



VERSO LA CONFERENZA SANITARIA ● PAGINA 6

L'ANNO ZERO DELLE STRADE ● PAGINA 9

MOTOCICLISTI E SICUREZZA ● PAGINA 18

l'Altra Via

Anno I - Numero 8 - Settembre 2006

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

RISCHIO



ZERO

La CARTA di Orvieto

INCONTRO BIPARTISAN DI PARLAMENTARI
PER LA SICUREZZA STRADALE

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

ASSISTENZA LEGALE, MEDICO LEGALE, PSICOLOGICA GRATUITA



Help Vittime

CHIAMATA GRATUITA
NUMERO VERDE
800.134.900

COLLABORAZIONE CON



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

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

FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS



ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA

Sicurezza stradale: serve CORAGGIO e innovazione



Giuseppe Guccione
Presidente FLG

Cell. 339.8708793
giuseppe.guccione@yahoo.it

“ Occorre aprire un capitolo Sicurezza Stradale nella Legge Finanziaria e trovare le risorse necessarie seppur minime. I morti e feriti continuano a crescere perché manca un governo della sicurezza stradale: mancano risorse, persone e strumenti per un'efficace azione di contrasto. E' un problema di strategia. Ed appare risibile "l'uscita" del Ministro dei Trasporti, Prof. Alessandro Bianchi, sull'abbassamento dei limiti di velocità a 120 km/h in autostrada. Non che la velocità non sia importante come causa di incidentalità (e non solo in autostrada). Ma è come vedere la pagliuzza nell'occhio e non intravedere la trave! È questa la priorità più importante che viene indivi-

”

Una Legge Finanziaria da 30 milioni di euro.

Tempi di rigore finanziari: nemmeno nella finanziaria 2007 si prevedono fondi per la sicurezza stradale? Dalle anticipazioni sembra proprio che neanche questa volta si finanzieranno le politiche di sicurezza stradale per porre argine alla strage e al fiume di denaro pubblico che se ne va con i morti, gli invalidi e i feriti che l'incidentalità stradale si porta dietro. In tutti i Paesi avanzati si sa che 1 euro investito in sicurezza stradale ne fa risparmiare, alla casse pubbliche, dai 6 ai 10 (sono i Paesi più virtuosi che hanno affinato le loro strategie).

Il presidente del Consiglio dei Ministri, Romano Prodi, in campagna elettorale ci aveva inviato una lettera nella quale condivideva molte delle proposte che le organizzazioni economico-sociali avevano avanzato alle diverse coalizioni politiche.

Ora occorre coraggio e innovazione e rompere il circolo perverso innescato dal precedente Governo che nelle ultime 3 Leggi di bilancio non ha mai indicato nessun investimento per la sicurezza stradale. Il Governo conosce tutte le proposte che in sintesi riportiamo in altra parte del giornale. Occorre aprire un capitolo SICUREZZA STRADALE nella Legge Finanziaria e trovare le risorse necessarie seppur minime. I morti e feriti continuano a crescere perché manca un governo della sicurezza stradale: mancano risorse, persone e strumenti per un'efficace azione di contrasto. E' un problema di strategia. Ed appare risibile "l'uscita" del Ministro dei Trasporti, Prof. Alessandro Bianchi, sull'abbassamento dei limiti di velocità a 120 km/h in autostrada. Non che la velocità non sia importante come causa di incidentalità (e non solo in autostrada). Ma è come vedere la pagliuzza nell'occhio e non intravedere la trave! È questa la priorità più importante che viene indivi-

duata dal Governo?

Il presidente del Consiglio, lo dice il termine stesso, presiede, coordina e supplisce in caso di necessità, perché ne porta la responsabilità. E' lui che deve dare risposte efficaci alle richieste che decine di organizzazioni e rappresentanze sociali importanti del settore da tempo le rivolgono.

Dalla Finanziaria, signor Presidente Prodi, **dovrebbe almeno uscire il finanziamento di 100 milioni di euro per istituire l'Agenzia Nazionale per la sicurezza stradale** e per costituire l'Istituto di Ricerca per l'Innovazione e la Sicurezza che esistono in molti Paesi dell'Europa a 25.

Sul versante del parlamento, invece, è matura l'idea di **costituire un Gruppo Interparlamentare** per promuovere proposte di legge per la sicurezza stradale, per spingere il Governo sulla via di una coraggiosa e innovativa politica di messa in sicurezza delle infrastrutture, di maggiore controlli per rendere efficaci le norme, per proporre una riforma e semplificazione dello stesso Codice della strada.

GIOSSTRA (Gruppo Interparlamentare Operante per la Sicurezza STRADALE) - può partire ad Orvieto il 29 settembre prossimo - come luogo d'incontro tra le competenze tecniche e sociali dell'associazionismo civile e quelle di deputati e senatori. **Un laboratorio socio-politico-culturale** per far nascere e sviluppare una nuova stagione per le politiche di sicurezza stradale in Italia.

La sicurezza stradale deve divenire veramente motivo di impegno comune per i Parlamentari dei diversi schieramenti. Per far crescere una "nuova visione" della sicurezza stradale nonché azioni coordinate e decise, sulla scia di quanto già fatto, per esempio, in Francia e in Gran Bretagna: in questa ottica **il Parlamento italiano può svolgere un ruolo fondamentale.**

“ La sicurezza stradale deve divenire veramente motivo di impegno comune per i Parlamentari dei diversi schieramenti. In questa ottica il Parlamento italiano può svolgere un ruolo fondamentale. ”

La foto panoramica di Orvieto in copertina e quella del consiglio comunale a pag. 12 sono dell'Archivio Fotografico S.T.A. dell'orvietano. Foto di Massimo Roncella



DIRETTO DA
Giuseppe Guccione

DIRETTORE RESPONSABILE
Angela Betti

SEGRETERIA DI REDAZIONE
Paola Martinello

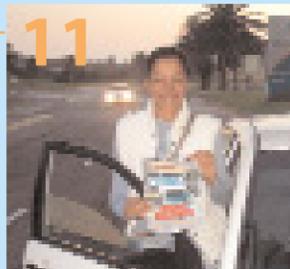
REDAZIONE
Annamaria Astorino, Ivano Billi
Annamaria Coramusi, Amelia
Corigliano, Teresa Rita D'Amico
Tamara Haegi, Stefano Giovenali
Adriano Legacci, Gerardo Macrini
Franco Panno, Marzia Vannuccini

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

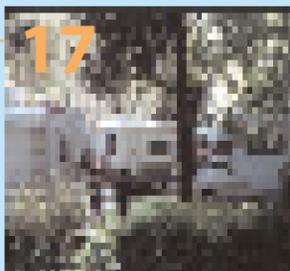
Registrazione presso
il Tribunale di Montepulciano (SI)
n. 305 del 6 Febbraio 2006

