



PIÙ MORTI SULLE STRADE • PAGINA 10

GOVERNO RISPETTI GLI IMPEGNI • PAGINA 12

SMOG E CITTÀ METROPOLITANE • PAGINA 22

L'AltraVia

Anno I - Numero 6-7 - Luglio-Agosto 2006

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

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



STRADE MALTENUTE

L'INSIDIA È NELLE CITTÀ

ASSISTENZA LEGALE, MEDICO LEGALE, PSICOLOGICA GRATUITA



CHIAMATA GRATUITA
NUMERO VERDE
800.134.900

IN COLLABORAZIONE CON



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

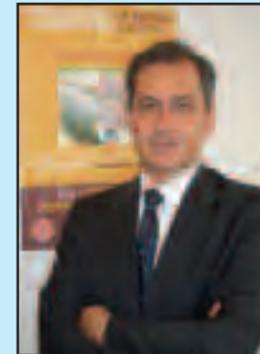
Centro Argonauta, Viale Ostiense, 131/L - 00154 Roma
Orario di apertura: ore 9.00-14.00 dal lunedì al venerdì
E-mail: vittime@flg.it - Tel. e Fax 06 57118613

FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS



ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA

UN MANAGER PER LA SICUREZZA



Giuseppe Guccione
Presidente FLG

Cell. 339.8708793
p.guccione@tiscali.it

“**Far divenire le città protagoniste della lotta alla violenza stradale. La figura del Safety & Security Social Manager. Una proposta ai 14 Sindaci delle città metropolitane.**”

Continua a crescere la mortalità nelle aree urbane. Stiamo azzerando l'effetto positivo della patente a punti. Gli investimenti finanziari in sicurezza stradale sono improntati alla casualità. Non c'è programmazione né individuazione dei fabbisogni finanziari annui. Anci e Upi, Conferenza Stato-Regioni non spendono parola su questi temi. La spesa per la manutenzione costituisce di fatto un indicatore attraverso cui comprendere quanto la sicurezza venga considerata obiettivo primario dalle amministrazioni comunali, provinciali e regionali. E ne hanno invece di competenze e responsabilità in materia.

Le **14 città metropolitane**, nel 2004, hanno contribuito al **30% degli incidenti totali** con oltre l'**11% dei morti** ed il **28% dei feriti**, con un inaccettabile **incremento del 4%** del numero di morti.

Da qui dobbiamo passare, dalle aree urbane, per centrare l'obiettivo della diminuzione del 50% dei morti entro il 2010. Ma bisogna fare di più di quello che si è fatto sino ad oggi.

Ai 14 Sindaci delle città metropolitane chiediamo di nominare un **Safety & Security Social Manager** a cui affidare un piano di 3/5 anni concordato e condiviso di lotta alla violenza stradale. Una persona **con competenze tecniche, professionali ma anche sensibilità sociali (attenzione ai diritti - safety)** nei confronti delle vittime e delle utenze deboli in particolare. Legare il suo compenso ai risultati raggiunti (verificabili), responsabilizzandone l'azione ma conferendogli (sotto la diretta responsabilità - "dipendenza" dal sindaco) poteri concreti di azione ed iniziativa in ordine alla manutenzione delle strade, ai controlli, alle politiche di educazione e informazione, al coordinamento delle politiche di sicurezza stradale, ecc. E per fare questo bi-

sogna costruire un **organo di governance locale** che, un domani non lontano, possa essere di raccordo con quello nazionale (Agenzia). Per questo proponiamo che vengano istituiti nelle 14 città metropolitane **Osservatori per la sicurezza stradale** con **Centri di monitoraggio** sull'incidentalità. L'ex ministro Lunardi poco prima della fine del suo governo indicò in **15.000 milioni di euro il montante totale dei proventi contravvenzionali** (locali e nazionali) delle infrazioni al Codice della strada. Non sappiamo se la misura sia esatta e dove vadano a finire tutti questi denari.

La stima che abbiamo presentato agli Stati Generali di novembre 2005 parla di investimenti di **5.000 milioni di euro all'anno** con l'esclusione della fase di costruzione delle strade ma comprensivi dell'esercizio della viabilità, dell'educazione stradale, della promozione della sicurezza sui veicoli, progettazione della logistica volta alla sicurezza stradale e il finanziamento dell'organo di governance.

Nelle ultime tre Leggi Finanziarie nessun euro alla sicurezza stradale: il Piano nazionale per la sicurezza stradale non è stato più finanziato.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri Prodi, in campagna elettorale, ha condiviso le nostre proposte. Anche per questo gli chiediamo di convocare, come fece il Premier Chirac in Francia nel luglio 2002, gli Stati Generali per la sicurezza stradale, **impegnando tutto il suo governo e passando dalle parole ai fatti.** Il suo collega francese mobilitò risorse finanziarie ed umane straordinarie ed in 3 anni la Francia ha diminuito quasi del 40% la mortalità sulle strade.

Una proposta in ultimo che lanciamo ad **ANCI, UPI, Conferenza Stato-Regioni**: Comuni e Province e Regioni **aprano** -

con il Governo - una **"trattativa" per il finanziamento della sicurezza stradale** (certezze per il Piano Nazionale per la sicurezza stradale, per la manutenzione delle strade), per un **piano straordinario di sviluppo del trasporto pubblico locale e per l'istituzione di un'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale.**

“**Sono 15.000 milioni di euro gli introiti delle contravvenzioni. Ne basterebbero 5.000 milioni di euro all'anno per la manutenzione programmata e la messa in sicurezza delle strade italiane.**”



DIRETTO DA
Giuseppe Guccione

DIRETTORE RESPONSABILE
Angela Betti

SEGRETERIA DI REDAZIONE
Paola Martinello

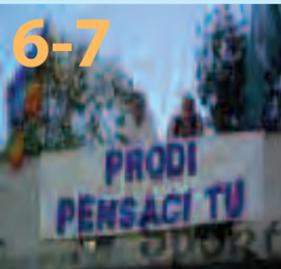
REDAZIONE
Annunziata Astorino, Ivano Billi
Annunziata Coramusi, Amelia
Corigliano, Teresa Rita D'Amico
Tamara Haegi, Stefano Giovenali
Adriano Legacci, Gerardo Macrini
Franco Panno, Marzia Vannuccini

STAMPA
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

Lettera a Prodi
Quaranta organizzazioni
chiedono politiche di contrasto
all'incidentalità stradale



La strada è malata
Occorre più collaborazione tra Università, Imprese
ed Enti Locali. Il punto di vista di un imprenditore



Perché AltraVia

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

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

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

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

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

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

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

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

Strade maltenute
Indagine nelle 14 città metropolitane
italiane a cura di Fondazione Luigi
Guccione e Associazione Ingegneria
del Traffico e dei Trasporti



Sicurezza in fumo
Un incidente su cento dovuto
a chi si distrae fumando



Falsi miti dell'auto
Intervista sulla sicurezza stradale
a Pietro Zocconali,
presidente dell'Associazione
Nazionale Sociologi



La posta



**BIRRA IN REGOLA
CON IL CODICE
DELLA STRADA?**

Gentile Presidente,
sono una mamma di 50 anni di Genova, sensibile per motivi personali ai temi della sicurezza stradale. Le scrivo perché recentemente la mia attenzione è stata colpita dalla campagna pubblicitaria di una azienda italiana produttrice di birra che ha lanciato un nuovo tipo di birra a bassa gradazione alcolica. La campagna contiene il messaggio "la birra in regola con il codice della strada" e sottolinea che ogni persona ne possa bere 2 bottiglie, pari ad un quantitativo di 33 cl ciascuna, mantenendo comunque il proprio tasso alcolemico inferiore a quello consentito per legge in Italia.

Mi chiedo se tale reclame possa essere trasmessa in televisione durante gli intervalli pubblicitari delle partite di calcio dei Mondiali 2006, coinvolgendo così un vasto target di giovani, nonostante si sappia che l'alcol è un grande fattore di rischio per l'incidentalità stradale.

Angela Cassoni



Gentile Signora Cassoni,

ha perfettamente ragione. Non c'è bevanda alcolica - seppur a basso contenuto di alcol - in regola con il codice della strada. E' un errore (?)

**CORSIE DI MARCIA "FUORILEGGE"
GLI ENTI PROPRIETARI
IGNORANO SPESSO
SPUDORATAMENTE LA NORMA**



Per evidenti motivi di sicurezza, le corsie di marcia (fuori dai centri abitati) non devono avere un'inclinazione, rispetto all'asse stradale, più del 2% (art.142/2).

Un'inclinazione maggiore determinerebbe un ostacolo, tecnicamente definito "isola di traffico" (art.176 Reg.), il quale, se inevitabile, andrebbe segnalato con appositi delineatori (art.177 Reg).

In pratica, nel dividere la carreggiata in più corsie, la linea di marcia deve essere mantenuta il più possibile dritta, altrimenti la deviazione dovrà essere resa ben visibile, anche facendo ricorso ad

interventi strutturali, se occorre. L'obbligo, ovviamente, fa capo ai relativi Enti proprietari: Comuni, Province, Regioni. Ma non è raro il caso invece che tali Enti, con colpevole menefreghismo, "ignorino" spudoratamente la norma, assumendo talvolta addirittura comportamenti da "fuorilegge".

Tanto, quand'anche dovesse verificarsi la disgrazia, chi mai andrà ad inchiodarli alle loro responsabilità? Nella foto, due esempi di tali malefatte, realizzate (su strada provinciale) senza coscienza e con tanta... "licenza di uccidere".

L. Francesco Memoli



CURIOSITÀ STORICHE: TENERE LA DESTRA

In Italia, la norma che impone di "tenere la destra" risale al 1926. Per renderla nota, fu scritta ovunque fosse possibile: lungo le strade sulle case cantoniere e perfino sui muri visibili dei casali privati.

Nello stesso anno fece la sua comparsa anche il simbolo della locomotiva, quello che indica il passaggio a livello incustodito.

Il Viandante

che l'impresa produttrice ha commesso e lo abbiamo denunciato pubblicamente.

Anzi in un dibattito - organizzato dagli stessi produttori al Salone Internazionale per la sicurezza stradale di Riva del Garda - abbiamo chiesto loro di modificare questa strategia di marketing. La sicurezza dei consumatori (sulle strade) non può essere "asservita" agli interessi economici, seppur legittimi, dell'impresa. Avrebbero dovuto coinvolgere preventivamente tutte le organizzazioni interessate come fece la Heineken per il noto spot con il cane: consultarono



allora anche gli animalisti! Proponemmo ai produttori della Drive Beer di farlo a posteriori per raccogliere non solo critiche ma anche

suggerimenti "riparatori". Sono passati due mesi e l'unica risposta ricevuta è stata una campagna di spots in TV e sui giornali.

E' una risposta sbagliata seppur sostenuta da un noto personaggio della Formula Uno (Fisichella). Continueremo a batterci perché venga sospesa e sanzionata. Perché l'alcol, comunque, può produrre sempre danni, come sa bene Jaqueline Saburido (foto accanto)!

Giuseppe Guccione
Presidente di FISICO
e FLG Vittime della Strada

RISPETTARE GLI IMPEGNI

Lettera a Prodi da 40 organizzazioni che chiedono politiche di contrasto all'incidentalità stradale. Centinaia di cittadini "faxano" la lettera.

Due giorni (10 e 11 luglio 2006) di fax da parte dei rappresentanti di 40 organizzazioni sociali e centinaia di cittadini al fax del Presidente del Consiglio dei Ministri per chiedere il rispetto degli impegni assunti sui temi della sicurezza stradale.

La campagna elettorale e le elezioni politiche sono lontane oltre 3 mesi. Il Governo si è insediato da quasi 2 mesi e anche il Parlamento ha tutti i suoi Organi in piena attività. Il presidente del Consiglio dei Ministri ha condiviso le proposte dell'associazionismo civile impegnato nella lotta per la sicurezza stradale, tema che ha trovato spazio anche nel programma de L'Unione, "Per il bene dell'Italia". Il Presidente della Camera dei Deputati, Fausto Bertinotti¹, il 27 febbraio ha ricevuto i Presidenti delle organizzazioni aderenti a FISICO ed ha assunto impegni precisi. Così hanno fatto, Dario Franceschini, Mauro Fabris, Anna Donati, Maurizio Gasparri, Ermete Realacci, Clemente Mastella, Alfonso Pecoraio Scario per citarne alcuni. Personalità che hanno incarichi istituzionali (di governo e parlamentare) di primo piano. A cominciare dal Presidente del Consiglio dei Ministri. **Ora bisogna passare dalle parole ai fatti!** Nelle ultime tre Leggi Finanziarie, il Piano

nazionale per la sicurezza stradale non è stato più finanziato.

E' di 15.000 milioni di euro il montante totale dei proventi delle sanzioni contravvenzionali (locali e nazionali) delle infrazioni al Codice della strada. Dove va a finire questo fiume di denaro che proviene dalla strada - dall'uso e abuso delle infrastrutture - e che alla strada dovrebbe andare come dice anche la legge in termini di investimenti finanziari?!

L'Assemblea nazionale delle organizzazioni civili, tenutasi alla Camera dei Deputati nei giorni 8 e 9 novembre 2005 - a cui Romano Prodi², ha fatto riferimento in una Sua lettera al presidente dell'organizzazione - ha stimato investimenti necessari di almeno 5.000 milioni di euro all'anno - con l'esclusione della fase di costruzione delle strade ma comprensivi dell'esercizio della viabilità, dell'educazione stradale, della progettazione della logistica volta alla sicurezza stradale e del finanziamento dell'organo di governance - per avviare una efficace politica di sicurezza sulle strade italiane. Perché non si concentra, allora, tra Governo, Regioni, Province, Comuni, un intervento programmato di

manutenzione delle strade di almeno 5.000 milioni di euro all'anno in grado di garantire la messa in sicurezza delle infrastrutture viarie?

Dal giorno del voto di fiducia del Governo abbiamo contato nel nostro Paese altri 1300 morti, 3300 disabili gravi e sono andati persi oltre 5.000 milioni di euro a causa di incidenti stradali.

L'incidentalità stradale è un grave fenomeno sociale. Ecco perché bisogna intervenire con urgenza.

Per questo oltre 40 organizzazioni nazionali hanno chiesto - con una lettera inviata a Romano Prodi via fax - insieme ad altre centinaia di cittadini - al Governo di convocare, impegnando tutto il Gabinetto, come fece il Presidente Chirac in Francia nel luglio 2002³, **gli Stati Generali per la sicurezza stradale.** I francesi mobilita-



STRADE & SALUTE

Chiesta la convocazione di una Conferenza Socio-Sanitaria nazionale

Il 24 maggio scorso la Ministro Livia Turco ha ricevuto la proposta di convocazione di una Conferenza Socio-sanitaria a firma di 7 presidenti di organizzazioni professionali e civili: FIMMG (medici di famiglia), FIMP (pediatri), SIA (società italiana di algologia), SOCITRAS (medici di traumatologia della strada) FLG e FISICO (30 organizzazioni economico-sociali impegnate nel campo della sicurezza stradale), PAGINE BLU' Psicologi e Psicoterapeuti. **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° co-**

me 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 Istituzioni, privati e cittadini. **Gli incidenti sono anche un grave e pesante problema di sanità pubblica (che assorbe quasi il 10% della spesa sanitaria)** oltre che di non quantificabile ed indescrivibile dolore per oltre 30.000 famiglie ogni anno. Quel poco che lo Stato (a tutti i livelli) ha fatto finora è del tutto insufficiente, in ordine alle politi-

che 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 avvino - come hanno fatto in Francia e in Inghilterra - una "nuova visione" della sicurezza stradale. E le proposte avanzate 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 questo proponiamo di organizzare per la l'autunno 2006: **LA PRIMA CONFERENZA SANITARIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA SULLE STRADE**

E' un dovere del Ministro e del Governo dare comunque una risposta alle organizzazioni sociali che non chiedono sostegno di interessi particolari bensì valorizzazione di un interesse collettivo: il diritto alla salute dei cittadini e la loro sicurezza sulle strade.

rono allora risorse finanziarie ed umane straordinarie che in 3 anni (2002/2005) permisero alla Francia di diminuire di quasi il 40% la mortalità sulle strade.