SOMMARIO

11 Percorrendo il Sud Africa Appunti disordinati di viaggio

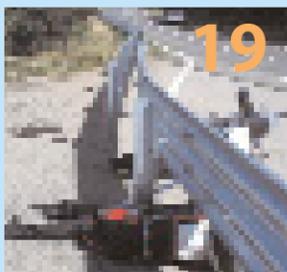


17 Sicurezza e turismo itinerante Convegno a Mondo Natura 2006 organizzato da FISICO e da ACTITALIA



19 Meeting in Toscana

Convegno delle "due ruote" organizzato dall'Associazione Motociclisti Incolumi



20 Asfalto e buche Un problema non solo tecnico L'analisi degli industriali del settore



22 No drink, gratis party Dibattito alla Festa Nazionale de l'Unità di Pesaro



La posta



Il Garante sanziona Drive Beer

Cari amici, vi comunico che, in seguito alla nostra denuncia, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha stabilito che la pubblicità della Drive Beer costituisce effettivamente pubblicità ingannevole, come da noi sostenuto, ed ha comminato una sanzione di 60.500 euro complessivi ai produttori Tarricone e Gross Drink, che in questa campagna erano associati, ed obbligandoli alla pubblicazione a pagamento, su uno spazio di almeno mezza pagina, sui quotidiani Corriere della Sera e Repubblica, del comunicato della sanzione.

Ennio Palmisano

Presidente dell'Associazione Italiana dei Club degli Alcolisti in Trattamento



Già nel numero precedente de l'Altra Via avevamo stigmatizzato la campagna di comunicazione di Drive Beer. Le bevande alcoliche - seppur a bassa gradazione - non possono essere considerate "in regola con il codice della strada". Secondo noi non è solo pubblicità ingannevole che giustamente il garante ha sanzionato tanto più se promossa da un pilota di Formula 1 (Giancarlo Fisichella). Alcol e velocità sono un cocktail micidiale! E' una sciocchezza che produrrà danni a chi l'ha ideata e allo stesso produttore.

La Redazione

L'unificazione della segnaletica



Il primo convegno internazionale sulla segnaletica fu tenuto nel 1900, a Parigi. Nell'occasione, fu stabilito che le scritte dovevano essere sostituite da simboli (già allora!). Cinque anni dopo, nel 1905, quando in Italia circolavano non più di duemila veicoli, l'Automobile Club costituì un comitato di esperti (il primo della storia) per richiamare l'attenzione sui pericoli del traffico e sulla necessità che tali pericoli fossero segnalati. Quattro anni più tardi, nel 1909 e sempre a Parigi, fu firmata (dall'Automobile Club di 15 Paesi europei) la prima convenzione internazionale sulla segnaletica.

Furono fissati i criteri generali del segnalamento. Tra l'altro, fu stabilito che i cartelli di pericolo dovevano essere installati a circa 250 metri dal punto da segnalare e che, gli stessi, dovevano essere posti a squadra con l'asse stradale. La convenzione, però, si limitò ad elencare i simboli, senza stabilire altro, per cui essi furono poi applicati, nei vari Paesi, con colori dissimili tra loro e su cartelli di forma e colore al-

trattanto diversi l'uno dall'altro. L'Italia adottò il nero su bianco, a forma rettangolare. Un primo accenno di unificazione si ebbe diciotto anni dopo, nel 1927, con la convenzione di Vienna. Poi, nel 1931, con la convenzione di Ginevra, i segnali assunsero un aspetto ancora più somigliante a quello di oggi. Fu però con la seconda convenzione di Ginevra, nel 1949, che si ebbe un segnaletica veramente unificata. Ma siccome tale unificazione era limitata ai soli Paesi europei, si dovette arrivare al 1968, a Vienna, per avere una segnaletica (ed una circolazione) finalmente e completamente unificata nel mondo.

Ovviamente, salvo le immanca-

bili eccezioni, come quella del Canada e Stati Uniti, dove i segnali di pericolo rimasero a forma di rombo. Esempio di "indicazione di località" dei primi Anni '50, opera del Touring Club Italiano (Convenzione di Ginevra del 1949). Per l'esattezza, si tratta dell'"inizio abitato" del comune di Villanova del Battista, Avellino. Il cartello è in lamiera smaltata, ancorato al muro; la scritta è realizzata con rifrangente bianco, su fondo blu. Quelli attuali (pannelli in alluminio, installati su appositi pali e recanti la scritta nera su fondo bianco) saranno introdotti con la Convenzione di Vienna del 1968.

L.Francesco Memoli



E' anche colpa degli Organi di Polizia

Parcheggiare a sinistra, contromano, è vietato (art.157/2 C.d.S.), ma soprattutto è pe-ri-co-lo-so, perché, per farlo, bisogna invadere l'altra corsia, quella riservata al traffico proveniente in senso contrario. Di notte poi, con le luci che ingannano sulla reale posizione dell'auto, è da criminali! Ma quel che è peggio, è che gli Organi di Polizia, specie i "Vigili Urbani" del Vicentino e dell'alta Padovana, che ho avuto modo di osservare direttamente e direi anche "costantemente" dal 1995



ad oggi (saltuariamente anche in passato), contravvenendo ad un loro preciso dovere, non sanzionano quasi mai. Per loro, infatti, si tratterebbe di "omissione di atti d'ufficio" e, comunque, di infrazione all'art.II del Codice della strada. Sarebbe interessante "rilevare" anche altrove tali omissioni, per avere una più utile visione d'insieme sulle reali cause di certi incidenti stradali, soprattutto di quelli che si verificano in area urbana. La cosa, guardandola col "paraocchi" dell'immediata convenienza economica, potrebbe anche sembrare positiva, che procura piacere al portafoglio, ma poi, allargando lo sguardo al possibile "botto" e sue tristi conseguenze, allora ci si rende conto che si tratta di una ben diversa realtà, purtroppo, nella quale non c'è assolutamente niente per essere allegri. Ciò, a volte, anche "grazie" (si fa per dire) agli Organi di Polizia.

L.Francesco Memoli

CHIESTA DALLE ORGANIZZAZIONI CIVILI E DA MEDICI DI FAMIGLIA, PEDIATRI, TRAUMATOLOGI, MEDICI DI ALCOLOGIA, PSICOTERAPEUTI. POSSIBILE DATA VICINO ALLA TERZA DOMENICA DI NOVEMBRE, GIORNATA EUROPEA IN MEMORIA DELLE VITTIME DELLA STRADA.



Verso la Conferenza Sanitaria Nazionale sull'incidentalità stradale

Nel mese di maggio scorso scrivemmo al Presidente del Consiglio, Romano Prodi, ed al Ministro della Salute, Livia Turco, per chiedere la convocazione della prima conferenza sociosanitaria sull'incidentalità stradale. La morte sulle strade costituisce una gravissimo fenomeno sociale. Negli ultimi 30 anni in Italia quasi 1 milione di persone sono morte (300.000) o rimaste invalide gravi (700.000) a causa di incidente stradale. Dai 5 ai 6 milioni di italiani interessati (i parenti più stretti del milione di morti e invalidi): persone che hanno ora dai 30 ai 60 anni di età. Senza contare i ferimenti più o meno gravi che hanno lasciato un segno nel corpo e nell'anima: dalle 300.000 alle 500.000 persone tutti gli anni. Altre 9/15 milioni di persone direttamente "toccate" dall'incidentalità stradale.

Oltre 3.000 giovani (600 tra il venerdì notte e la domenica mattina) tra i 15 e 29 anni muoiono ogni anno a causa di incidente stradale che è la prima causa di morte in questa fascia di età.

Ogni anno perdono la vita a causa di incidente stradale oltre 2200 donne, 150 bambini sotto i 10 anni, 1000 pedoni, quasi 3000 ciclomotoristi, 2700 sono i morti per incidente stradale "in itinera".

Dal dopoguerra ad oggi sono morti in Italia circa 400.000 persone.

E' come se fossero scomparsi gli abitanti di Varese, Mantova, Reggio Emilia, Siena e Cosenza messi insieme. E nell'ultimo decennio è come se gli abitanti di Venezia fossero diventati improvvisamente invalidi gravi in carrozzella.

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

Possiamo dire quindi che siamo davanti a un fenomeno sociale grave - non solo per gli ingenti costi che produce ogni anno: oltre 35 miliardi di euro (oltre 65.000 miliardi di vecchie lire) - e del tutto sottovalutato da Istituzioni, privati e cittadini.

Gli incidenti sono anche un grave e pesante problema di sanità pubblica (che assorbe quasi il 10% della spesa sanitaria) oltre che di non quantificabile ed indescrivibile dolore per oltre 30.000 famiglie ogni anno.

Quel poco che lo Stato (a tutti livelli) ha fatto finora è del tutto insufficiente, in ordine alle politiche di sicurezza stradale, a diminuire del 50% la mortalità sulla strada come ci chiede l'Unione Europea.

Non saremmo qui altrimenti a registrare l'urgenza e la necessità di più incisive azioni. C'è bisogno, dunque, che il Governo e il Parlamento avviino - come hanno fatto in Francia e in Inghilterra - una "nuova visione" della sicurezza stradale. E le proposte - che alleghiamo - costituiscono una buona base per tale azione.

Gli obiettivi delle nostre proposte scaturiscono da due irrinunciabili principi:

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

Per molte malattie esistono cure efficaci ma ancora la ricerca deve fare enormi passi in avanti. Per combattere l'incidentalità stradale e per



IL DOCUMENTO INVIATO A PRODI E ALLA TURCO



IL MINISTRO DELLA SALUTE, SENATRICE LIVIA TURCO

rendere meno costoso e devastante i suoi esiti conosciamo, invece, molti efficaci strumenti.

L'Istituto Superiore di Sanità, facendo propria una classificazione dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, considera quattro livelli di prevenzione in ordine agli incidenti stradali:

I livello: azioni volte a far sì che l'incidente non accada;

II livello: azioni volte a minimizzare le conseguenze dell'incidente durante il suo svol-

gimento;

III livello: azioni volte a minimizzare le conseguenze dell'incidente dopo che questo ha avuto luogo (breve-medio termine);

IV livello: azioni volte a minimizzare gli esiti dell'incidente.

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

A chiedere la Conferenza sono sette presidenti di organizzazioni sociali e professionali: FIMMG (Federazione Italiana Medici Medicina Generale), FIMP (Federazione Italiana Medici di Pediatria), PAGINE BLU' (Psicologi e Psicoterapeuti), SOCITRAS (Società Italiana di Traumatologia della Strada), SIA (Società Italiana di Algologia), FLG (Fondazione Luigi Guccione Onlus) e FISICO (Fondazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione Onlus). Per questo proponiamo di organizzare per la l'autunno 2006:

- Informazione su corretti e utili stili di vita e stili di guida
- Costi sanitari dell'incidentalità stradale e loro riduzione
- Allarme di avvenuto incidente e tempi d'intervento
- Primo e pronto soccorso
- Aspetti ospedalieri, traumatologici e riabilitativi
- Assistenza psicologica e psichiatrica alle vittime sopravvissute ed ai familiari
- Assistenza socio-sanitaria

Appare del tutto evidente il ruolo importante che le organizzazioni professionali e le organizzazioni economico-sociali proponenti possono esercitare per imprimere una "svolta" per centrare l'obiettivo della riduzione del 50% dei morti.

L'insieme del mondo della sanità e della società civile alleate per un'improcrastinabile lotta alla violenza stradale in concertazione con le istituzioni nazionali e locali.

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

A questo scopo il Ministro della Salute ha delegato il Sottosegretario Antonio Gaglione a seguire la vicenda e poco prima del ferragosto ci sono stati degli incontri interlocutori con la segreteria del Sottosegretario che ha coinvolto anche l'Istituto Superiore di Sanità.

L'orientamento è comunque di tenere la Conferenza vicino alla terza domenica di novembre, giornata della memoria a livello europeo delle vittime della strada.

Giuseppe Guccione



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

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

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

L'ANNO ZERO delle strade italiane

Pesanti costi sociali dell'incidentalità: quasi 32 miliardi di euro

Che prezzo ha la vita di 8/9.000 persone? Quanto costa l'invalidità permanente di 25.000 persone ed il ferimento meno grave di altre 300.000? Questi sono i dati della sinistralità stradale. Un invalido grave sulla sedia a rotelle che non può più lavorare, non può più attendere alle funzioni quotidiane della vita, non è più autosufficiente e dipende dagli altri per il resto dei suoi giorni quanto pensate che possa costare?

Quanto possono costare le aspettative di una vita che vanno distrutte in un attimo a causa di un incidente? **E il dolore**, quanto costa? La vita di relazione per sempre compromessa, la deturpazione di un volto, magari giovane, l'equilibrio psicofisico di una persona che non si riprenderà mai più? Sono situazioni che non hanno prezzo.

Il risarcimento "per equivalente", disciplinato dal codice civile, trova infatti difficile applicazione proprio nella sfera delle sofferenze fisiche cagionate da una lesione e a quella del turbamento emotivo ad essa conseguente. La letteratura e la giurisprudenza a riguardo sono abbondanti e le più diverse teorie sono state avanzate. Dal Codice di Hammurabi che prevedeva una sorta di tariffario, alla **lex Aquilia** ove già si stabiliva la valutazione equitativa del giudice, fino alle più recenti pronunce della Suprema Corte, passando per una serie di ingiustizie più o meno

palesi: curiosa valutazione fu quella del giurista Jacopo Menochio, vissuto nella seconda metà del '500, che sosteneva la teoria della qualità della persona nella determinazione del risarcimento del danno, per cui bisognava distinguere se la vittima fosse nobile o mercante. Era una valutazione equitativa e personalizzata. Più recentemente sentiamo parlare di **lucro cessante, danno emergente, danno patrimoniale, biologico, esistenziale, edonistico, psichico, morale**: le teorie, anche le più moderne, sono tutto un fiorire di congetture. Ma niente è nuovo sotto il sole.