Le politiche di sicurezza hanno, però, bisogno di investimenti. Per questo il Governo dovrebbe, altresì, individuare nella nuova Legge di Bilancio il finanziamento del Piano Nazionale per la sicurezza stradale così come prevede la Legge 144 del 1999: almeno 1000 milioni di euro all'anno per 3 anni. Ed avviare la **costituzione dell'Agencia nazionale per la sicurezza stradale:** un organo di governance presente in tutti i Paesi europei più "virtuosi" in tema di sicurezza stradale. Le vittime e gli utenti deboli della strada, in particolare, attendono risposte concrete.



LE ORGANIZZAZIONI CHE HANNO INVIATO IL FAX A PRODI

ACAI (Associazione Costruttori Acciaio Italiani) - ACCADEMIA ITALIA - ACTITALIA FEDERAZIONE NAZIONALE (Camperisti) - ACUSP (Associazione Contribuenti Utenti Servizi Pubblici) - AGENZIA NAZIONALE PER LA PREVENZIONE - AIPARK (Associazione Italiana Parcheggi) - ASSOCAMPI (Associazione Campeggianti Itineranti) - ASSOCIAZIONE AZIONISTI SOCIETA' AUTOSTRADE - ASSOCIAZIONE ITALIANA INGEGNERI TRAFFICO E TRASPORTI (AIIT) - ASSOCIAZIONE ITALIANA SEGNALETICA E SICUREZZA (AISES) - ASSOCIAZIONE MOTOCICLISTI INCOLUMI - ASSOUTENTI - ASSOCIAZIONE NAZIONALE SOCILOGI - ASSOCIAZIONE POLIZIA MUNICIPALE E LOCALE D'ITALIA (ANVU) - BUKE'N'BIKE-OCCHIO ALLA BUCA - CENTRO ALFREDO RAMPPI - CONFEDERAZIONE TITOLARI AUTOSCUOLE E AGENZIE ITALIANE (CONFEDERTAAI) - CONSULTA NAZIONALE UTENTI UNITI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE - COOP MAGGIO '82 (cooperative sociali) - COORDINAMENTO MOTOCICLISTI - COORDINAMENTO NAZIONALE ORGANISMI PER LA SICUREZZA STRADALE (Associazione Pu.Ri., Associazione Paola e Dario, Associazione Strade Sicure, Fondazione Alessio Tavocchio, Comitato Sicurezza stradale Paglierini, Comitato Giovani 3000) - ENS (Ente Nazionale Sordomuti) - EUROPEAN CONSUMERS - FEDERAZIONE MOTOCICLISTI E SCOOTERISTI ITALIANI - FEDERCAMMINA-CITTA' - FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) - FISICO (Fondazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione Onlus) - FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS, Ente Morale Vittime della Strada - FORUM NAZIONALE GIOVANI - LEGAMBIENTE - IICA (Istituto Internazionale per il Consumo e l'Ambiente) - ITR (Ingegneria Trasporti Roma) NITEL-CONSORZIO INTERUNIVERSITARIO TRASPORTI E LOGISTICA - PAGINEBLU' PSICOLOGI E PSICOTERAPEUTI - SILB-FIPE (Associazione Italiana Imprese Intrattenimento Danzanti e di Spettacolo) - SITEB (Associazione Italiana Bitume Asfalti Strade) - SOCIETA' ITALIANA TRAUMATOLOGIA DELLA STRADA (SOCITRAS) - UIC (Unione Italiana Ciechi) - WWF ITALIA

1 Messaggio inviato dal Presidente della Camera dei Deputati al Presidente della Fondazione Luigi Guccione. "Ho ricevuto, egregio presidente, il suo cortese invito all'incontro "sicuri su strade sicure" promosso dalla Fondazione da lei autorevolmente presieduta per domani, 10 maggio 2006. Nel ringraziarla per l'attenzione che ella ha inteso rivolgermi e nel rinnovarle il mio vivo apprezzamento per l'impegno profuso dalla fondazione nella promozione della cultura della sicurezza stradale, desidero inviare a lei ed a tutti i presenti i miei più calorosi saluti e formularle i miei auguri per il miglior esito dei lavori. **Fausto Bertinotti, Presidente della Camera dei Deputati**

2 Lettera inviata alla Fondazione Luigi Guccione Onlus, Ente Morale Vittime della strade e a FISICO il 17 Marzo 2006

... "Apprezzo molto l'intelligenza e la lungimiranza della vostra costante opera di sensibilizzazione. Il tema della sicurezza stradale deve infatti entrare con maggiore forza nel dibattito pubblico come nell'agenda della politica. Conto seriamente che questi vostri studi, le analisi e le conclusioni in essi contenute, siano opportunamente e compiutamente valorizzati in modo da trovare applicazione in una puntuale e coraggiosa azione di governo". **Romano Prodi**

3 Il 17 luglio del 2002 al Teatro de l'Empire di Parigi si sono tenuti gli Stati Generali della sicurezza stradale. Vi hanno partecipato oltre 470 persone, oltre 100 rappresentanti di associazioni, 200 rappresentanti dei ministeri interessati, 20 enti locali, 100 associazioni professionali, il Primo Ministro Raffarin e ben 8 Ministri.



CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

A CURA DI PAOLA MARTINELLO

SISTEMA ECALL



L'iniziativa eCall - approvata dal Parlamento europeo lo scorso 27 aprile - si propone di far installare in tutte le automobili nuove - a partire dal 2009 - il sistema eCall, che in caso di incidente avverte immediatamente il numero unico europeo di emergenza E112. Il sistema fornisce l'ubicazione esatta del veicolo grazie al posizionamento globale (GPS), riducendo pertanto considerevolmente i tempi di risposta. (Fonte: Interfree)

SPAGNA, PARTE LA PATENTE A PUNTI. 90 ALL'ORA IN CITTÀ, 160 SULLE STATALI E 190 IN AUTOSTRADA, SCATTERANNO LE MANETTE.

Anche in Spagna in concomitanza con il grande esodo estivo, è entrata in vigore la patente a punti. Dal 1° luglio le "azioni temerarie al volante", come eccedere in velocità, guidare in stato di ebbrezza alcolica o da stupefacenti, non allacciare le cinture di sicurezza o non indossare il casco, costerà l'immediato ritiro della patente, la decurtazione di un considerevole numero di punti e l'obbligo di frequentare corsi di recupero. Perdere interamente il bonus di punti disponibile, vuol dire dover restare senza patente per almeno 6 mesi, mentre chi resterà senza crediti la seconda volta dovrà rassegnarsi a tenere l'auto ferma in garage per un anno intero. Alla terza recidiva, ovviamente, la revoca definitiva. (Fonte ASAPS)





**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**

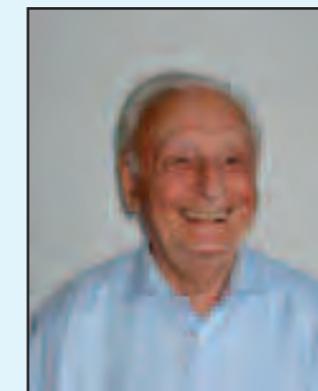
**Offre a tutte le Attività
(Istituzioni, Associazioni, Imprese)
la possibilità di scambiare idee ed azioni
e rendere il proprio impegno per la sicurezza stradale
più visibile a livello europeo**

Per maggiori informazioni:

http://europa.eu.int/comm/transport/roadsafety/index_en.htm

LA STRADA È MALATA E COME TALE VA CURATA

Occorre più collaborazione tra Università, Imprese ed Enti Locali



Bruno Pinciara
Presidente della Pinciara S.p.a.

Il giorno 5 luglio 2006 sono intervenuto ad una conferenza stampa che si è tenuta a Roma, presso la Sala delle Colonne della Camera dei Deputati.

La Conferenza Stampa dal titolo "STRADE MALTENUTE", è stata programmata per affrontare lo scottante problema della circolazione stradale che è causa di 20.000 morti, oltre a 150.000 invalidi ed un costo sociale complessivo di quaranta miliardi di euro ogni anno.

Io sono Presidente di una piccola società di segnaletica da oltre 62 anni e nel mio breve intervento ho detto e confermo che, purtroppo, SIAMO ALL'ANNO ZERO per quanto riguarda la conoscenza dei materiali utilizzati, le tecnologie di applicazione e controllo e la preparazione del personale nell'applicarli.

Oggi la strada è come una persona malata e come tale va curata. Serve uno staff di persone preparate che esegua la diagnosi, determini la cura adatta, segua il procedere della guarigione e a guarigione avvenuta controlli che la malattia non abbia a ripresentarsi.

Per ottenere un risultato sicuro è necessario agire su vari fronti:

- CULTURA DEGLI ADDETTI A TUTTI I LIVELLI (studio, sperimentazione, formazione per migliorare la competenza sui materiali e la preparazione del personale addetto all'applicazione);
- CONTINUITA' E COLLABORAZIONE NEI RAPPORTI FRA LE IMPRESE, GLI ENTI APPALTANTI E GLI UTENTI per migliorare attraverso il confronto;

- PRESENZA CONTINUA SUL TERRITORIO per monitorare la situazione;

- ATTENZIONE COLLETTIVA da parte di tutti gli interessati per informare.

Per quanto riguarda la formazione culturale è auspicabile la creazione di centri sperimentali e di formazione in cui si sperimentino con l'utilizzo di "campi prova su strada" le varie situazioni riscontrabili sul territorio come: traffico urbano, percorsi locali, provinciali, regionali, nazionali ed autostradali

Per implementare i "Centri sperimentali" bisogna attivare una collaborazione fra le Università, i Tecnici delle Imprese del settore e gli Uffici tecnici delle Province e dei relativi Comuni.

Non deve essere il costo unitario dei materiali a condizionare la scelta degli Enti, bisogna considerare soprattutto la qualità e la durata dei materiali, la ripetibilità dei risultati, la facilità di manutenzione, con conseguenti minori interventi sulle strade e conseguenti pericoli.

Il costo deve essere valutato non in termini del singolo intervento ma anche in considerazione della durata nel tempo.

Lo Stato deve sostenere finanziariamente gli investimenti che le Amministrazioni dovranno stanziare per far crescere i "Campi Sperimentali" che si accollano i maggiori oneri iniziali di questa ricerca, destinata a ottenere, nel tempo, migliori risultati di sicurezza ed economici.

Un'ulteriore finalità dei "Campi

Sperimentali" sarà quella di formare manodopera con competenza adeguata in quanto i lavori sulla strada si svolgono non in uno stabilimento produttivo. Non è possibile portare la strada in fabbrica e pertanto l'operatore non può usufruire sul posto dell'assistenza di nessuno DEVE SAPER AFFRONTARE I PROBLMI DA SOLO.

Da questo lavoro e con lo scambio di informazione fra i singoli enti interessati si deve arrivare a creare degli standard minimi a livello nazionale, solo in questo modo si possono aiutare gli utenti ad evitare le insidie della strada.

Ne consegue la possibilità di definire un UNICO CAPITOLATO DEI LAVORI PER LA SICUREZZA STRADALE NAZIONALE, in quanto oggi sia gli 8.200 Comuni sia le 100 Province hanno un proprio Capitolato.

E' inoltre necessario creare un documento di integrazione al Codice della Strada, già esistente nei Paesi più avanzati, in ausilio alla progettazione della segnaletica per creare anche in questo campo un sistema unico di segnalazione dei pericoli per non lasciare l'iniziativa alla fantasia interpretativa del singolo Vigile Urbano.

Per finire la conferenza si è conclusa con la proposta di trovare l'unanimità del Parlamento, per la richiesta al Presidente del Consiglio della nomina di un nuovo Vice Ministro, a cui affidare il compito di risolvere al più presto questo tragico problema.

**“
Serve uno staff
di persone pre-
parate che ese-
gua la diagnosi,
determini la cu-
ra adatta, segua
il procedere del-
la guarigione e
a guarigione av-
venuta controlli
che la malattia
non abbia a ri-
presentarsi.
”**

NEL MONDO PIÙ MORTI DELL'11 SETTEMBRE 2001

Intervista a **Brigitte Chaudhry**, Presidente della Federazione Europea Vittime della Strada (FEVR).

Brigitte Chaudhry è l'attuale presidente della Federazione Europea delle Vittime della Strada, FEVR, dopo la morte del suo fondatore e presidente Marcel Haegi nel Febbraio 2004.

Brigitte Chaudhry ha fondato l'associazione inglese delle vittime della strada RoadPeace nel 1990, dopo la morte del figlio ventiseienne in un incidente motociclistico e dopo aver vissuto in prima persona la mancanza di assistenza e di risposta legale alle vittime ed ai familiari delle vittime della strada. Da quel momento, ha lottato strenuamente per denunciare la condizione delle vittime e chiederne un miglioramento.

Per molti anni ha partecipato, in qualità di membro della FEVR, ai gruppi di lavoro sulla sicurezza stradale dell'Organizzazione Mondiale della Sanità e rappresenta le Vittime della Strada presso il WHO/UN Road Safety Collaboration Forum, il gruppo di lavoro sancito nel 2004 dalle Nazioni Unite per coordinare "la crisi globale della sicurezza stradale".

In questa intervista Brigitte Chaudhry spiega l'entità delle morti e degli incidenti sulla strada, il ruolo delle associazioni di vittime della strada e quali sono le proposte fatte ai governi per migliorare la situazione.

1. Negli ultimi anni le morti e gli incidenti sulla strada sono diminuiti in Europa - sicuramente un punto di soddisfazione per la FEVR e tutte le associazioni nazionali che gravitano sotto nel suo ambito?

Il tasso di mortalità negli stati dell'Unione Europea si è ridotto leggermente, ma questo non è certo motivo di soddisfazione date le migliaia di persone che ogni anno perdono la vita sulle strade europee e delle centinaia di migliaia di persone che rimangono gravemente ferite o disabili a vita.

In particolare, nell'Unione Europea gli incidenti stradali colpiscono 127.000 vite ogni anno, 2,5 milioni di persone ferite. A livello mondiale, il numero sale a 1,26 milioni di morti e oltre 50 milioni di feriti: questo vuol dire 3.500 persone uccise ogni giorno, più della strage dell'11 settembre, con dieci volte più feriti!

Tuttavia, nessuno sembra protestare per questo pedaggio inaudito, né si preoccupa di quanto potrà peggiorare nei prossimi anni se qualcosa non viene fatto.

2. Perché è stata costituita la FEVR e quali sono i suoi principali obiettivi?

Lo scopo principale delle associazioni facenti parte della FEVR - attualmente 20 - è di offrire supporto gratuito alle vittime della strada e contribuire alla sicurezza stradale denunciando presso le autorità i maggiori pericoli e cause degli incidenti stradali. Allo stesso modo, la FEVR difende i diritti delle vittime della strada e li rappresenta a livello internazionale.

Le vittime della strada sono da sempre state dimenticate: lo dimostra il fatto che le associazioni facenti parte della FEVR sono nate mediamente nei primi anni novanta, circa 100 anni dopo la prima mor-

te per incidente stradale: il pedone Bridget Driscoll, uccisa il 17 Agosto 1896 in Crystal Palace, Londra.

Il ruolo delle associazioni di vittime della strada è quello di lottare contro l'autocompiacimento della società di fronte all'incidentalità stradale e di far in modo che le politiche attuate dai Governi tengano conto dei diritti e dei bisogni delle vittime di quegli incidenti che non è stato possibile evitare.

Le associazioni delle vittime della strada servono a dare una voce alle vittime, con la speranza che il sistema legale dello Stato ed i servizi che esso offre tengano conto delle loro necessità e diritti.

3. Quali azioni a tutela delle vittime delle strade sono state proposte ai governi di quei paesi in cui sono presenti le associazioni membri della FEVR ?

La FEVR ed i membri della sua organizzazione lottano per vedere che le tragedie stradali si traducano in delle lezioni da cui imparare, affinché tali tragedie non si ripetano più.