In fondo la vita è **sub specie pecuniae**, a conferma che non c'è niente che non porti appuntato addosso il cartellino del prezzo. È una teoria che fa rabbrivire, ma proviamo a ragionare in questi termini, chissà che non si arrivi a sostenere che difendere la vita umana e l'integrità della persona conviene anche in termini di risorse economiche.

Tracciare un bilancio, sia pure per grandi linee, è comunque inverosimile, ma in molti hanno tentato, pur con le cautele del caso, di

dimensionare il costo sociale generato dalla mortalità e morbosità susseguente al trauma di un incidente stradale.

Secondo il sistema di classificazione di Michael Drummond, docente di Economia della Salute della Università di York nel Regno Unito, gli elementi di costo si suddividono in diretti, indiretti e intangibili.

Nel "Dizionario della sicurezza stradale" edito dalla Fondazione Luigi Guccione, alla voce "Costi sociali" Marco Giustini, ricercatore dell'Istituto Superiore della Sanità, riporta con precisione questa suddivisione.

I costi indiretti sono quelli che corrispondono alla perdita di produzione. In base al livello di danno subito si distinguono in perdite per la morte, per l'invalidità permanente o temporanea, per la riduzione della capacità produttiva. I primi si possono quantificare, poiché si esprimono in giornate lavorative perse, mentre la terza categoria è difficile da valutare perché l'individuo non si assenta dal lavoro, pur tuttavia la sua produttività può essere fortemente ridotta e comunque ha un costo.

Infine ci sono **i costi intangibili**, che per loro natura non sono facilmente misurabili e per i quali spesso non si riesce a dimostrarne il nesso di causalità con l'evento dannoso: esprimono comunque un deficit per la perdita o la riduzione dello stato di salute, con una compromessa alte-



Daniele Di Loreto
CDA Fisico

“ Si può stimare che nel 2005 siano state distrutte complessivamente risorse per 32 miliardi di euro. Una cifra enorme, corrispondente al 2,4% del Prodotto Interno Lordo del nostro Paese, pari a 553 euro per abitante. ”



razione dell'equilibrio psicologico per il danneggiato e per i familiari. Tutto ciò ha un costo per la collettività e volendo solo considerare gli elementi "più materiali", di facile calcolo, si può stimare che nel 2005 siano state distrutte complessivamente risorse per 32 miliardi di euro: è l'ultima valutazione del Censis, pubblicata nel volume "La sfida della sicurezza stra-

dale". Una cifra enorme, corrispondente al 2,4% del Prodotto Interno Lordo del nostro Paese, pari a 553 euro per abitante. Se a questa cifra si volessero aggiungere i costi intangibili si supererebbero di gran lunga 30 miliardi di euro: l'ammontare della manovra finanziaria annunciata dal Governo. La strada, oltre a distruggere la vita a migliaia di persone,

brucia un'enormità di risorse. Forse, oltre ad altri e più importanti elementi di valutazione, sarebbe anche utile verificare il rapporto costi-risorse: in molti si sono cimentati in questa impresa, un po' ardua tenuto conto che gli elementi da considerare sono molti e molto complessi, ma una stima prudenziale porta a sostene-

re un ragionevole rapporto di 1:10. Basterebbe investire 1 miliardo di euro in sicurezza stradale perché la collettività ne risparmi 10. Sapete quanto è stato stanziato per la sicurezza stradale nella precedente finanziaria? Zero euro, e in tal senso l'orientamento per la prossima legge di bilancio non lascia sperare nulla di meglio. Siamo tornati all'anno zero.

QUANTO SERVIREBBE per mettere in sicurezza le strade

La rete stradale italiana conta circa **500.000 chilometri di strade** asfaltate comprese quelle interne ai centri urbani (478.500 secondo Ente Europeo delle Strade) con esclusione di quelle rurali ("bianche") che dovrebbero essere altri 200.000 km circa. In Europa e quindi anche in Italia (secondo ANAS, ad esempio) si stima in circa **10.000 euro/km** (5.000 euro/km per le sole dotazioni tecniche e logistiche) il **costo medio per la manutenzione ordinaria** delle strade. Quindi realisticamente per l'Italia si deve parlare di un investimento per l'esercizio della viabilità e delle sue dotazioni di sicurezza di circa 5.000 milioni di euro per la messa in sicurezza delle strade.

A questi costi (che riportiamo al punto 1) vanno aggiunti quelli "collaterali" per la sicurezza stradale e che si possono individuare nei punti 2,3,4 e 5 per:

1. L'esercizio della strada individuato il numero di chilometri delle strade (500.000 circa) e il costo unitario medio europeo di investimento per la manutenzione programmata (10.000 euro/km) abbiamo un **fabbisogno finanziario** di circa **5.000 milioni di euro**.
 2. **Educazione stradale** e formazione dei conducenti e campagne informative nazionali e locali
 3. Incentivazione della **sicurezza attiva** e passiva sui mezzi attraverso la leva fiscale
 4. Progettazione di una **logistica** della mobilità che favorisca la sicurezza stradale
 5. Finanziamento di un **organo di governance** della sicurezza stradale
- Vediamo in sintesi i costi "collaterali":
- A. Per l'educazione stradale e la formazione dei conducenti ben poco si è fatto finora. E' invece un segmento importante. Prevedere l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado come prevede il Codice della strada. Programmare la costruzione di Parchi

dell'educazione stradale per bambini. Sviluppare Accordi volontari per diffondere la pratica del Guida Designato con le parti sociali interessate (discoteche, psicologi, Province e Comuni, Organizzazioni civili, ecc.) per contrastare il fenomeno dell'incidentalità giovanile. Per favorire attraverso campagne informative la crescente informazione dei cittadini in ordine ai diversi aspetti dell'incidentalità stradale. Per questo importante segmento occorrono circa 300 milioni di euro.



- B. Anche i veicoli hanno una parte di responsabilità nell'incidentalità stradale. Occorre prevedere misure - non solo attraverso la leva fiscale e/o l'IVA - in grado di incentivare a bordo la strumentazione attiva e passiva in grado di garantire maggiore sicurezza. Per questo segmento bisogna prevedere 300 milioni di euro.
- C. Una logistica della sicurezza stradale è tutta da progettare (parcheggi di commutazione, svincoli, trasporto pubblico di persone e merci, gestioni delle crisi, autostrade del mare, ecc.). Facendo delle scelte che includono anche le fasi costruttive di questo importante segmento dovrebbero prevedersi circa 600 milioni di euro.
- D. Per il finanziamento dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza stradale (organo di gestione) e della Consulta Nazionale per la sicurezza stradale (organo di partecipazione delle organizzazioni economico-sociali) occorrono circa 100

milioni di euro.

Si stima quindi un fabbisogno finanziario di circa 6.300 milioni di euro e dovrebbero essere reperiti da fonti pubbliche nazionali (Leggi Finanziarie, Ministero Infrastrutture, Fondi Comunitari, ANAS, ecc.) e da quelle regionali (strade devolute) e provinciali e comunali ma anche da fonti private (concessionarie diverse, strade private, circondariali, ecc.).

Tali fonti non sono tra loro coordinate e agiscono per lo più per le emergenze. Una pianificazione delle fonti di finanziamento a fronte di una stima di fabbisogno annuo per la sicurezza stradale non è mai stata impostata per centri di spesa, per strumenti finanziari e per segmenti trattati.

La Legge Finanziaria è lo strumento utile se:

- **evidenzia** e quantifica il fabbisogno complessivo e disaggregato nei 4 segmenti principali;
 - **incentiva** con una leva fiscale il segmento veicoli a fronte della presenza a bordo di strumenti di sicurezza attiva e passiva;
 - **gli enti locali vengano autorizzati** a superare il patto di stabilità di una percentuale a fronte di una manutenzione programmata della strada prevista nel fabbisogno;
 - **la logistica può essere finanziata** anche ricorrendo in parte ai comparti finanziari privati (assicurazione; fondazioni bancarie, banche locali, ecc.);
- Occorre inoltre stabilire una procedura funzionante e vincolante (quella attuale non lo è) per destinare a questo fabbisogno **i proventi delle contravvenzioni** stradali che non è dato sapere a quanto ammontino e dove vadano a finire. Ma che secondo l'ex Ministro Infrastrutture Pietro Lunardi siano essere nell'ordine dei **15.000 milioni di euro**.

Percorrendo il Sud Africa

Appunti disordinati di viaggio!!

Avere la possibilità di visitare la punta più estrema a sud del continente africano è un'emozione quasi pari a quella che ebbe il navigatore Bartolomeo Diaz nello scoprire, nel lontano anno 1488, il Capo di Buona Speranza (*Cape of Good Hope*).

Attribuire alla Repubblica del Sud Africa una precisa identità è assai difficile. Il viaggiatore anche un po' distratto non può non cogliere, dall'architettura, dalla natura e dai prodotti della terra, un pour purri di contaminazione europea e nord americana.

Il fascino di Città del Capo, con il suo simbolo rappresentato dalla "Table mountain", la ricca strada dei vini (equivalente della Napa Valley Californiana) e la verde rigogliosa costa a sud est del Paese danno la sensazione di essere immersi nel vecchio continente.

Percorrendo la lunga "Garden Route" (o N2) da Città del Capo fino a Port Elisabeth, un qualsiasi attento automobilista europeo noterà sostanziali differenze sia nelle abitudini di guida che negli aspetti concernenti la sicurezza stradale.

Buona abitudine degli automobilisti del sud africa è quella di ringraziare il con-

ducente della vettura sorpassata lampeggiando le 4 frecce di emergenza.

Lungo la N2, che ricordo essere l'autostrada principale non a pagamento, si deve rispettare il limite di massima velocità, che varia da 90 ai 120 km/h. Questo margine è stato calcolato in base a diversi fattori. Innanzitutto le carreggiate in molti tratti, passano da due ad una, con una piccola corsia di emergenza usata, impropriamente ma di consueto, per spostarsi e farsi sorpassare. Altro motivo deriva dal fatto che molto spesso la stessa autostrada taglia letteralmente piccole-medie città, rallentata dalla presenza di alcuni semafori.

La *Garden Route* attraversa, inoltre, in alcuni tratti degli agglomerati urbani che però sono vere e proprie favelas, siti vicino ai vari centri industriali del Paese. In questi punti il guidatore deve fare molta attenzione sia al frequente attraversamento dei pedoni che sfrecciano imprudenti, sia al non offrire passaggio ai tantissimi autostoppisti, perché la criminalità in Sud Africa è un problema, anche di giorno.

A differenza delle autostrade europee, la N2 presenta delle carreggiate con diverso

senso di marcia che non sono praticamente mai separate da un guard rail o dalla barriera new jersey, ma semplicemente da una doppia striscia continua che la rende somigliante ad una nostra strada statale.

Altro fattore di rischio può essere la mancanza assoluta di illuminazione notturna al di fuori dei centri urbani, senza neppure l'ausilio di segnaletica catarifrangente ai bordi della strada.

Nota positiva rimane invece la qualità dell'asfalto ed il conseguente stato ottimale del fondo stradale. La benzina costa circa la metà dell'Italia ed i benzinai spesso non accettano carte di credito. La frequenza dei distributori di benzina in alcune zone è molto bassa, non esistono self-service e pochi sono aperti anche di notte, quindi bisogna fare attenzione a viaggiare con il serbatoio sempre pieno.

Concludendo, nulla da segnalare rispetto alle strade che attraversano le riserve naturali vicino al Parco Kruger, dove sono per la metà sterrate ma in buono stato, la velocità è tassativamente 40 km/h e qualsiasi prudente autista potrebbe correre l'unico rischio di imbattersi in un *big five*.



Paola Martinello
Stagista di FISICO

“ Un fattore di rischio può essere la mancanza assoluta di illuminazione notturna al di fuori dei centri urbani, senza neppure l'ausilio di segnaletica catarifrangente ai bordi della strada. ”

A SINISTRA: A PORT ELIZABETH CON LA NOSTRA RIVISTA AL CENTRO: LA GARDEN ROUTE A DESTRA: NEL PARCO KRUGER



GIOSSTRA ad Orvieto

Verso la costituzione
di un Gruppo Interparlamentare
Operante per la Sicurezza STRAdale



IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA, GIORGIO NAPOLITANO



LA SALA DEL CONSIGLIO COMUNALE DI ORVIETO



LA TARGA D'ARGENTO DELLA PRESIDENZA DELLA REPUBBLICA ASSEGNATA AL CONVEGNO DI ORVIETO

La Città d'Orvieto come luogo centrale nel cuore verde dell'Italia. Un punto di incontro strategico per l'avvio di un'esperienza ma anche un appuntamento stabile due volte l'anno (almeno una in occasione della definizione della Legge Finanziaria) con tutte le organizzazioni economico-sociali e le Istituzioni locali.

La Città di Orvieto come laboratorio politico-culturale-sociale per la sicurezza stradale in Italia.