Chiedono quindi quanto segue:
1) che il tema dei morti e i feriti della strada sia trattato come un diritto umano e di salute pubblica e in quanto tale affrontato come una priorità;
2) che qualora un incidente non possa essere evitato, la reazione non debba essere meno importante rispetto a quella riservata ad altri crimini;

Una reazione decisa e dura ai morti e feriti della strada è una misura essenziale per la prevenzione e ogni governo



Brigitte Chaudhry
Presidente Federazione Europea Vittime della Strada

www.fevr.org
president@fevr.org

“A livello mondiale, il numero dei morti sale a 1,26 milioni e oltre 50 milioni di feriti: questo vuol dire 3.500 persone uccise ogni giorno, più della strage dell'11 settembre 2001, con dieci volte più di feriti!”

ha il dovere di prenderne coscienza. Questa reazione deve includere l'introduzione di minimi standard nazionali sull'analisi delle cause di incidenti, sulla giustizia penale e civile e sull'assistenza medica - fisica e psichica sia immediata che nel tempo alle vittime ed i loro familiari; ad oggi il confronto tra la prassi dei differenti paesi è impossibile, per cui la FEVR richiede che tali standard divenissero internazionali;

3) che l'utilizzo della strada non debba comportare per i suoi utilizzatori un rischio maggiore rispetto a vie alternative di trasporto;

4. Cosa reputate essere il maggior contributo reso dalla FEVR alle vittime della strada?

Il contributo reso a far sì che in molti paesi il problema della sicurezza stradale e delle morti e dei feriti sulle strade sia gradualmente entrato a far parte dei piani di governo;

- La tutela delle vittime svolta gratuitamente e senza

contributi da oltre 15 anni.
- L'istituzione del "Day of Remembrance for Road Traffic Victims", introdotto nel 1993 da RoadPeace e promosso da oltre 10 anni dalle associazioni appartenenti alla FEVR ogni terza domenica di novembre. La celebrazione è stata adottata dalle Nazioni Unite il 26 ottobre 2005 come la "World Day of Remembrance for Road Traffic Victims", quale giusto riconoscimento nei confronti delle vittime degli incidenti stradali ed i loro familiari.

Speriamo che, a seguito di questo positivo riconoscimento da parte delle Nazioni Unite, questa ricorrenza possa essere ampiamente osservata da tutte le persone, le organizzazioni ed i governi in tutte le nazioni del mondo, e che ciò possa influire sulla riduzione dei pericoli della strada rendendo le strade del mondo sicure.



COS'È LA FEVR FEDERAZIONE EUROPEA VITTIME DELLA STRADA

È stata costituita nel 1991 da Marcel Haegi che ne è stato presidente fino alla sua morte (febbraio 2004).

La FEVR "Lavora per proteggere gli interessi delle vittime della strada e per ridurre il pericolo sulle strade"

La FEVR è una ONG (Organizzazione Non Governativa) riconosciuta dal Concilio Economico e Sociale delle Nazioni Unite e partecipa ai lavori delle Nazioni Unite in tema di sicurezza stradale, come rappresentante delle vittime sulla strada.

Gli obiettivi sono:

• Offrire un supporto psicologico, pratico e legale alle vittime della strada.

• Contribuire alla sicurezza sulle strade attraverso la denuncia e la sensibilizzazione dei fattori di rischio dell'incidentalità stradale presso le autorità competenti al fine di implementare le misure

necessarie a ridurre la pericolosità delle strade.

La Federazione Europea delle Vittime della Strada è formata da associazioni europee di vittime e familiari di persone uccise o rimaste disabili a causa di incidenti stradali.

È costituita da **22 associazioni membri e da 19 organizzazioni associate/operanti e presente in 15 Paesi.**

La FEVR è inoltre membro del "Road Safety Collaboration Forum" istituito nel 2004 dall'Organizzazione Mondiale della Sanità in occasione della prima giornata mondiale dedicata alle vittime della strada (7 aprile 2004) e della presentazione del "World Report on Road Traffic Injury prevention", rapporto nel quale OMS e Banca Mondiale analizzano a 360° il problema della sicurezza stradale.

In alto: **Marcel Haegi**

RICONOSCIMENTI A FLG E A FISICO



Durante il suo mandato di ex Capo dello Stato, Carlo Azeglio Ciampi, ha conferito alla Fondazione Luigi Guccione Onlus e poi anche a FISICO tre 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'in-

cidentalità 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).

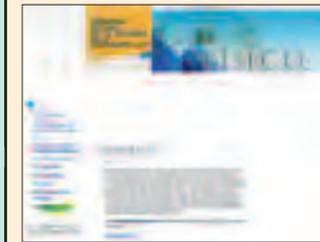
Oltre al Presidente della Repubblica vi hanno preso parte i ministri dei Trasporti, dell'Interno, della Giustizia, della Sanità dell'Istruzione e il Primo Ministro Raffarin.

"Quando parlo di grandi cantieri - ha detto Chirac - si pensa in genere alle grandi realizzazioni architettoniche dei settennati precedenti. Io vorrei caratterizzare questo quinquennato 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 10,00

Sostenitori partecipanti: euro 20,00

www.fondazionefisico.it - Tel & Fax: 06.57118613

IL GOVERNO PRODI RISPETTI GLI IMPEGNI

Sicurezza stradale: intervista a Maurizio Gasparri, dirigente di Alleanza Nazionale

Il grave fenomeno dell'incidentalità stradale colpisce ogni persona - direttamente o indirettamente - almeno una volta nella vita. Capita, spesso, che parenti e/o amici divengano vittime della strada. Da parlamentare cosa rappresenta per Lei il pesante problema dell'incidentalità stradale?

La sicurezza stradale è un problema spesso trascurato. Portarlo all'attenzione dell'Aula è un dovere di cui ogni gruppo parlamentare dovrebbe farsi carico, ma è compito di chi sta al Governo trovare le risposte migliori per diminuire il numero della incidentalità stradale. Lo scorso Governo di centro-destra, che ha fatto della sicurezza, anche quella sulle nostre strade, un punto costante della sua azione ha adottato provvedimenti che andavano in questa direzione. La patente a punti, su tutti, è certamente stata l'innovazione che da sempre aspettavamo per responsabilizzare gli utenti delle strade ad un comportamento corretto e rispettoso del Codice della Strada. Il calo di mortalità che ne è conseguito è stato certamente un risultato positivo a fronte del quale dovrebbero essere prese altre iniziative per disincentivare l'abuso di alcol, alta velocità e per mettere in sicurezza le strade.

Ogni anno le strade italiane provocano circa 8.000 morti, 25.000 disabili gravi e oltre 300.000 feriti. Nella scorsa legislatura questo grave problema non è stato ancora sufficientemente considerato. La patente a punti, dopo l'iniziale successo, ha perso la sua forza di dissuasione. Da cosa è dipeso a parer Suo?

La patente a punti è solo il primo passo per attuare un piano di messa in sicurezza delle strade.

Alla punizione degli abusi e degli eccessi dei trasgressori



seguire anche altri provvedimenti. L'educazione stradale è importantissima e dovrebbe essere inserita nei programmi scolastici, anche se sappiamo che questa è solo una misura preventiva. Alcuni hanno proposto misure drastiche, come il sequestro del mezzo per chi guida in stato di ebbrezza. Certo che sanzioni del genere sono troppo forti e non potrebbero essere facilmente attuate, ma bisogna studiare certamente altre misure e nuove sanzioni per scoraggiare gli abusi. Altra cosa importantissima è la costituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale, un impegno che ho sottoscritto per dare fondamento giuridico alle istanze di chi, come la Fondazione Guccione, da anni si batte per questa causa.

Cosa ne pensa dell'introduzione nel codice di procedura penale dell'Istituto del dolo eventuale e della prevedibilità dell'evento in ordine ai reati nella circolazione stradale?

Potrebbe essere un ulteriore elemento per definire meglio la colpevolezza in relazione a certi reati. Per il momento ci sono solo casi di scuola, come l'abile imbecille che guida a velocità folli nei centri urbani. Dobbiamo, invece, sollecitare il Governo perché porti avanti ogni iniziativa per punire con ri-

gore ogni caso di trasgressione del codice e per poter inserire correttamente

ad impegnarsi in tal senso. Cosa sente di fare concretamente all'avvio di questa XV legislatura? Anzitutto stanare chi ha sottoscritto l'impegno e resta apatico quando c'è da discutere di questi temi. Oggi la sinistra ha occupato tutti i posti chiave, ha messo suoi uomini dappertutto, in ogni Ministero, in ogni Commissione parlamentare. E' ovvio che spetta a loro dare risposte precise a queste istanze. E soprattutto ne hanno l'obbligo morale, visto che hanno sottoscritto lo stesso documento con cui si sono impegnati per i famosi 10 punti di governo per la sicurezza stradale. Erano solo promesse elettorali quelle, fatte tanto per carpire voti, o sapranno dare seguito a quegli impegni? Io ho qualche dubbio che ci riescano, ma mi auguro che trovino un accordo, almeno per l'Agenzia nazionale.

Secondo Lei, le campagne di sensibilizzazione verso una guida più sicura sono efficaci? Ho molto apprezzato gli spot televisivi con immagini cruente che servono a sensibilizzare i cittadini alla prudenza ed al rispetto del codice della strada. Mi sembra giusto che nuove iniziative vengano prese, soprattutto per educare i giovani ad assaporare la vita senza gli eccessi. A casa, in famiglia e nelle scuole, anche di questo si dovrebbe parlare. Ogni momento sociale richiede un attimo di riflessione verso questi temi e le campagne di sensibilizzazione devono colpire questi obiettivi, senza troppa invadenza ma con una mirata abilità per far passare il messaggio della sicurezza stradale anche attraverso altri canali informativi.

Non crede che le Istituzioni dovrebbero offrire maggiore assistenza alle vittime ed ai familiari che spesso invece trovano aiuto soltanto nelle Organizzazioni Civili? Sono assolutamente d'accordo. Non si può seguire solamente il dolore delle vittime di fatti che assumono rilievo sulle cronache dei giornali. Si devono istituire centri permanenti di soccorso psicologico per i familiari delle vittime delle strade. Perché anche loro devono avere il giusto supporto e l'aiuto necessario per assorbire il trauma e non possono essere abbandonati. Questo compito spetta allo Stato, non c'è dubbio.

La Fondazione Guccione e la Fondazione FISICO, stanno cercando di sensibilizzare il Governo e il Parlamento al fine che venga istituito un organo di Governance sulla sicurezza stradale (Agenzia). Anche Lei durante la scorsa campagna elettorale si è detto disponibile

a cura di Paola Martinello

CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

A CURA DI PAOLA MARTINELLO

RISCHI MAGGIORI PER CHI VIAGGIA SU DUE RUOTE: INDAGINE ACI-CENSIS



E' aumentato del 31,9%, negli ultimi 10 anni il numero dei morti tra i guidatori di mezzi a due ruote in Italia, ed è aumentato, del 46,9%, anche quello dei feriti.

Questo dato colloca l'Italia al primo posto in Europa nella graduatoria delle vittime della strada tra i motociclisti e i piloti di ciclomotori. E' quanto emerso dall'ottavo rapporto Aci-Censis sulla sicurezza sulle due ruote presentato il 7 luglio a Roma, che ha anche evidenziato come l'aumento degli incidenti sia dovuto fra l'altro a un aumento esponenziale dell'uso di motociclette e ciclomotori.

CINTURE DI SICUREZZA POSTERIORI

Da un'indagine di mercato effettuata da Autostrade per l'Italia ad un campione di 1.800 clienti nel mese di Aprile 2006, è emerso che l'84% degli intervistati condivide l'opinione che in caso di incidenti i sedili posteriori dell'auto siano più sicuri e non è, quindi, così indispensabile allacciare le cinture di sicurezza. Nella realtà, invece, nei casi di incidenti tra autoveicoli oltre il 20% dei morti è sbalzato fuori dall'auto e in molti casi si tratta di passeggeri posteriori che non avevano allacciato le cinture di sicurezza. Inoltre un corpo non assicurato al sedile, può essere pericoloso per se ma anche per gli altri. Allacciate quindi sempre le cinture di sicurezza, per ridurre il rischio per voi e per gli altri.



SHANGHAI: 9 MILIONI DI BICICLETTE CONTRO 200.000 AUTO



Il Comune di Shanghai che è la più grande città della Cina, con i suoi 20 milioni di abitanti, ha deciso di interdire la circolazione alle tradizioni biciclette su tutte le arterie stradali principali. Inoltre, le multe per i contravventori sono state decuplicate, riporta il quotidiano Shanghai Daily. I ciclisti sono stati considerati dalle autorità come la maggiore e la più frequente causa di imbottigliamento in città. Altre misure sono state adottate anche per tenere a freno il traffico veicolare, come l'innalzamento delle tasse automobilistiche e l'accesso limitato al centro della città. (fonte: LA REPUBBLICA)

"LA NOTTE DELLA SICUREZZA STRADALE"

Mercoledì 12 luglio, dalle ore 00,35 alle ore 02,00 è stata trasmessa sulle frequenze di Rai RadioUno La Notte della Sicurezza stradale, realizzata da Rai RadioUno e dal Segretariato Sociale in collaborazione con la Polizia di Stato, dedicata al tema della sicurezza stradale in vista delle partenze estive. Nel corso della trasmissione verranno effettuati collegamenti con le pattuglie della Polizia stradale dislocate nei punti nevralgici del traffico e verranno dati suggerimenti e indicazioni ai tanti italiani che in questi giorni sono sulle strade delle vacanze per contribuire ad aumentare il livello della sicurezza stradale sulla rete automobilistica italiana. (Fonte: Rete di Sicurezza)

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

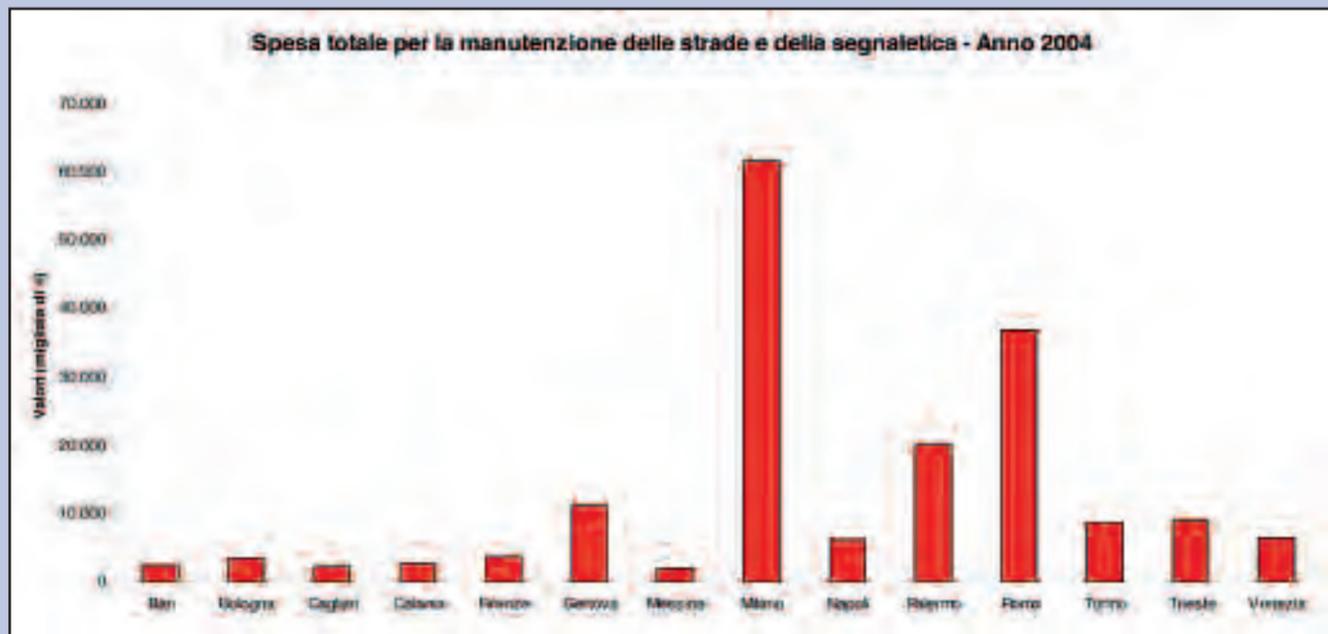
le Aziende o gli Enti nella vita organizzativa e nella gestione della Fondazione o la linea editoriale de l'Altra Via. È un atto di generosità, però, che la Fondazione riconosce pubblicamente. È l'esempio di responsabilità sociale che proponiamo ad altre Aziende ed Enti per far crescere la nostra democrazia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

Per informazioni:

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



STRADE MALTENUTE



Si è tenuta il 5 luglio scorso la Conferenza Stampa "Strade Maltenute", presso la Sala delle Colonne alla Camera dei Deputati, organizzata dall'Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti e dalla Fondazione Luigi Guccione, Ente Morale Vittime della strada. Per il secondo anno viene presentata questa indagine cercando di

porre l'attenzione sulla sicurezza in ambito urbano. La spesa per la manutenzione costituisce di fatto un indicatore attraverso cui comprendere quanto la sicurezza venga considerata obiettivo primario dalle amministrazioni comunali. Troppo spesso infatti ci si dimentica che proprio in ambito urbano avvengo-

no il maggior numero di incidenti stradali e si determina il maggior costo sociale dovuto all'incidentalità. Nel 2004 sulle strade urbane sono avvenuti 169.893 incidenti (dati ISTAT) che rappresentano quasi il 76% del totale degli incidenti, e sono morte 2.310 persone e 227.545 sono rimaste ferite contribuendo rispettivamente il 41%

dei morti e il 72% dei feriti totali. Nella terza relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale viene attribuito nell'anno 2003 alle strade urbane oltre il 63% del costo dovuto all'incidentalità, nel 2004 tale valore risulta anche superiore essendo aumentata sia l'incidenza percentuale degli incidenti (dal 75,6% al 75,7%) che quella dei morti (dal 40,8% al 41,15). Le 14 città metropolitane (Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Messina, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino, Venezia, Trieste), oggetto dell'indagine nel 2004, hanno contribuito al 30% degli incidenti nazionali con oltre l'11% dei morti ed il 28 % dei feriti, con una riduzione rispetto al 2003 del solo 3% degli incidenti a cui ha corrisposto, però, un inaccettabile incremento del 4% del numero di morti. Dati drammatici più che sufficienti a dimostrare le ragioni che debbono indurre a porre al centro dell'attenzione la sicurezza sulle strade urbane, sulle quali i comuni con bi-

lanci sempre più magri sono lasciati da soli ad operare. Molto si può fare con gli interventi di manutenzione delle strade e della segnaletica, che non debbono però limitarsi al semplice rifacimento di ciò che c'è, ma che debbono costituire l'occasione per una continua verifica dell'adeguatezza dell'organizzazione della

strada e delle sue intersezioni: il 50% degli incidenti avviene proprio in corrispondenza delle intersezioni ove la segnaletica stradale, sia di tipo tradizionale che luminosa, costituisce un elemento decisivo per assicurare una corretta percezione del pericolo ed un adeguato comportamento dei conducenti. Nell'anno 2004 si è speso per la manutenzione delle

strade e della segnaletica, nelle realtà considerate, solo il 3% in più dell'anno precedente ma il 6% in meno del 2002. Se poi si considerano separatamente la manutenzione delle strade e quella della segnaletica si può osservare come per la prima vi sia stata una riduzione del 4% rispetto al 2003 e del 16% rispetto al 2002, mentre per la seconda si è assistito ad un rilevante incremento 15% sul 2003 e 28% sul 2002. Nelle spese per la segnaletica assume un rilevante peso quelle per gli impianti semaforici e la loro evoluzione ed integrazione con le tecnologie ITS (Intelligent Traffic

STRADE MALTENUTE 2006

Comune	Anni	Previdenza	Attività manutentive	Segnaletica	Spese per la manutenzione	Spese per la segnaletica	Spese per la manutenzione e la segnaletica	Spese per la manutenzione e la segnaletica	Spese per la manutenzione e la segnaletica
Bari	2001	111.452	0	0	0	0	0	0	0
	2002	318.278	0	0	0	0	0	0	0
	2003	318.889	1.017.000	478.300	211.800	2.486.000	481.900	2.967.900	2.7
	2004	314.766	2.000.000	406.800	212.800	2.876.000	521.800	3.397.800	18,1
Bologna	2001	88.856	7.422.000	0	1.808.000	8.421.000	1.808.000	10.229.000	22,2
	2002	178.303	55.425.000	0	1.058.000	12.234.000	1.058.000	13.292.000	96,0
	2003	373.018	82.050	990.000	908.000	2.377.000	1.256.000	3.633.000	5,5
	2004	177.536	1.000.000	800.000	400.000	2.200.000	1.200.000	3.400.000	3,2
Cagliari	2001	163.871	3.680	413.888	0	413.888	413.888	2,6	11,0
	2002	163.884	1.100.000	313.800	0	1.413.800	413.800	12,4	3,9
	2003	182.900	1.400.000	500.000	0	2.300.000	400.000	2,7	3,9
	2004	182.900	1.400.000	500.000	0	2.300.000	400.000	2,7	3,9
Catania	2001	38.861	6.070.000	1.100.000	104.837	7.074.837	1.104.837	10,5	11,2
	2002	312.238	2.582.000	606.000	45.307	3.535.307	706.000	11,9	2,8
	2003	308.438	1.562.000	800.000	100.800	2.663.800	1.000.800	3,0	2,4
	2004	307.774	1.882.000	800.000	100.800	2.682.800	1.000.800	3,1	2,2
Firenze	2001	102.227	112.560	2.300.000	473.227	3.648.000	2.300.000	3,1	2,0
	2002	104.218	120.000	1.400.000	452.217	3.072.217	2.300.000	3,1	2,0
	2003	102.844	165.700	1.400.000	419.839	2.985.539	2.400.000	16,2	1,9
	2004	102.258	180.000	1.400.000	477.878	3.059.878	2.800.000	9,9	1,8
Genova	2001	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2002	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2003	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2004	100.500	0	0	0	0	0	0	0
Messina	2001	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2002	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2003	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2004	100.500	0	0	0	0	0	0	0
Milano	2001	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2002	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2003	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2004	100.500	0	0	0	0	0	0	0
Napoli	2001	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2002	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2003	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2004	100.500	0	0	0	0	0	0	0
Palermo	2001	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2002	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2003	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2004	100.500	0	0	0	0	0	0	0
Roma	2001	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2002	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2003	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2004	100.500	0	0	0	0	0	0	0
Torino	2001	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2002	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2003	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2004	100.500	0	0	0	0	0	0	0
Trieste	2001	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2002	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2003	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2004	100.500	0	0	0	0	0	0	0
Venezia	2001	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2002	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2003	100.500	0	0	0	0	0	0	0
	2004	100.500	0	0	0	0	0	0	0



Spesa per la segnaletica orizzontale, verticale e luminosa (valori in €). Anni 2001 - 2004

Anni	Bari	Bologna	Cagliari	Catania	Firenze	Genova	Messina	Milano	Napoli	Palermo	Roma	Torino	Trieste	Venezia	Totale spese dei comuni considerati
2001	-	1.000.000	500.447	1.312.997	2.832.527	1.033.000	872.154	7.880.000	500.000	-	8.203.603	4.957.465	2.143.541	-	31.275.054
2002	-	1.150.000	413.165	778.905	2.851.871	1.225.000	872.154	7.880.000	550.000	-	10.948.603	5.462.050	1.505.658	-	33.044.788
2003	651.000	1.255.000	913.165	1.052.082	2.936.576	1.034.193	872.154	8.350.000	2.562.391	3.611.023	10.078.294	4.951.675	1.450.997	-	39.733.822
2004	671.000	1.730.000	965.000	1.068.903	3.960.576	1.058.954	640.000	11.350.000	2.881.871	3.394.428	10.719.265	4.745.039	741.344	-	45.690.212

Spesa totale della manutenzione delle strade e della segnaletica (valori in €). Anni 2001 - 2004

Anni	Bari	Bologna	Cagliari	Catania	Firenze	Genova	Messina	Milano	Napoli	Palermo	Roma	Torino	Trieste	Venezia	Totale spese dei comuni considerati
2001	3.716.330	8.431.050	796.282	10.688.034	3.545.167	1.033.000	3.479.753	64.414.570	3.321.000	-	36.333.933	12.189.851	4.588.623	2.124.956	158.762.135
2002	3.222.730	13.334.900	416.645	3.382.189	3.577.971	1.225.000	3.479.753	64.414.570	4.800.000	-	48.046.603	13.400.406	6.483.987	2.017.789	166.788.643
2003	2.488.000	2.107.000	2.015.165	2.654.944	3.582.576	11.539.727	3.479.753	63.091.000	6.282.391	20.453.763	32.378.294	10.273.706	8.673.773	3.016.200	172.853.299
2004	2.576.000	3.428.000	2.385.000	2.692.765	3.842.176	11.573.183	2.048.000	61.981.000	8.281.671	20.237.158	36.919.235	8.749.120	9.155.072	6.339.032	177.999.535

System) in cui eccellono le realtà di Roma e Milano

(rispettivamente 10 e 9,5 milioni di euro) seguite da Torino (con circa la metà dell'importo).

Nel 2004 è Milano la città che impegna in assoluto le cifre più consistenti, 62 milioni di euro che la collocano in cima alla classifica di spesa sia per abitante, 49€ pro capite, che per km di strada, 41€. Roma è la seconda città per valore di spesa in assoluto, circa 37 milioni di euro valore che a causa delle grandi dimensioni della capitale la colloca al quarto posto nella classifica per km di rete e al settimo posto in quella pro capite.

Va evidenziata la buona performance di Trieste che si colloca al secondo posto nella graduatoria di spesa per km di rete e per abitante. Mentre è Palermo, seguita da Trieste e Venezia (Mestre), la città che spende maggiormente in rapporto al numero di incidenti.

Un'ultima considerazione merita la dif-

ficoltà incontrata anche quest'anno nella raccolta delle informazioni: gli uffici che si occupano di sicurezza stradale fanno in genere riferimento agli Assessorati al Traffico, mentre chi si occupa di manutenzione stradale fa riferimento agli Assessorati ai Lavori Pubblici. Tra le due competenze si evidenzia in generale una scarsa comunicazione. Inoltre i dati sono, spesso, forniti dall'assessorato al Bilancio.

E' davvero singolare che a chi dovrebbe occuparsi di migliorare le condizioni di sicurezza non interessi sapere dove, come e quanto si spende per mantenere efficienti le strade.

La sicurezza stradale passa per le città. Come abbiamo visto oltre il 70% degli incidenti avvengono nelle aree urbane con quasi il 50% dei morti.

E da lì che bisogna partire se vogliamo centrare l'obiettivo del dimezzamento dei morti entro il 2010.

E per farlo occorre coraggio e innovazione: le vecchie ricette non hanno

funzionato e non funzioneranno.

Primo. Bisogna introdurre una più incisiva regolamentazione di accesso nel centro delle città al traffico privato.

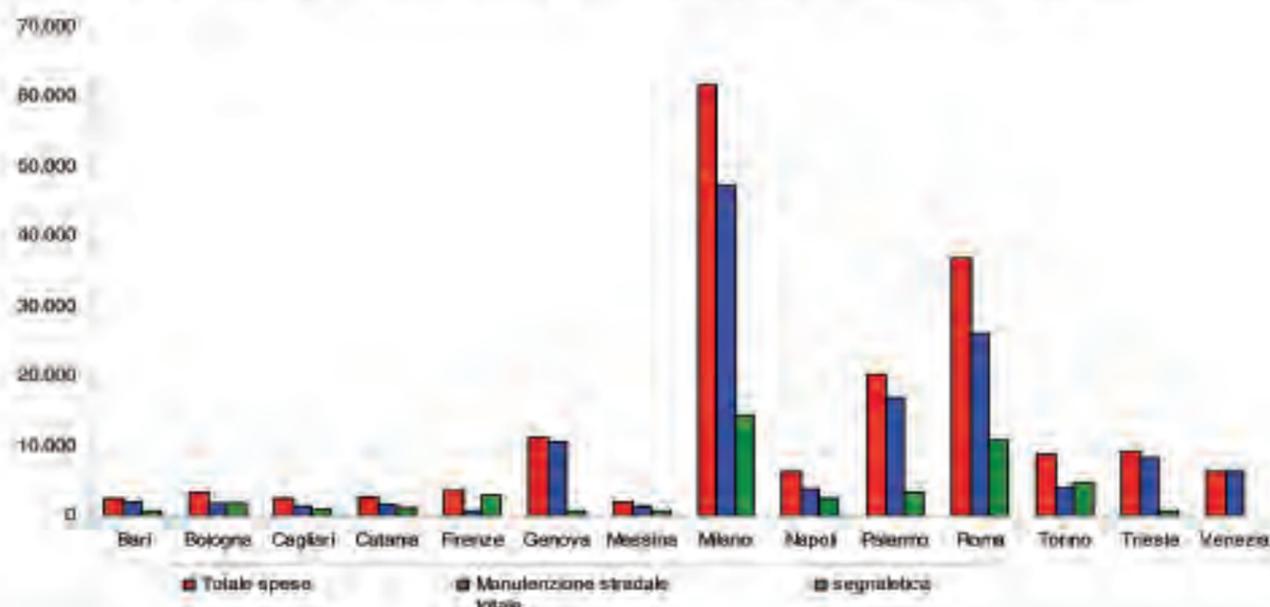
Secondo. Contestualmente occorre una cura forte di "ferro": metropolitane sotterranee e di superficie, potenziamento dei servizi urbani dei passanti e delle linee ferroviarie (occorre fare impegnare RFI e Trenitalia), parcheggi di scambio gratuiti per i pendolari delle periferie.

Spesa (migliaia di €) per la manutenzione delle strade e della segnaletica stradale per comune - Anno 2004

Comune	Popolazione 2004	Estesa viaria (km)	Superficie (kmq)	Manutenzione stradale	Segnaletica di cui:	Orizzontale e verticale	Impianti semaforici e luminosa	Totale spese
Bari	314.166	550	116	2.005	571	346	225	2.576
Bologna	372.539	780	141	1.698	1.731	900	831	3.429
Cagliari	162.560	550	88	1.400	985	985	-	2.385
Catania (1)	307.774	840	181	1.582	1.070	500	170	2.652
Firenze (2)	367.259	794	102	848	2.993	2.616	377	3.642
Genova	601.338	1.400	244	10.515	689	-	689	11.204
Messina	246.618	280	211	1.400	640	350	290	2.040
Milano (3)	1.271.898	1.500	132	47.361	14.350	4.650	9.500	61.711
Napoli (3)	1.000.449	2.236	117	3.720	2.861	600	1.961	6.281
Palermo (4)	676.730	-	158	16.842	3.394	3.394	-	20.236
Roma (5)	2.542.003	5.120	1.285	26.200	10.720	700	10.020	36.920
Torino (2)	367.857	1.169	130	4.004	4.745	1.079	3.666	8.749
Trieste	208.308	381	84	8.414	741	159	583	9.155
Venezia	175.149	1.060	413	6.338	-	-	-	6.338

(1) Per Catania i dati relativi alle spese per la manutenzione stradale e alla segnaletica luminosa sono stati estratti dalla base dati dell'anno precedente.
 (2) Per Firenze e Torino i dati relativi alle spese per la segnaletica luminosa è stato stimato sulla base dei dati dell'anno precedente.
 (3) Per Napoli i dati relativi alle spese per la manutenzione stradale e alla segnaletica sono stati stimati sulla base dell'anno precedente.
 (4) Per Palermo i dati relativi alle spese per la manutenzione stradale e alla segnaletica sono stati stimati sulla base dell'anno precedente.
 (5) Per Roma i dati relativi alle spese per la manutenzione stradale e alla segnaletica sono stati stimati sulla base dell'anno precedente.