Negli ultimi 30 anni in Italia dai 5 ai 6 milioni di cittadini hanno conosciuto morte ed invalidità grave a causa di incidenti stradali. Senza contare i ferimenti più o meno gravi che hanno lasciato un segno nel corpo e nell'anima nelle persone "toccate" direttamente. Non solo morte ed invalidità grave ma anche lesioni osteoarticolari della faccia e del naso lasciano ferite "ben visibili" dagli altri ma, soprattutto, dalle

morte, solo dopo tumori e cardiopatie. Possiamo dire quindi che siamo di fronte a un fenomeno sociale grave - non solo per gli ingenti costi che produce ogni anno: oltre 35 miliardi di euro - e quasi del tutto sottovalutato da Istituzioni, privati e cittadini. Gli incidenti sono anche un grave e pesante problema di sanità pubblica (che assorbe quasi il 10% della spesa sanitaria nazionale) oltre a generare un dolore non quantificabile ed indescrivibile per più di 30.000 famiglie ogni anno. Perché un Gruppo Interparlamentare per la sicurezza stradale?

La sicurezza stradale deve divenire veramente motivo di impegno comune per i Parlamentari dei diversi schieramenti. Per centrare l'obiettivo dell'Unione Europea di diminuire del 50% i morti entro il 2010, occorre una "nuova visione" della sicurezza stradale nonché azioni coordinate e decise,

gnati nella manutenzione degli asfalti. Sono queste delle ragioni sufficienti per mettere insieme Parlamentari di diversa estrazione per un obiettivo comune al di sopra degli schieramenti. Quali gli impegni?

Quattro sono le priorità che noi individuiamo assieme alle organizzazioni aderenti a FISICO che dovrebbero far parte di un programma di azione per "agganciare" il nostro Paese ai Paesi europei più "virtuosi" e contrastare con efficacia la strage stradale:

1. La Costruzione di un sistema ordinamentale di governance per la sicurezza stradale attraverso:

- La nomina un Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega alla sicurezza stradale
- L'istituzione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Stradale
- Il rafforzamento dell'attuale Consulta Nazionale per la Sicurezza stradale



A SINISTRA: LA PIAZZA DEL COMUNE AD ORVIETO. A DESTRA: PALAZZO DI MONTECITORIO, SEDE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI.

vittime stesse.

Oltre 3.000 giovani tra i 15 e 29 anni muoiono ogni anno per incidente stradale che è la prima causa di morte in questa fascia di età. Ogni anno perdono la vita a causa di incidente stradale oltre 2200 donne, 150 bambini sotto i 10 anni, 1000 pedoni, quasi 3000 ciclomotoristi, 2700 sono i morti per incidente stradale "in itinera", da casa al luogo di lavoro e viceversa.

Dal dopoguerra ad oggi sono morti in Italia circa 400.000 persone. E' come se fossero scomparsi gli abitanti di Varese, Mantova, Reggio Emilia, Siena e Cosenza messi insieme. E nell'ultimo decennio è come se gli abitanti di Venezia fossero diventati improvvisamente invalidi gravi in carrozzella.

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

sulla scia di quanto già fatto, per esempio, in Francia e in Gran Bretagna: in questa ottica il Parlamento italiano può svolgere un ruolo fondamentale.

Il nostro Paese, ora, ha bisogno di stabilità, di sviluppo e di sicurezza. Il risanamento del Paese passa anche per una politica di investimenti in nuove infrastrutture, nella manutenzione di quelle esistenti e nel potenziamento e sviluppo del Trasporto Pubblico Locale. La diminuzione di morti e feriti sulle strade può farci risparmiare oltre 15 miliardi di Euro. Una cifra enorme. La manutenzione programmata delle strade va vista non solo come obiettivo di contenimento dell'incidentalità ma anche come grande opportunità di sviluppo economico. Sono infatti 1.000 le imprese e 10.000 i lavoratori che operano nel campo della segnaletica e delle barriere; sono 3.500 le imprese e circa 40.000 i lavoratori impe-

(oggi organo meramente consultivo e privo di qualsiasi capacità di influire sul processo decisionale)

- La costituzione dell'Istituto per la Ricerca e l'Innovazione per la Sicurezza stradale sul modello degli Istituti esistenti nei diversi Paesi europei
 - La costituzione di una Commissione Interparlamentare per la Sicurezza stradale (Camera e Senato)
 - La nomina di un Commissario di Governo presso la Conferenza Stato-Regioni per il coordinamento delle politiche di sicurezza stradale nazionali e locali
2. Il Finanziamento del Piano Nazionale della Sicurezza stradale: 1.000 milioni di euro all'anno per un triennio, come previsto dalla legge istitutiva del PNSS stesso.
3. L'individuazione e la Pianificazione delle risorse economiche necessarie al fabbisogno annuo stimato per la Sicurezza stradale (circa 6.300 milioni di

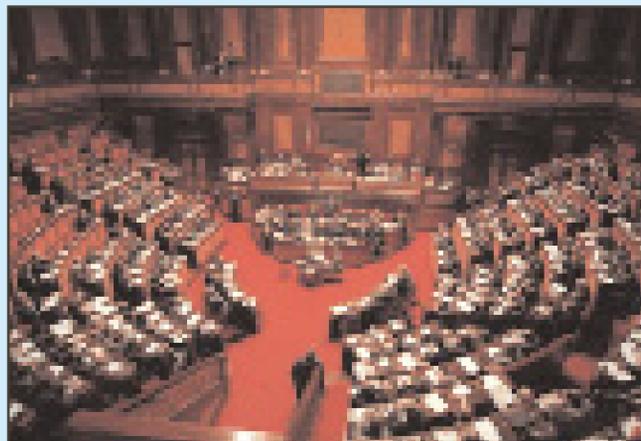
euro) attraverso il coordinamento e la concertazione tra Governo/Province/Comuni e Regioni. Le risorse dovrebbero essere reperite da fonti pubbliche nazionali (Leggi Finanziarie, Ministero Infrastrutture, Fondi Comunitari, ANAS, ecc.), regionali (strade devolute), provinciali e comunali ma anche da fonti private (concessionarie diverse, strade private, circondariali, ecc.). Tali fonti non sono tra loro coordinate

la persona sulla strada che vincoli editori, operatori della comunicazione (giornalisti, pubblicitari, ecc) al rispetto del valore della vita. Un ruolo fondamentale può e deve essere esercitato dal sistema dei media. In particolare la RAI, servizio pubblico, ma anche quello privato, in primo luogo MEDIASET, devono essere coinvolti in questo originale "laboratorio". Per questo chiediamo ai Presidenti di Rai e Mediaset, Claudio Petruccioli e Fedele

l'obiettivo della diminuzione del 50% di incidenti e morti entro il 2010 come ci chiede l'Unione Europea. Un Gruppo Interparlamentare che abbia un punto di riferimento forte nell'azionismo civile. Un Gruppo Interparlamentare che si strutturi e si organizzi con un ufficio e con le attrezzature per supportare la sua attività all'interno di Camera e Senato. Ciascun parlamentare si avvarrà del lavoro di ricerca e di elaborazione progettuale che le orga-

bilità, di sviluppo e di sicurezza. Il risanamento del Paese passa anche per una politica di investimenti in nuove infrastrutture, nella manutenzione di quelle esistenti e nel potenziamento e sviluppo del Trasporto Pubblico Locale. La diminuzione di morti e feriti sulle strade può farci risparmiare oltre 15 miliardi di Euro. Una cifra enorme. La manutenzione programmata delle strade va vista non solo come obiettivo di contenimento dell'incidentali-

tà ma anche come grande opportunità di sviluppo economico. Sono infatti 1.000 le imprese e 10.000 i lavoratori che operano nel campo della segnaletica e delle barriere; sono 3.500 le imprese e circa 40.000 i lavoratori impegnati nella manutenzione degli asfalti. Tutte queste sono ragioni sufficienti per mettere insieme Parlamentari di diversa estrazione per un obiettivo comune al di sopra degli schieramenti.