Spesa totale per la manutenzione delle strade e della segnaletica - Anno 2004



anno	Strade urbane			Totale strade urbane ed extraurbane			percentuale sulle strade urbane		
	incidenti	morti	feriti	incidenti	morti	feriti	incidenti	morti	feriti
2003	175.117	2.470	235.641	231.740	6.065	327.324	75,57%	40,73%	71,99%
2004	169.893	2.310	227.545	224.553	5.625	316.630	75,66%	41,07%	71,88%
2004/2003	-2,98%	-6,48%	-3,44%	-3,10%	-7,25%	-3,27%			

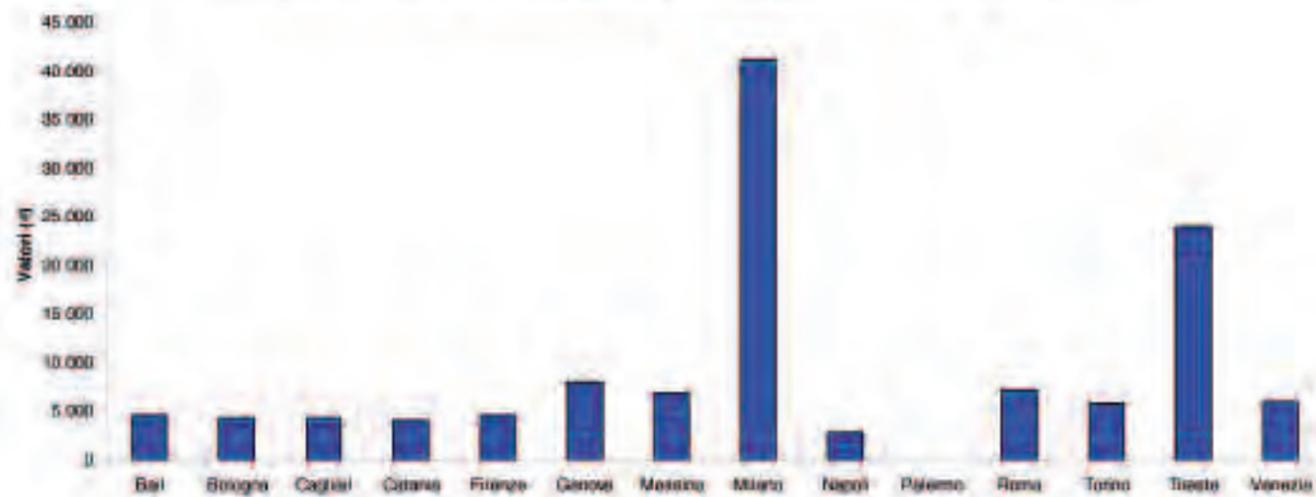
anno	Grandi comuni			Totale nazionale			percentuale nei grandi comuni		
	incidenti	morti	feriti	incidenti	morti	feriti	incidenti	morti	feriti
2003	68.366	616	91.793	231.740	6.065	327.324	29,50%	10,16%	28,04%
2004	66.312	643	89.276	224.553	5.625	316.630	29,53%	11,43%	28,20%
2004/2003	-3,00%	4,38%	-2,74%	-3,10%	-7,25%	-3,27%			

anno	cause di incidente			percentuali sul totale		
	intersezioni	curva	rettilineo	intersezioni	curva	rettilineo
2003	94204	10624	68775	54%	6%	39%
2004	89453	10649	63200	53%	6%	40%

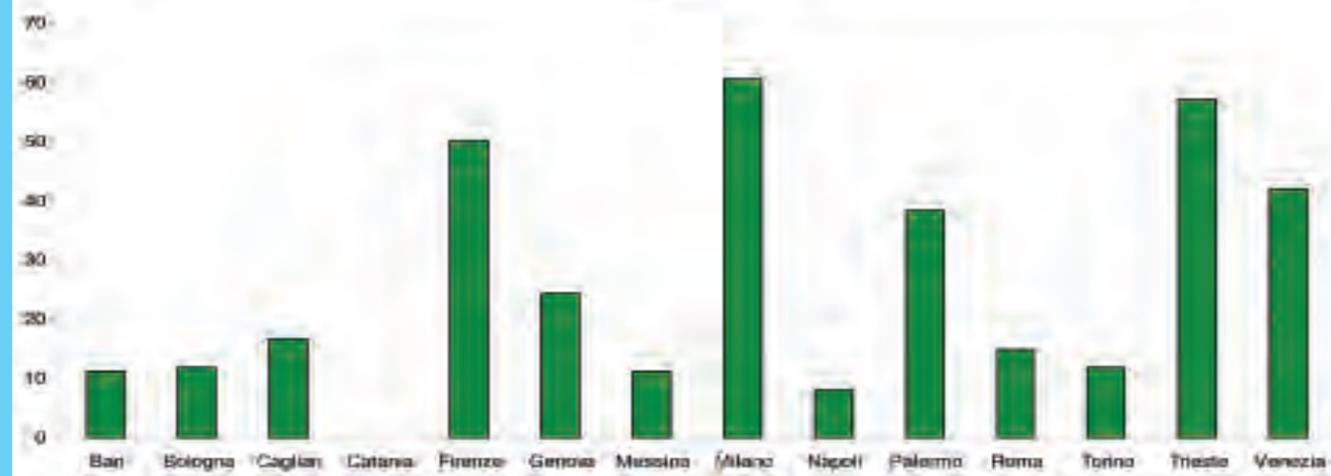
Nelle 14 città metropolitane nel 2004 c'è stato un incremento dei morti pari al 4,38% sul 2003.

Il 53% degli incidenti avviene nelle intersezioni.

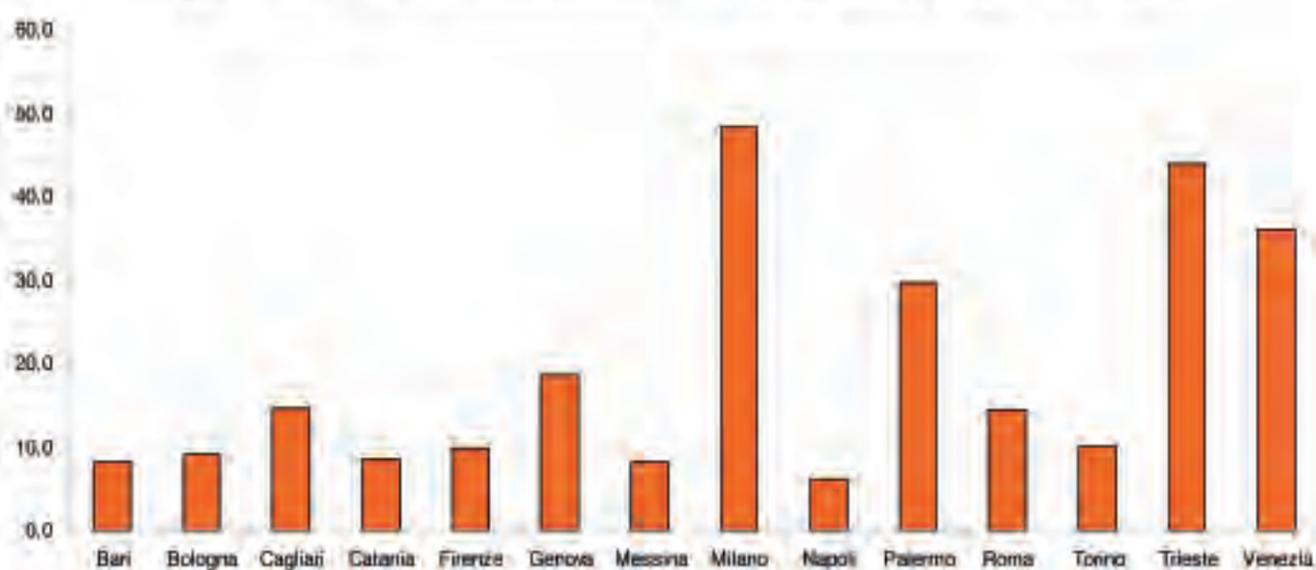
Spesa totale per la manutenzione delle strade e della segnaletica km di rete - Anno 2004



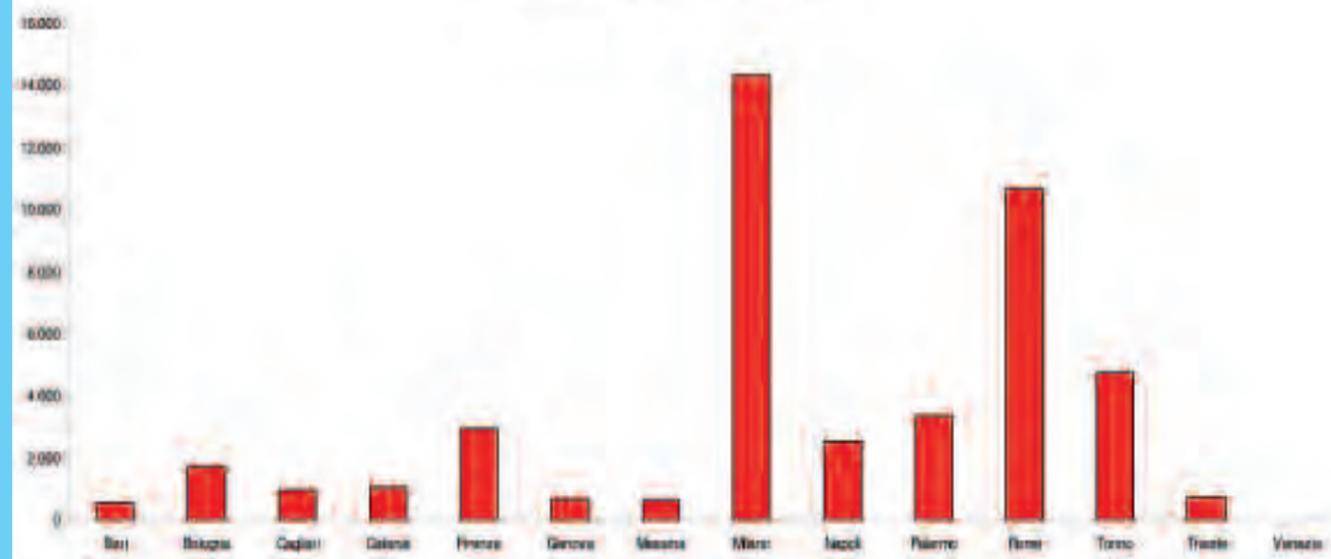
Spesa totale per la manutenzione delle strade e della segnaletica per veicolo circolante - Anno 2004



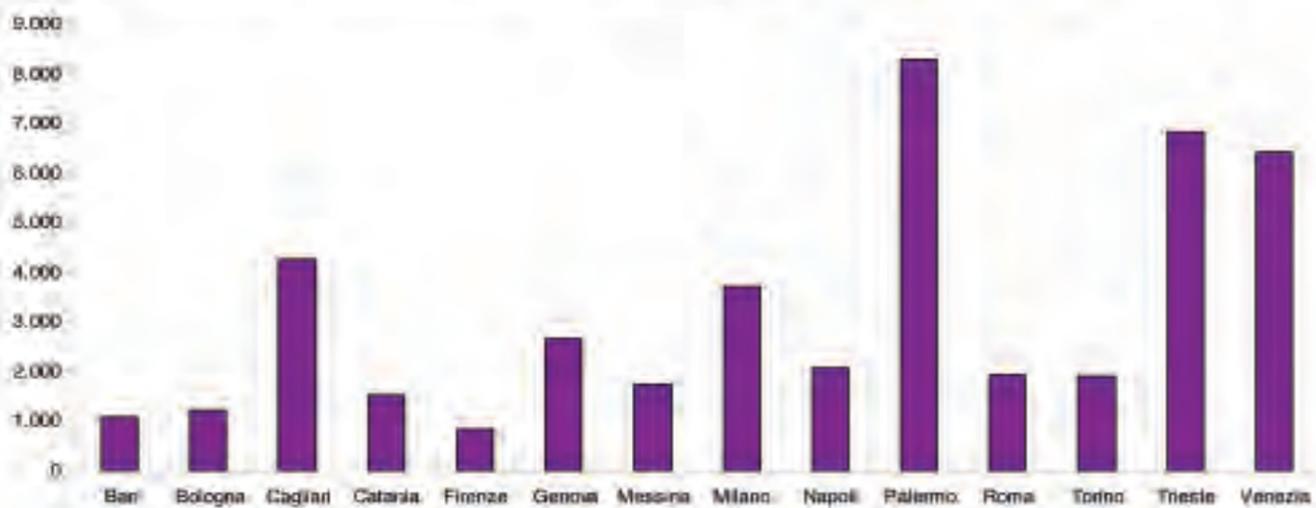
Spesa totale per la manutenzione delle strade e della segnaletica pro capite - Anno 2004



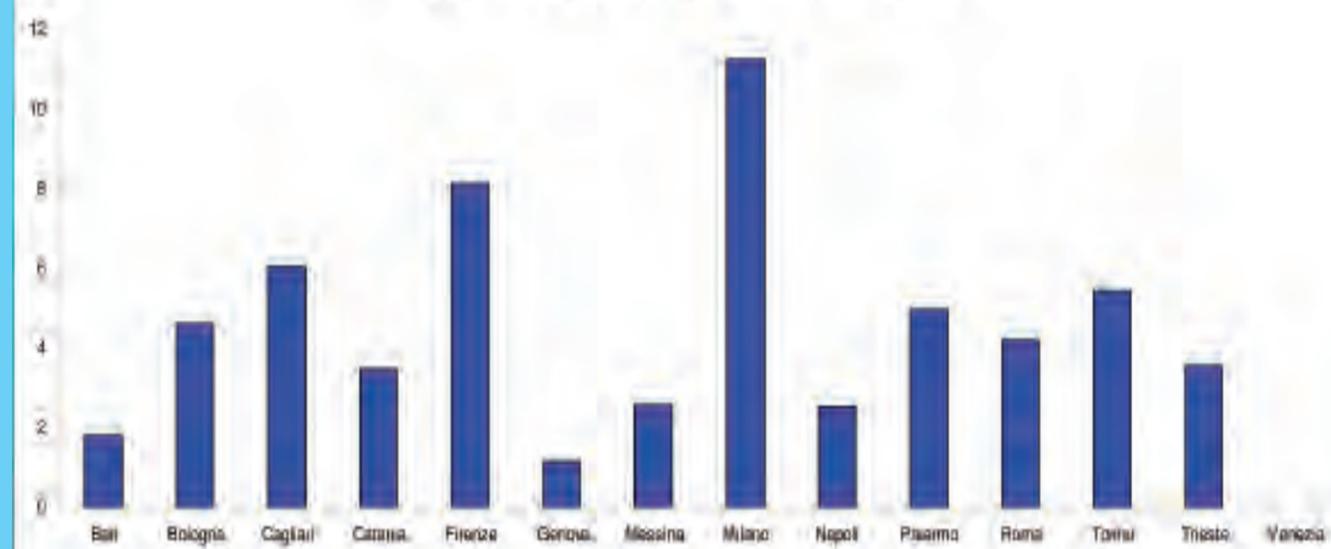
Spesa per la segnaletica - Anno 2004

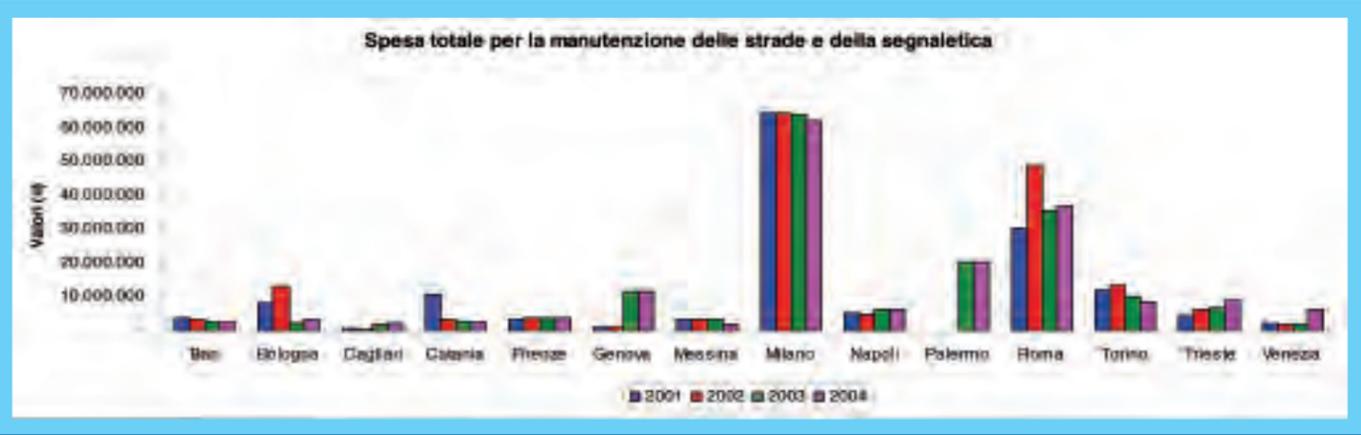
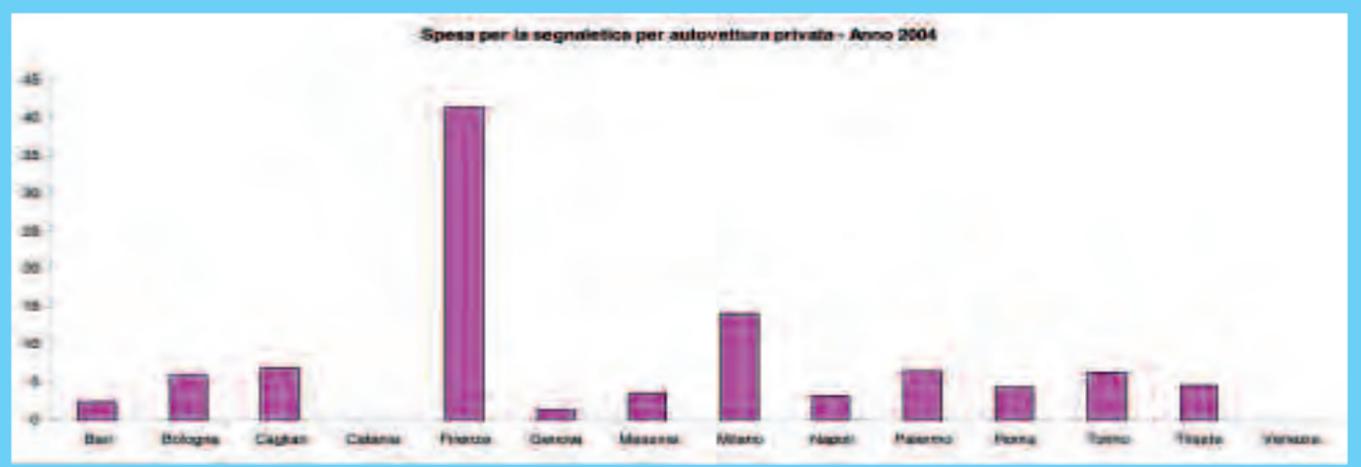
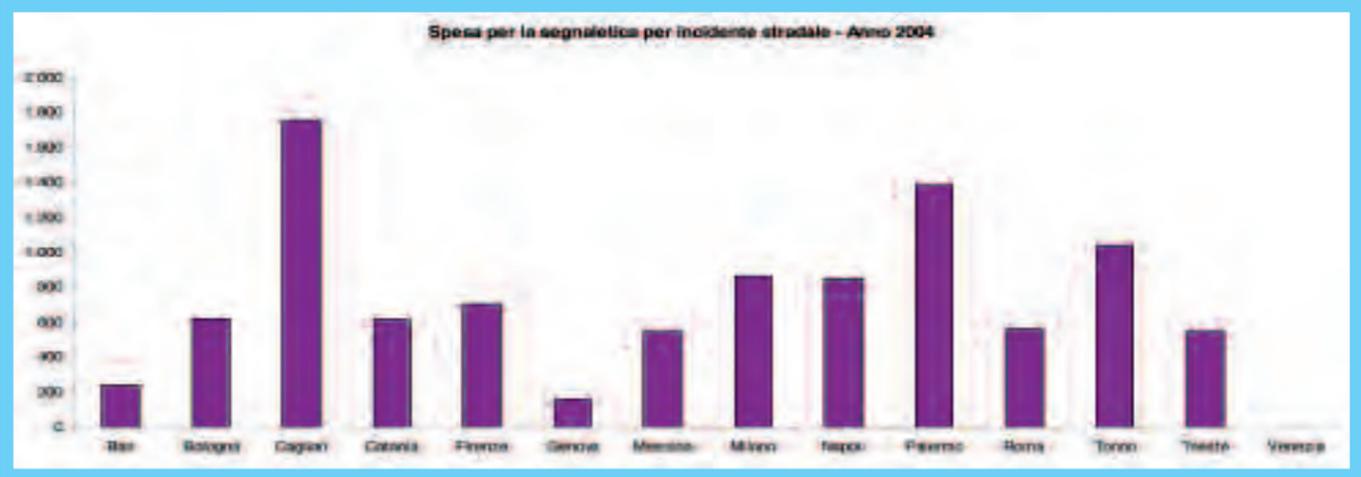


Spesa totale per la manutenzione delle strade e della segnaletica per incidente stradale - Anno 2004



Spesa per la segnaletica stradale per km di rete - Anno 2004





DIMINUISCE LA SPESA PER LE STRADE AUMENTA PER LA SEGNALETICA (LUMINOSA)

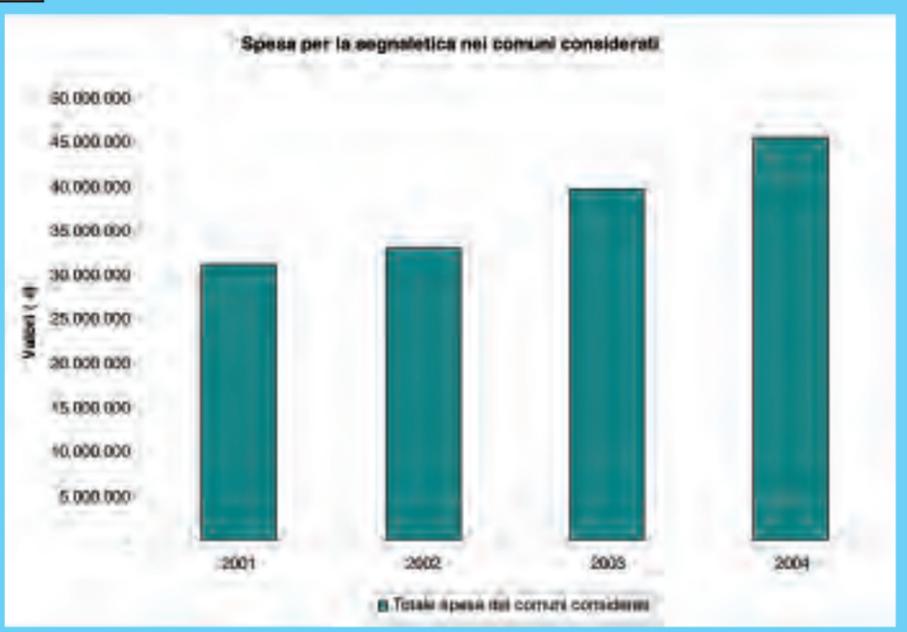
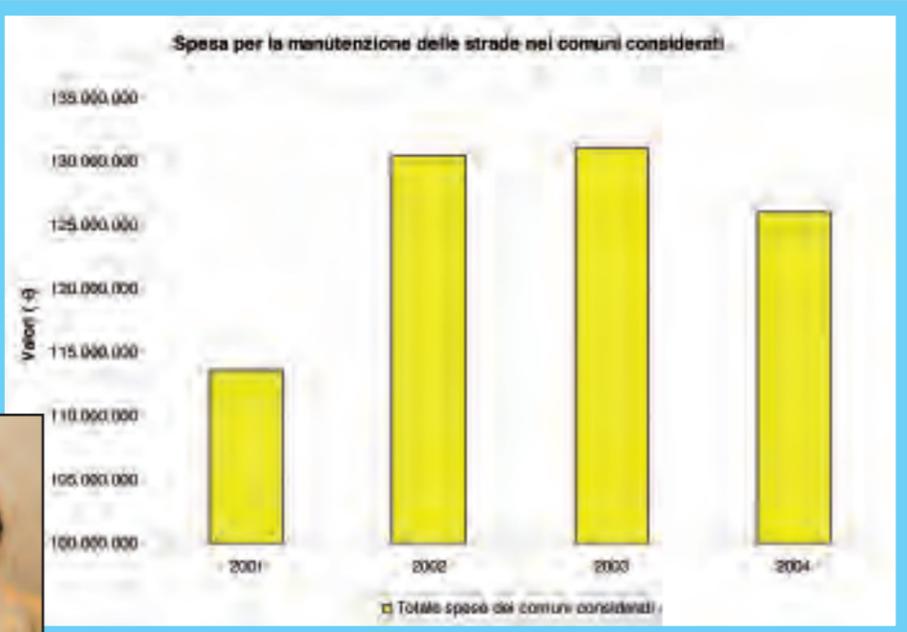
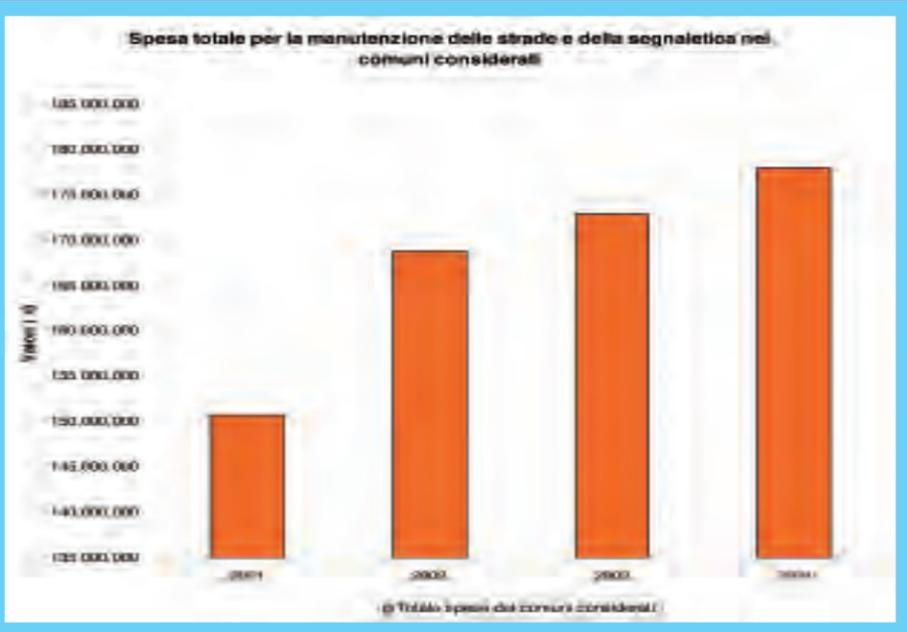
È importante evidenziare che l'incremento di spesa annuale riportato nei grafici a fianco riguarda esclusivamente le spese per la segnaletica e l'ultimo anno. Infatti nell'anno 2004 si è speso per la manutenzione complessiva, strade e segnaletica, il 3% in più dell'anno precedente ma il 6% in meno del 2002. Se poi si considerano separatamente la manutenzione delle strade e quella della segnaletica si può osservare come per la prima vi sia stata una riduzione del 4% rispetto al 2003 e del 16% rispetto al 2002, mentre per la seconda si è assistito ad un rilevante incremento 15% sul 2003 e 28% sul 2002.

Nella spesa per la segnaletica, negli ultimi anni, ha assunto un rilevante peso quella per gli impianti semaforici e per la loro evoluzione ed integrazione con le tecnologie ITS (Intelligent Traffic System) in cui eccellono le realtà di Roma e Milano (rispettivamente 10 e 9,5 milioni di euro) seguite da Torino (con circa la metà dell'importo). Si vuole infine sottolineare l'impegno assunto dal Comune di Roma che nella trasmissione televisiva "La cattiva strada" su la Repubblica Radio TV del 7



luglio 2006 per voce dell'Assessore ai lavori pubblici Giancarlo D'Alessandro ha annunciato la prossima aggiudicazione di un nuovo appalto per la manutenzione stradale effettuato abbandonando finalmente la logica del massimo ribasso a favore di una concessione pluriennale (9 anni) che premia maggiormente capacità tecniche, organizzative e di rapidità d'intervento. Anche l'importo è particolarmente significativo: circa 60 milioni di euro annui che porterebbe la città di Roma ai vertici di questa particolare graduatoria di spesa per la manutenzione stradale indicativa della volontà di intervenire anche a favore della sicurezza stradale.

Nella foto: a sinistra, Giuseppe Guccione, a destra, Stefano Giovanali che hanno coordinato l'indagine



INCIDENTI STRADALI E SMOG UCCIDONO ALLA PARI



I dati di uno studio dell'Organizzazione Mondiale della Sanità nelle città metropolitane italiane

Un nuovo studio condotto dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) Ufficio Regionale per l'Europa per conto dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici (APAT) ha analizzato l'impatto sanitario del PM10 e dell'ozono in 13 città italiane di oltre 200 000 abitanti: Torino, Genova, Milano, Trieste, Padova, Venezia-Mestre, Verona, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Catania e Palermo (circa 9 milioni di persone pari al 16% del totale della popolazione nazionale).

Metodi

Per calcolare l'impatto sanitario di PM10 e ozono sono stati raccolti dati di mortalità e di popolazione di fonte ISTAT per l'anno 2001 e di concentrazione degli inquinanti tramite il network di monitoraggio di qualità dell'aria per gli anni più recenti (periodo 2002-2004). A tali dati è stata applicata la più recente evidenza scientifica che conferma il nesso di causalità esistente tra inquinamento ed effetti sanitari mostrando quale aumento di rischio di contrarre patologie mortali o malattie, in seguito ad esposizioni croniche o acute, corrisponde all'incremento della concentrazione degli inquinanti. Sono stati studiati 25 esiti sanitari tra cui mortalità cronica e acuta, tumore al polmone, infarto, ictus, ricoveri dovuti a malattie respiratorie e cardiache, asma in bambini ed adulti, bronchiti acute e croniche, sintomi respiratori, giorni di lavoro persi e di attività ristretta.

Risultati

I risultati confermano che l'impatto sanitario del PM10 e dell'ozono rappresenta un problema di sanità pubblica considerevole. In linea con quelli ottenuti in valutazioni simili in altre parti d'Europa, i risultati si riferiscono

in particolare alla mortalità per effetti a lungo termine attribuibili alle concentrazioni di PM10 superiori ai 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, limite che la direttiva comunitaria 99/30/EC ha indicato per il 2010 e anche proposto dalle linee guida sulla qualità dell'aria dell'OMS appena aggiornate.

Tra il 2002 e il 2004, una media di 8 220 decessi l'anno sono dovute agli effetti a lungo termine delle concentrazioni di PM10 superiori ai 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, il che equivale al 9% della mortalità negli over 30 per tutte le cause esclusi gli incidenti stradali. Le nuove conoscenze disponibili sugli effetti sanitari del PM10 consentono di scomporre l'impatto della mortalità per gli effetti cronici oltre i 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in cancro al polmone (742 casi/anno), infarto (2 562), ictus (329). Anche per le malattie i numeri sono elevati ed includono bronchiti, asma, sintomi respiratori in bambini e adulti, ricoveri ospedalieri per malattie cardiache e respiratorie che determinano perdita di giorni di lavoro e giorni di attività ristretta.

Lo studio si estende anche all'impatto dell'ozono che si sta delineando sempre più come un inquinante pericoloso, soprattutto in Europa meridionale. Le concentrazioni sono in aumento e i suoi effetti acuti sulla salute maggiormente consolidati. **Si stima un impatto annuale di 516 morti nelle città italiane, che si aggiungono a quelle dovute al PM.**

Discussione

I risultati dello studio confermano la necessità di un'azione immediata per ridurre gli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute nelle 13 città esaminate, e probabilmente in molte altre in Italia ed in Europa. Il rispetto della legislazione comu-

nitaria produrrebbe un sostanziale risparmio in termini di malattia, per questo è fondamentale che i limiti del PM10 non siano innalzati, ma osservati prontamente. L'Italia è uno dei paesi europei in cui questo potrebbe essere difficile. Nel 2005 in Italia molte delle città principali avevano raggiunto i 35 giorni di eccedenza dei 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ già alla fine di marzo e poche avevano rispettato i limiti annuali di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. A livello europeo, le concentrazioni diminuite sostanzialmente tra il 1997 e il 1999, sono gradualmente risalite più di recente.

Un'azione politica che affronti il problema del traffico appare necessaria e appropriata.

I veicoli motorizzati, come sottolineato dal II Rapporto APAT sulla Qualità dell'Ambiente Urbano, rappresentano la principale fonte di emissione di particolato nelle aree urbane. Un sostanziale guadagno in salute può essere ottenuto grazie a politiche che mirino al contenimento delle emissioni da trasporto privato motorizzato e promuovano il trasporto pubblico, la pratica di camminare ed andare in bicicletta. **Nelle città italiane un'attenzione particolare dovrebbe essere dedicata all'inquinamento provocato dai ciclomotori, in particolare quelli con il motore a due tempi.**

L'azione nel campo del trasporto è indicata anche in considerazione dei suoi effetti collaterali. **Le restrizioni al traffico motorizzato privato ridurrebbero anche il danno alla salute provocato dagli incidenti stradali, dall'esposizione al rumore, dall'inattività fisica e dagli effetti psicosociali. Ad esempio, nel caso degli incidenti stradali, gli esiti fatali registrati tra i residenti delle 13 città italiane**



Marco Martuzzi
Epidemiologo, Ufficio Regionale OMS Europa



Francesco Mitis
Statistico, Ufficio Regionale OMS Europa

sono in media della stessa portata dell'impatto a breve termine del PM10.