A SINISTRA: L'AULA DI PALAZZO MADAMA, SEDE DEL SENATO DELLA REPUBBLICA. A DESTRA: UN GRAVE TAMPONAMENTO A CATENA SU UNA DELLE NOSTRE AUTOSTRADE.

e ciascun soggetto agisce per lo più sulla base di singole emergenze: il risultato è che, fino ad ora, è mancata una pianificazione delle fonti di finanziamento che dovrebbe essere imposta, al contrario, per centri di spesa, per strumenti finanziari e per segmenti trattati.

La Legge Finanziaria è lo strumento utile se:

- Evidenzia e quantifica il fabbisogno complessivo e disaggregato;
 - Incentiva con una leva fiscale il segmento veicoli a fronte della presenza a bordo di strumenti di sicurezza attiva e passiva;
 - Autorizza gli Enti locali a superare il patto di stabilità a fronte di una manutenzione programmata della strada;
 - Permette alla logistica di essere finanziata anche ricorrendo ai comparti finanziari privati (assicurazione; fondazioni bancarie, banche locali, ecc.).
4. L'apertura di centri di assistenza per le vittime della strada nelle diverse Province dove le vittime possano ricevere assistenza qualificata e continuata e consulenza da professionisti in ambito medico, psicologico e legale.
- COMUNICAZIONE E SICUREZZA STRADALE**

Il Gruppo Interparlamentare per la sicurezza stradale si farà promotore verso RAI, MEDIASET e la stampa di iniziative volte alla definizione di un Codice etico e di una Carta dei diritti del-

Confalonieri, di portare il loro contributo di idee ad Orvieto.

A chiederlo sono decine di organizzazioni della società civile impegnate nel settore ci chiedono per promuovere iniziative bipartisan per raggiungere

DIZIONARIO DELLA SICUREZZA STRADALE

Dizionario della sicurezza stradale. 10 punti per un programma di governo. All'interno 74 schede tematiche dalla A (alcool) 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**

nizzazioni aderenti a FISICO proporranno all'attenzione dei componenti di GIOSSTRA.

Un Gruppo Interparlamentare che si farà promotore di proposte di legge per la sicurezza stradale, che spingerà il Governo sulla via di una coraggiosa e innovativa politica di messa in sicurezza delle infrastrutture, di controlli per rendere efficaci le norme, per proporre una riforma e semplificazione dello stesso Codice della strada.

GIOSSTRA come luogo d'incontro tra le competenze professionali, tecniche, sociali propri dell'azionismo civile e quelle legislativo-parlamentari di deputati e senatori. Un laboratorio socio-politico-culturale per far nascere e sviluppare una nuova stagione per le politiche di sicurezza stradale in Italia.

La sicurezza stradale deve divenire veramente motivo di impegno comune per i Parlamentari dei diversi schieramenti per far crescere una "nuova visione" della sicurezza stradale nonché azioni coordinate e decise, sulla scia di quanto già fatto, per esempio, in Francia e in Gran Bretagna: in questa ottica il Parlamento italiano può svolgere un ruolo fondamentale.

Il nostro Paese, ora, ha bisogno di sta-

Matrimonio in FISICO

Si è sposato il Coordinatore, Francesco Raia

Sabato 5 agosto 2006 Francesco Raia, coordinatore del Comitato di Gestione di Fisico, ha sposato Anna Moccia nella Chiesa di Frattamaggiore (Napoli). Testimoni di nozze i fratelli e le sorelle



degli stessi sposi. Una cerimonia alla quale hanno partecipato parenti e amici che hanno condiviso la loro gioia. Alla fine della funzione religiosa il corteo nuziale si è mosso verso Napoli sulla collina di Posillipo - nella celebre Villa Mazarella - per consumare la cena nuziale. Villa Mazarella ha offerto ai presenti uno scenario suggestivo sul golfo di Napoli (il Vesuvio, il Maschio

Angioino) e sulle isole (con una spettacolare Capri al rosso tramonto!). In un clima gioioso e di festa - ottima e non invadente la selezione di musiche con un bravo maestro di pianoforte - una cena di ottima fattura a base di pesce. Gli ospiti sono stati ricevuti con ricchi antipasti (da segnalare la trippa e le frittelle fatte al momento da un cuoco del luogo). Al termine una meravigliosa torta fatta di circa cento "delizie" raggruppate in cerchio di una squisita fattura pasticceria napoletana.

La sposa era fasciata da un abito di color crema con pizzi e con un lungo strascico. Il "nostro" Francesco emozionato e "teso" con un elegante abito nero, camicia con reverse e cravatta. Insieme alla moglie Anna hanno intrattenuto gli ospiti fino all'una della notte congedandoli con la consegna di una bella bomboniera d'argento.

Il Consiglio di amministrazione di Fisico, la Fondazione Luigi Guccione e la Redazione de l'AltraVia augurano a Francesco ed Anna lunga vita insieme e un prospero futuro personale e professionale.



CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

A CURA DI PAOLA MARTINELLO

DONNE INCINTE, ESONERATE DALL'USO DELLE CINTURE DI SICUREZZA?