Quantificare l'impatto sanitario di politiche ad ampio respiro è alla base dello sviluppo di misure efficaci rivolte alla salute e all'ambiente. Il nuovo studio effettuato in Italia dà il via alla valutazione di molteplici esiti sanitari dell'inquinamento atmosferico e costituisce la base della valutazione di politiche integrate a livello locale e nazionale per raggiungere concentrazioni di PM più sicure per la nostra salute. Riprodotto in altri paesi, fornirebbe utili basi conoscitive a supporto di politiche orientate al miglioramento della qualità della vita in molte città europee.



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

ARRIVA L'ESTATE

Giallo a tutto spiano non solo sotto all'ombrellone

Il fatto che le istruzioni dei vari oggetti che caratterizzano il nostro esistente, non siano letti, è dato da una constatazione di fatto: consapevoli delle azioni di regresso avverso al produttore che il consumatore potrebbe inoltrare nei loro confronti per danni connessi all'utilizzo del bene, i costruttori di motocicli o, per lo meno, la HONDA, hanno inserito nell'introduzione all'uso delle proprie moto, alcune considerazioni particolarmente condivisibili.

In particolare, il costruttore nipponico ha fatto notare come, una delle cause principali della sinistrosità relativa all'utilizzo dei mezzi a due ruote è data dal fatto che il motociclista non si vede.

Questa mancata visibilità, vera fino a un certo punto in quanto sono stati creati anche dei "transatlantici" di addirittura 1.800 c.c., è dovuta certamente alla sagoma minore del mezzo a due ruote rispetto all'autovettura: crediamo sia di tutta evidenza che un Ciao della Piaggio si veda meno di un TIR con rimorchio.

Ma, a questa già strutturale differenza incidente sulla visibilità dovuta allo spazio fisico, se ne aggiunge un'altra: la colorazione del mezzo. Non entriamo nello specifico del discorso scientifico relativo alla luce, se sia un'onda o altro, corpuscoli di materia, per esempio, poiché qui non rileva. Si vuole solo richiamare l'attenzione sul fatto che un qualsiasi oggetto fisico colorato, si vede più di uno nero. Si sa, infatti, che il nero è un non colore, per alcuni pulizia, per altri lutto ma, stante questo non essere colore, comportante l'assorbimento dello spettro luminoso, sulla strada soprattutto lutto. Perché hanno ragione i giapponesi a richiamare l'attenzione dei fruitori del loro bene che, il passaggio dal diverti-

mento dell'andare a zonzo col proprio mezzo e ritrovarsi al centro di un incontro pubblico, che non è proprio una festa, come un funerale, è certamente facilitato dall'abbigliamento del motociclista che, se è in sintonia con il secondo incontro, non lo deve essere con la vita della quale, la moto, è tra le maggiori testimonial.

Per questo abbiamo chiesto al salone internazionale sulla sicurezza stradale di Rimini, al quale abbiamo partecipato, di fare proprio una nostra proposta: un contributo statale in funzione dell'indice di visibilità della carrozzeria, per quanto concerne le autovetture. Chiaro che, poi, fatto proprio il principio, lo stesso si applica a tutte le modalità dello spostamento: moto, bici ma anche pedone.

L'idea dalla quale partiamo, è che il colore giallo, che sembra, secondo una ricerca fatta da un'università neozelandese, non proprio il più sicuro perché il bianco lo supererebbe, come sicurezza, porterebbe ad aumentare la visibilità dell'utenza stradale, non solo quella debole ma tutta in generale.

Abbiamo già scritto, infatti, che dell'eleganza del motociclista tutto nero, con la moto tutta nera, col casco tutto nero, se ne

accorge soprattutto il settantacinquenne "piede pesante", ancora alla guida della sua utilitaria che, arrivato all'incrocio magari di buon'ora la mattina, sente una botta terribile e scopre, poi, il malcapitato centauro disteso a terra.

E poi pensiamo che occorra dare il buon esempio. E lo facciamo volentieri perché pensiamo che la vita, nonostante i detrattori, sia divertente soprattutto se condotta fino ai 120 anni, non ponendo limiti alla divina provvidenza.

Per questo abbiamo fatto verniciare la nostra Renault 4, testimonial di una civiltà della macchina come ci piaceva, quella rurale francese dove, l'unico problema, era fare arrivare le uova sane dalla fattoria al mercato, nonostante le strade bianche non asfaltate della campagna francese, con poca necessità dell'air bag, o dell'EPS, quindi, giallo limone.

Per questo andiamo in moto tutti gialli. Per questo andiamo in bici ugualmente tutti gialli tranne quando andiamo fuori strada e li andiamo in costume ad abbronzarci. E, visto che ci siamo, c'è anche una fascia gialla catarifrangente a disposizione dei pedoni.

Perché il giallo fa più "botti", co-

me si dice nella capitale dell'impero, solo perché piace di più agli scapestrati in quanto, per di più, colore "bello come il sole". E, gli scapestrati, in macchina corrono di più del settantacinquenne. E leggerebbero di più anche le istruzioni, ora non lette, se non altro per ottenere il contributo.



Vittorio Amedeo Marinelli
Presidente European Consumers

L'idea dalla quale partiamo, è che il colore giallo, come sicurezza, porterebbe ad aumentare la visibilità dell'utenza stradale, non solo quella debole ma tutta in generale.



SICUREZZA IN FUMO

Un incidente su cento dovuto a chi si distrae fumando

I fattori che concorrono al verificarsi di incidenti stradali sono ormai tradizionalmente riconosciuti in: 1) ambiente stradale inteso sia come infrastrutture sia come traffico; 2) veicoli; 3) utenti delle strade.

Il comportamento umano alla guida, riveste il ruolo più importante nel rischio di infortuni su strada, di solito per inosservanza delle norme del codice della strada. La ricerca pone la giusta attenzione alla guida con limitate o ridotte capacità psicofisiche, all'abuso di sostanze psicotrope, in particolare l'alcol, che alterano sia lo stato di coscienza che i riflessi. Un'area di attenzione e di studio relativa al comportamento umano, riguarda la distrazione durante la guida e riconosce cause interne ed esterne all'autoveicolo. Le fonti di distrazione sono diverse, come accendere e sintonizzare la radio, parlare al telefono, mangiare durante la marcia, esaminare cartine stradali. Tra le abitudini correnti e diffuse, vi è anche quella di fumare durante la guida.

In Italia, come in altri Paesi, è appropriatamente vietato condurre autoveicoli e al tempo stesso fare una telefonata e parlare tenendo staccata una mano dal volante per il tempo necessario. L'unica possibilità per poterlo fare senza incorrere in sanzioni, è quello di utilizzare degli strumenti di comunicazione in viva voce. La ratio del divieto del Codice della Strada si giustifica in quanto che le aspettative di rischio per distrazione sono logicamente incrementate, come appunto è il caso del parlare al telefono con l'autoveicolo in movimento. Proprio per analogia di comportamento, l'Agenzia Nazionale per la Prevenzione, di concerto o con la Società scientifica di Tabaccologia (SITAB), il Codacons e Gea Progetto Salute, ha posto attenzione all'abitudine corrente dei tabagisti, diffusa alla quasi totalità dei soggetti (circa il 24% della popolazione italiana), di fumare durante la guida del veicolo.

Il consumo di tabacco induce forte dipendenza. Studi del National Institute on Drug Abuse (NIDA), massima autorità internazionale nel campo delle dipendenze, evidenziano che la capacità di indurre dipendenza da parte della Nicotina, è superiore a quella degli oppiacei.

Lo stato di dipendenza dei fumatori conduce ad azioni reiterate ed obbligate che a livello sociale si esprimono in atteggiamenti e comportamenti strutturati nello schema di personalità dell'individuo, al punto da potersi de-

finire tabagici.

Le azioni normative, lungi dal rappresentare la misura di eccellenza nel campo della prevenzione, ha comunque una validità indiscussa. Lo dimostra l'entrata in vigore, il 10 gennaio 2005, della Legge 3/2003 sulla Pubblica Amministrazione, il cui articolo 51 vieta di fumare nei luoghi di svago e di lavoro, e comunque nei luoghi chiusi in cui vi siano più persone (pubblico o utenti). Tale norma ha determinato una riduzione del 5-6% del consumo di tabacco in Italia, ed anche in minima parte degli stessi fumatori.

Parimente sono stati gradualmente soppressi gli spazi per fumatori in treni ed aerei, mentre permane il divieto di fumare sui mezzi pubblici di trasporto (Bus, Metropolitane, Taxi) in base alla Legge 584 dell'11 novembre 1975. Tuttavia, nonostante il divieto di fumare sia stato imposto ai conduttori di mezzi di trasporto pubblici, non si è mai tenuto conto del fatto che fumare durante la guida potesse causare danni al conducente, alle persone trasportate, incrementando contemporaneamente il rischio di incidenti della strada. Unica eccezione è rappresentata dai consigli delle autorità di Polizia della Strada, che hanno periodicamente suggerito di non fumare alla guida come suggerimento prudenziale (informazioni direttamente raccolte per intervista degli organi dirigenziali). Per tale motivo, attraverso il progetto di ricerca "Fumo al Volante" si è deciso di valutare, attraverso l'approccio tecnico-scientifico, gli elementi di raffronto tra le due situazioni "telefonare" e "fumare", valutandone opportunamente i termini di correlazione in riferimento al rischio di infortunistica stradale.

Studi recenti evidenziano però che fumare comporterebbe un rischio di distrazione su

Giacomo Mangiaracina
Presidente
Agenzia Nazionale
Prevenzione



piore a quella causata da animali liberi in auto, dalla consultazione di guide e cartine, dalla sistemazione di oggetti nell'abitacolo (Young e Coll, 2003). Confrontando un campione di fumatori con uno di non fumatori è stato dimostrato che fumare alla guida incrementa il rischio di incidenti indipendente dal fattore età, genere, scolarizzazione, consumo di alcool ed esperienza alla guida. La causa viene con molta probabilità addotta a: a) distrazione causata dall'attività del fumare, come togliere le mani dal volante per accendere la sigaretta, fumarla e gettarne il mozzicone; b) differenze di comportamento tra fumatori e non fumatori e tra gli stessi fumatori; c) riduzione della ossigenazione del veicolo ed intossicazione da monossido di carbonio (CO).

Gli studi condotti avrebbero evidenziato che su 100 incidenti stradali, almeno 1 sarebbe legato alla distrazione dovuta al fumare durante la guida. Tradotto in cifre corrisponderebbe, per i dati italiani, approssimativamente a 2.200 incidenti e a 70 decessi per anno.

Oltre alle condizioni che creano certamente un elevato grado di distrazione alla guida da parte dei soggetti fumatori, si aggiunge anche una dimostrata carenza di ossigeno nell'aria respirata all'interno del veicolo, di cui è presente in letteratura scientifica un danno documentato alle facoltà cerebrali, ed una indiscussa conseguente pericolosità interminata di vigilanza e di riflessi. Infine è in corso anche la valutazione degli aspetti collaterali del pericolo di fumare al volante, come il "danno ambientale" determinato dal lancio dei mozziconi dal veicolo in movimento nella strada, causa verosimile di incendi ai margini delle strade.



UN'UTOPIA CHIAMATA CIPOLLA

Ipotesi di studio dissacratorio e provocatorio per una nuova mobilità urbana di qualità e sicura

Invito il lettore ad un semplice gioco di fantasia: La Realtà attuale: un esempio. Lui (il lettore) la mattina deve aprire la sua attività commerciale a Trastevere. È abituato per comodità e necessità ad usare il suo autoveicolo per raggiungere il negozio e mediamente ci impiega mezz'ora; il traffico urbano a quell'ora è sempre "impossibile". Al di là del piacere stesso di essere proprietari di una bella e confortevole auto, questa libertà di trasferimento personale comporta le spese che conosciamo e il rischio di essere coinvolto in incidenti, il furto, infine lo stress da parcheggio.

Provi ora il nostro lettore ad immaginare una realtà virtuale: "Utopia":

Tutte le strade all'interno del Raccordo anulare di Roma sono sgombre da autoveicoli privati, circolano solo quelli regolarmente autorizzati (commerciali), le linee ATAC, le autovetture di Pubblica Utilità e la nostra potremmo chiamarla... Cipolla

Che cosa è la Cipolla? È un veicolo che il sottoscritto immagina coibentato in vari colori (modello a semi-guscio d'uovo con tetto in plexiglas) con 4 ruote, un motore elettrico, computer - a 2 o 4 posti - Velocità di crociera: 30 Km ora.

Continua... "L'Utopia": il nostro lettore è pronto ad uscire da casa e con il suo cellulare invia un SMS di chiamata a PAGAMENTO di una Cipolla per andare al negozio: arriva il nostro guscio silenzioso da un parco sosta e lo trasporta a desti-

nazione. Praticamente il nostro lettore ha raggiunto lo scopo, leggendo tranquillamente seduto ed incurante del traffico il giornale del mattino, arrivando prima e non ha problemi di parcheggio - poi cosa di rilievo: non ha corso rischi per se e gli altri!

Riflessioni su questo gioco di fantasia...oggi, domani chissà.

È difficile rimettere in discussione quello che negli ultimi cento anni si è andato sempre più caratterizzando nell'automobile come valore fondante di uno stile di vita, necessità e benessere dell'individuo moderno.

UTOPIA cos'è? Un titolo di uno studio di fattibilità maledettamente buono sul piano di un recupero di una auto-stima collettiva per gli effetti positivi sugli uomini ma volutamente provocatorio per come sarebbe poi difficile tradurlo in realtà e trasformare una metropoli europea come Roma in una Campo dei Fiori festiva, zona interdetta alle auto dove tutto nell'aria e nelle persone che si incrociano, è più soffuso, discreto, permeato dal sapore di un antico abitare.

Si parla di studi avanzati su nuove motorizzazioni: elettrica, idrogeno in vista della crisi energetica; di uso collettivo del mezzo tra amici, ma l'Utopia vera come soluzione è nel mettere in discussione il concetto stesso di Diritto d'uso del mezzo di locomozione di proprietà privata in città.

E sappiamo che così il problema diventa politico nel

significato che in ottemperanza ai diritti fondamentali delle persone sanciti dalla Costituzione vedi il lavoro, il diritto alla salute, il diritto alla sicurezza, lo Stato dovrebbe farsi garante di assicurarli nel conflitto tra questi collettivi e quello individuale alla libertà di movimento col proprio mezzo, quando in particolari circostanze e luoghi possono causare malessere sociale ed insicurezza.

Ma quanto è sinonimo di insicurezza dello Stato la stessa insicurezza privata del cittadino?

UTOPIA e il punto di vista operativo tecnologico.

Da un punto di vista tecnologico, dopo la conquista della Luna, creando una fittoria rete di Server Secondari nel territorio che vengono connessi e coordinati da una UNITA' OPERATIVA CENTRALE, si può gestire il movimento di una serie imprecisata di Cipolle ognuna con il suo itinerario programmato, nell'unità di tempo; il tutto in piena sicurezza per il cittadino -utente e per i pedoni sulla via.

Per concludere, il sottoscritto ipotizza che sarebbe interessante sentire semplicemente cosa ne pensa la gente di una idea così UTOPISTICA come il Progetto Servizio UTOPIA. E far circolare e somministrare un questionario anonimo che stimoli un dibattito e risposte, da cui desumere un'anima, un'intenzione, un desiderio DI CAMBIAMENTO, può essere un mezzo molto democratico per iniziare a crederci nell'Utopia.



Gianfranco Matera
Psicologo - Psicoterapeuta

“
Che cosa è la Cipolla? È un veicolo coibentato in vari colori (modello a semi-guscio d'uovo con tetto in plexiglas) con 4 ruote, un motore elettrico, computer - a 2 o 4 posti - Velocità di crociera: 30 Km ora .
”

UNA RETE PER PREVENIRE

Celebrati i 25 anni del Centro Rampi

Il Forum permanente della cultura e della prevenzione, tenutosi nei giorni scorsi a Roma, nasce dall'esigenza di aprire un confronto fra coloro che sono quotidianamente impegnati nel campo della cultura della prevenzione: istituzioni locali, corpi istituzionali, associazioni del terzo settore, istituzioni scientifiche e professionali, esperti.

L'iniziativa è stata intrapresa nella ricorrenza del venticinquesimo anniversario dalla nascita dell'associazione che porta il nome di Alfredo Rampi.

Al Forum - promosso con l'alto patrocinio della presidenza della Repubblica - hanno fornito il contributo, oltre al Centro Alfredo Rampi Onlus, N.O.A.R., l'Assessorato alla Protezione civile della Provincia di Roma, l'Ufficio extra dipartimentale della Protezione civile, il comando provinciale dei vigili del fuoco, l'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia (Ingv), l'Istituto studi e ricerche sulla protezione e difesa civile (Ispro) e numerose altre associazioni Onlus: dalla Fondazione italiana per la sicurezza della circolazione, all'Associazione mediterranea per la promozione e lo sviluppo del servizio civile, e tante altre ancora.

Lo sforzo è quello di creare una rete che ingloba competenze nel campo della prevenzione dei rischi, grandi e piccoli: dagli eventi tellurici, all'incidente domestico. La sola volontà - mostrata da coloro i quali hanno aderito al Forum - purtroppo, seppur fondamentale, non basta. Bisogna sedersi attorno ad un tavolo e stabilire le modalità di azione. Il Forum, pertanto, deve essere considerato un punto di partenza di un lungo percorso;

un percorso che deve essere intrapreso attraverso una conoscenza diffusa e condivisa da tutti. Per far ciò è basilare "ricercare un codice condiviso" - suggerisce Emanuele Piemontese, docente presso il Dipartimento di studi filologici, linguistici e letterari dell'università "La Sapienza" - "perché capirsi non è ovvio come generalmente si crede".

Il linguaggio, già importante nella comunicazione tra quanti fanno parte della rete, assume poi un ruolo strategico in quella con l'esterno, diretta ai fruitori del nostro sforzo.

Per raggiungere i fruitori - cioè tutta la popolazione - è necessario avere gli strumenti per farlo: oggi, sempre più, i mezzi di comunicazione di massa - giornali, radio, tv - i veicoli che, per la loro vasta diffusione, raggiungono buona parte della popolazione, riempiono gli spazi informativi con la cronaca, limitandosi, spesso, al fatto del giorno.

E così accade per le notizie riguardanti, ad esempio, terremoti, alluvioni, incendi.

Nell'immediatezza del fatto, la notizia occupa la copertina dei tg e le prime pagine dei quotidiani. E le agenzie di stampa, sull'argomento, sfornano decine di "lanci".

A "caldo" si raccolgono testimonianze, pareri di esperti, si parla e si dibatte sull'importanza della prevenzione.

Poi, via via, la notizia va sempre più sfumando, fino a scomparire completamente nell'arco di pochissimi giorni.

Passata la fase acuta, il tutto finisce nel dimenticatoio: una sorta di buco nero che fagocita tutto, tranne le sorelle Lecciso ed i protagonisti dei reality show.

Tg e quotidiani torneranno ad occuparsi

dell'evento solo quando se ne verificherà un'altro analogo al precedente. Ma tra un terremoto e l'altro, tra un'alluvione e l'altro, tra un incendio che ha distrutto una riserva naturale ed il successivo, c'è il vuoto, il silenzio. E la copertina dei tg o le prime pagine dei giornali - nel periodo che intercorre tra il verificarsi di un evento ed il successivo - non si "conquista" neppure se la ricerca scientifica o tecnologica ha compiuto importanti e significativi passi in avanti.

Ecco perché la rivista "Conosco, Imparo, Prevengo" - che ci accingiamo a mettere in rete - assume una valenza significativa: quest'iniziativa editoriale intende contribuire - senza avere la pretesa di risolvere il problema - a colmare quel VUOTO DI INFORMAZIONE che si crea a cavallo di due eventi.

"Conosco, Imparo, Prevengo", vuole essere - per coloro i quali desiderano ricevere informazioni sui temi della prevenzione - un punto di riferimento certo e GRAZIE ALLA COLLABORAZIONE DEGLI ESPERTI DEL SETTORE - anche autorevole.

I giornalisti sono un po' come i bravi cuochi: se il ristorante sceglie materie prime di qualità escono fuori piatti prelibati. In questo caso la materia prima è rappresentata dagli esperti dei vari settori che hanno dato vita al lavoro di rete.

Nostro compito sarà quello di "CONFEZIONARE" un prodotto appetibile per la popolazione, capace di diffondere, in maniera quanto più capillare possibile, la cultura della prevenzione e della preparazione alle possibili emergenze che (speriamo mai) potranno presentarsi.



di Maurizio Criscenti



I FALSI MITI DELL'AUTO

Intervista sulla sicurezza stradale a Pietro Zocconali, presidente dell'Associazione Nazionale Sociologi

Nei primi del '900, l'automobile ha iniziato ad entrare in scena e comparire come co-protagonista in film come ad esempio in "Gioventù bruciata" (1955), interpretato da James Dean, alimentando anche una certa cultura del rischio. Quanto possono incidere siffatti modelli di comportamento sui giovani?

La cultura del rischio produce modelli distorti, in particolare per i più giovani, determinando falsi miti e stili di vita, producendo insicurezza esistenziale, solitudine, disagio e mancanza di punti di riferimento; proprio James Dean, come in un destino segnato, ha perso la vita in un incidente stradale.

Il sociologo rispetto ai tanti contributi forniti dai vari specialisti dei diversi settori interessati, quale apporto professionale può fornire in relazione alle sue formazioni e conoscenze?

Ritengo fondamentale che ogni figura professionale in relazione alle proprie capacità professionali acquisite dopo uno specifico percorso di studio ed esperienza possa contribuire nella giusta misura, senza invadenze, alla costruzione di una cultura della legalità.

Il sociologo ha tutti gli strumenti per essere protagonista nei vari ambiti della società poiché possiede gli strumenti di lettura dei fatti sociali. Il sociologo continuamente ricerca nuovi modelli interpretativi soprattutto di fronte, purtroppo, ad eventi negativi come il fenomeno delle stragi del sabato sera, in cui sono coinvolti nel dramma anche migliaia di famiglie; con il passare degli anni, sia in Italia che nel resto del mondo occidentale, cresce sempre più il numero di genitori che piangono il loro figlio, che, come in una guerra combattuta contro un nemico sconosciuto, subdolo e terribile, perdono la vita nei vari incidenti stradali.

Particolare importanza, quindi, riveste l'attività del sociologo che investe tutte le attività, indipendentemente dai settori. Infatti ciò richiede, non solo la competenza tecnica e conoscitiva culturale acquisita, ma una conoscenza dell'organizzazione sociale, dei fatti e dei climi organizzativi, una acquisizione di abilità e capacità comunicative, le quali richiedono un notevole sostegno culturale nonché professionale di tutti gli attori coinvolti.

Secondo Te esiste la possibilità di disegnare una specifica tipologia dell'auto-

mobilita Italiano rispetto a quella di un'automobilista di altre nazioni del mondo occidentale?

Occorre rispettare la norma di riferimento, il codice della strada con il suo regolamento d'applicazione. In realtà gli enti locali interpretano tutta una serie di fatti e leggi sulla gestione, manutenzione delle strade e sulla posizione della segnaletica che li rende oggettivamente diversi gli uni dagli altri. È certo che queste diversità danno adito ad un diverso atteggiamento nella guida. Pertanto il fatto che ogni città abbia una sua specifica realtà di mobilità del traffico è da attribuire in gran parte a come l'ente locale interpreta la condotta degli automobilisti in funzione delle esigenze della mobilità.

Dall'accezione comune, il guidatore italiano gode di una fama di guidatore indisciplinato, è una fama meritata?

Non si può dire indisciplinato, è più corretto affermare che diversi patentati interpretano la disciplina, per un comportamento egoistico, a modo loro. Il concetto di indisciplinato va misurato sul senso dell'educazione non solo del singolo ma di tutta la collettività. Il guidatore italiano è generalmente indisciplinato rispetto al resto dei cittadini europei. Il problema è che manca la cultura della strada e della legalità che si riferisce ad un veicolo motorizzato o ad un pedone.

E la colpa è di chi non riesce a sensibilizzare gli automobilisti e i camionisti, in particolare coloro che "lavorano" sulle strade, i "professionisti" del volante, autisti vari che passando diverse ore sulle strade devono dare il buon esempio agli automobilisti "dilettanti", ai neopatentati, agli anziani. Soprattutto bisognerebbe disciplinare meglio la pubblicità riguardante le automobili (auto lanciate dai paracadute, su cucuzzoli di montagne, che attraversano fiumi e che fanno il surf sulle onde. Bisogna smetterla con queste distorsioni: nella maggior parte dei casi le auto vengono utilizzate per andare a fare la spesa, per accompagnare i bambini a scuola e per andare al lavoro in mezzo a strade intasate.

Indro Montanelli, su La Voce (1995) scriveva: "Anche quando avremo messo a posto tutte le regole, ne mancherà sempre una: quella che all'interno della sua coscienza fa obbligo a ogni cittadino di regolarsi secondo le regole" Cosa può significare avere una cultura della legalità?



A sinistra Pietro Zocconali, a destra Ivano Billi

Possedere una cultura della legalità significa avere un proprio codice, avere dei valori da condividere con la comunità, significa osservanza delle leggi senza nessuna imposizione coatta di sanzioni. Contro una cultura della illegalità prodotta da falsi miti e costruita con linguaggi mediatici sempre più complessi e rafforzata dai continui messaggi, occorre opporsi con una cultura della legalità.

L'associazionismo è uno strumento essenziale anche per fornire risposte a problemi di questo tipo. Associazioni come Fisico e FLG rappresentano dei veri riferimenti per la qualità delle attività che sono state intraprese, per gli obiettivi posti che puntano non solo alla sola risoluzione ma che promuovono, con un alto senso di civiltà, azioni altamente strategiche come il rinnovo delle richieste fatte ai leaders in campagna elettorale puntando su priorità che hanno un valore sociale, economico - finanziario, organizzativo, come l'istituzione di una Agenzia Nazionale che si occupi della Sicurezza Stradale, e iniziative di sensibilizzazione come il guidatore designato e altre ancora.

Ben vengano quindi associazioni di questo tipo atte a contrastare le stragi che, facendo il verso ad una novella Iliade, ogni giorno "infiniti addussero, lutti agli occidentali, morte anzitempo all'orco, generose travolsero alme d'automobilisti".

Si è calcolato che in Europa ogni giorno è come se si schiantasse al suolo un aereo con quasi duecento persone a bordo; quasi un terzo giovani tra i 14 e i 30 anni. Quando andiamo a letto la sera, pensiamo un attimo a questo aereo e ai quasi quattrocento genitori che si stanno disperando.

QUANTO MI COSTI RC AUTO

Occorre una vera liberalizzazione delle assicurazioni. Un invito: approfittare delle diverse offerte del mercato

In Italia, rispetto ad altri paesi europei, **il costo delle assicurazioni obbligatorie RC auto è molto elevato** e la spesa per l'RC auto impegna quote sempre più significative del bilancio familiare. Soprattutto in alcune regioni d'Italia e, ancor più marcatamente per i motocicli, si è arrivati a porre il problema in termini di vera e propria accessibilità per alcune famiglie ai servizi assicurativi. Le associazioni dei consumatori ritengono che questo sia dovuto al fatto che la liberalizzazione del mercato non ha portato a quella concorrenza tra le compagnie che avrebbe assicurato diminuzione delle tariffe e miglioramenti dei servizi. Anzi, ci sono stati accordi per tenere alti i prezzi, accordi di cui le associazioni hanno denunciato spesso l'evidenza all'Autorità Antitrust e all'opinione pubblica. Accanto a questa, che ritengo la causa principale delle alte tariffe, sta anche il fatto che il sistema stradale italiano e la densità di vetture hanno valori particolari.

E' alto il numero di veicoli circolanti nel nostro paese: 45 milioni; la più alta densità di traffico in Europa: 789 veicoli ogni 1000 abitanti e 137 ogni chilometro di strada. In Francia vi sono invece 602 veicoli ogni 1000 abitanti e 40 per km; in Germania 614 ogni 1000 abitanti e 110 ogni km; in Gran Bretagna 478 veicoli ogni 1000 abitanti e 76 per km. Accanto a questi aspetti **le compagnie assicuratrici lamentano un basso tasso di manutenzione e sviluppo della rete viaria**, aggravato anche da un'eccessiva concentrazione (85,6%) del trasporto merci su strada. Tale situazione "ambientale" influirebbe sugli indici di rischiosità della circolazione stradale, con circa 4,5 milioni di inci-

denti risarciti ogni anno, oltre 900.000 italiani che, nello stesso periodo, riportano danni alla persona, 8.000 circa i morti ogni anno per incidenti. Un altro elemento peculiare del nostro Paese è l'elevata conflittualità (1.300 milioni di Euro di costi legali annui) accompagnata da fenomeni di truffe, compagnie fantasma e assicurazioni false, perpetrate a danno sia delle imprese sia dei consumatori.

Per contenere gli aumenti delle tariffe le associazioni dei consumatori sono all'opera in vario modo. Negli anni scorsi hanno stipulato un protocollo d'intesa che ha avuto l'obiettivo di tenere fermi i prezzi ma i risultati sono stati parziali e oggi siamo al termine del periodo di moratoria. E' stato richiesto al nuovo Governo di intervenire per evitare una nuova impennata.

E ci sono buone ragioni per chiedere di passare dalla fase del blocco alla fase della riduzione delle tariffe. La prima è l'entrata in vigore della patente a punti, un provvedimento che ha contribuito in modo rilevante alla riduzione dei sinistri. Poi l'analisi dei bilanci dei rami danni RC auto delle compagnie, che registrano andamenti assai migliori che negli anni passati anche per l'entrata in vigore della normativa sul danno biologico che contiene le spese di contenzioso. Infine l'inizio delle procedure di conciliazione con le associazioni dei consumatori, che abbattano tempi e costi del contenzioso e dei risarcimenti.

Ma, a parte quello che chiediamo e ci aspettiamo dal Governo e dalle stesse compagnie, qualcosa possono fare i singoli consumatori per risparmiare già da oggi sui costi dell'RCauto.

Al momento del rinnovo della polizza RC auto, (anzi entro i termini indicati nel contratto per la disdetta) si può fare un'attenta ricerca sulle **significativamente diverse condizioni offerte dalle quasi cento imprese**, italiane e non, che operano sul nostro mercato. Ma prima ancora di questo è essenziale avere bene chiaro il proprio profilo di utente per cercare una polizza su misura rispetto alle reali esigenze proprie e della propria famiglia. Il costo di una polizza, a condizioni effettivamente equivalenti, può infatti variare anche dell'80% e **una bella navigazione su internet può dare un quadro delle opportunità.** Sulla base delle proprie abitudini di uso dell'auto e della propria "carriera d'automobilista" si possono avere dei vantaggi, ad esempio, prendendo in considerazione polizze con o senza franchigia, o approfittando di nuove formule contrattuali offerte dal mercato, basate sul tempo di uso dell'auto o sul chilometraggio percorso, ciascuna delle quali può rappresentare una opportunità di risparmio.

Se poi si vuole restare con la propria assicurazione per motivi diversi da quelli economici è bene ricordare che nessuna variazione del premio deve essere accettata in mancanza di comunicazione, motivazione e accettazione preventiva degli aumenti richiesti e delle variazioni delle condizioni anche non economiche delle garanzie. Concludendo si può dire che **"Conosci te stesso" è la prima regola del consumatore per risparmiare anche nel settore RC Auto** e che la seconda regola è quella di cercare di far funzionare quel poco di concorrenza che comincia ad esserci.



Mario Finzi
Presidente Assoutenti

Un altro elemento peculiare del nostro Paese è l'elevata conflittualità (1.300 milioni di euro di costi legali annui) accompagnata da fenomeni di truffe, compagnie fantasma e assicurazioni false, perpetrate a danno sia delle imprese sia dei consumatori.

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*

GD
**GUIDATORE
DESIGNATO**

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

KIT STOP-CRASH



LOCANDINA



ADESIVO VETROFANIA



ESPOSITORE ALCOLTEST
DA 100 PZ.



100 PZ. ALCOLTEST PERSONALIZZATI
CON GRAFICA E LOGO AUTOSCUOLA



STOP-CRASH

solo
125€

By Confedertai,
FLG - Onlus,
Pectrol

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

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



Prezzo al pubblico
3€



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



LA PAGINA DELLA SOLIDARIETÀ



l'AltraVia



DONAZIONI LIBERALI A FAVORE DI ONLUS

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

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

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

DEDUCIBILITÀ FISCALE PER PERSONE FISICHE E IMPRESE

Articolo 14, Decreto Legge n. 35/2005

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