L'articolo 172, comma 8, chiarisce in modo inequivoco quali sono i soggetti e le circostanze che legittimano l'esenzione dall'uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta. Le donne in stato di gravidanza sono esentate dall'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza sulla base della certificazione rilasciata dal ginecologo curante che comprovi condizioni di rischio particolari conseguenti all'uso delle cinture di sicurezza. Questo significa che solo se c'è una certificazione del ginecologo è valida l'esenzione, anche se la norma non stabilisce che tale certificazione debba essere esibita all'atto del controllo. Tuttavia, là dove l'interessata affermasse di esserne in possesso, potrà essere invitata ad esibirla ad un ufficio di polizia ai sensi dell'art. 180, comma 8. Solo successivamente si potrà valutare la situazione e adottare i provvedimenti, anche contravvenzionali, conseguenti. (Fonte ASAPS)

LUGLIO RECORD PER LA SICUREZZA STRADALE IN FRANCIA: LA MORTALITÀ SCENDE DEL 25,2%

PARIGI - Se la capitale della Francia è alle prese con una recrudescenza del fenomeno incidentale che preoccupa non poco l'Eliseo - che ha dato istruzioni immediate per la risoluzione del problema - il resto del paese, invece, se la cava benissimo, tanto che il mese di luglio, tradizionalmente quello più nero un po' ovunque, in Europa (Italia compresa) è il migliore in assoluto. Il decremento della mortalità sulle strade è altissimo ed il "barometro" della sicurezza si è attestato nel settimo mese ad un invidiabile -25,2%. La spiegazione di tanta vita risparmiata è attribuibile, secondo gli esperti d'Oltralpe, al sempre maggior rispetto delle regole stradali da parte dei francesi ed all'inesistente opera di prevenzione e repressione da parte di forze di polizia, istituzioni ed associazioni. La parola d'ordine è "tolleranza zero". (Fonte ASAPS)





La sicurezza sulle strade del turismo itinerante

Convegno a Mondo Natura 2006 organizzato da FISICO e da ACTITALIA

Il 15 settembre 2006 a "Mondo Natura 2006" presso la Fiera di Rimini si svolgerà un Convegno organizzato da A.C.T.ITALIA Fed.Naz., Fondazioni FISICO / FLG ed ASSOCAMPI per parlare di sicurezza sulle strade dal punto di vista del Camperista assieme ad esponenti del governo, del mondo politico, parlamentare, giornalistico e del settore e con il patrocinio delle più alte Istituzioni dello Stato. Il turismo dei camper è basato sulla mobilità (non casualmente viene definito itinerante). E' un segmento che, nell'ambito dei flussi veicolari, rappresenta una quota minoritaria ma, sotto l'aspetto qualitativo, ha un ruolo di tutto rilievo giacché mobilità significa anche turismo, riscoperta di itinerari, raccordo con i luoghi, rivalutazione dei percorsi meno conosciuti.

In sostanza il nostro flusso veicolare non contribuisce a sovraccaricare le correnti di traffico ma allenta la pressione poiché l'autosufficienza abitativa del veicolo consente di recuperare percorsi secondari o addirittura dismessi, portando un bene prezioso come il turismo.

Una strada sicura dovrebbe favorire anche questo tipo di mobilità. Vanno segnalati i percorsi tematici, va promossa la nascita di specifiche strutture lungo tali percorsi, va ampliato il significato dell'art.185 del Codice della Strada che concede alcuni diritti ma non individua le esigenze della mobilità interpretata dal veicolo abitativo.

E poi, per la questione delle pavimentazioni, della segnaletica orizzontale e verticale che rendono le nostre strade veramente "maltenute" ed insicure si auspica che nasca una regolamentazione che dia la sicurezza a un traffico ricco di motivazioni e finora considerato, e male, solo una coda del traffico maggiore.

Così come ci sono le corsie preferenziali bisognerà arrivare alla definizione dei percorsi privilegiati lungo i quali la mobilità "produce" turismo e non crea solo traffico veicolare.

COSA SONO I CAMPER?

I cosiddetti "camper" non sono altro che veicoli speciali ad uso abitazione (autocaravan) che, sempre più numerosi si osserva circolare per le strade. E' ormai un consolidato fenomeno europeo in costante crescita. In controtendenza con la crisi, che colpisce vari comparti del turismo, il mercato dei camper registra un trend positivo, con circa



15.000 nuove immatricolazioni annue, mentre nel 1998 erano la metà.

Il camperismo, per tre milioni di europei e per 500.000 italiani rappresenta un'alternativa di qualità alle solite proposte preconfezionate del turismo: una scelta compatibile e rispettosa dell'equilibrio ambientale, uno stile di vita, che privilegia l'esperienza diretta, la socialità tra gli individui, la condivisione in famiglia e tra i compagni di viaggio.

Sembra un'alternativa sempre più apprezzata rispetto a soluzioni di viaggio tradizionali. Si sono accorti del settore gli Enti territoriali e le organizzazioni locali, che mettono a sistema le proprie risorse ambientali, storiche, folcloristiche, tradizionali, di ricettività, per accogliere questa nuova forma di turismo, che non richiede nuove cubature, nè costosi servizi, anzi lascia i luoghi intatti.

Il camperista è un turista attivo e fortemente motivato, attratto da ogni opportunità per nutrirsi di cultura e di natura, un consumatore attento ai prodotti tipici ed artigianali, avveduto ed interessato ad un'accorta crescita del proprio nucleo familiare.

Capita che il turista itinerante ponga un'esagerata attenzione al mezzo, dotando il veicolo di sofisticati impianti (navigatori satellitari, antenne paraboliche, impianti di climatizzazione, videocamere interne ed esterne ed altre attrezzature per ogni confort) a scapito dei controlli sulla sicurezza dei mezzi. Forse ciò è l'effetto dell'affrettata espansione del fenomeno, che coinvolge nuovi turisti, non adeguatamente motivati, attratti dalla moda e da accattivanti oggetti, messi sul mercato con martellante e patinata pubblicità.

Ampia e meritoria è la funzione delle associazioni, che possono tracciare le linee generali per una vera sicurezza stradale; infat-

ti, il 15% dei campeggiatori itineranti italiani (circa 30.000) appartiene a club, che si prefigge l'obiettivo, non solo di ottenere facilitazioni su assicurazioni, prodotti, attrezzature, servizi e norme, ma anche la formazione dei neo-camperisti ad un comportamento corretto durante la circolazione e la sosta.

I camper, più di altri autoveicoli, per dimensioni e peso, affidano la propria incolumità ad una manciata di decimetri quadrati di aderenza dei propri pneumatici sulle strade. Un coacervo di fattori, ponderabili ed imponderabili, potrebbe mettere a rischio il mezzo ed i suoi abitanti ed è per questo che è necessario controllare, con scrupolosa attenzione, la condizione meccanica del mezzo, quella fisica del conducente e quella della strada.

Per una corretta condizione del mezzo è necessaria la cultura della manutenzione e l'osservanza delle regole. Il tema del peso del veicolo sta entrando con forza nel dibattito della sicurezza dei camper, in quanto ci sono iniziative, anche a livello europeo, per consentire, con la patente "B", la guida fino a 4.250 Kg. di peso, contro i 3.500 attuali. Da ciò l'utente potrebbe trarne vantaggio, perchè tranquillamente può trasportare il suo fabbisogno oltre la tara, ma necessariamente i costruttori dovranno intervenire con adeguati sistemi di sicurezza dei mezzi e non rendere l'oggetto solo più bello ed appetibile, ma soprattutto più sicuro.

Sulla condizione del guidatore, con le dovute eccezioni, il camperista appare più responsabile, sia perchè si muove per motivi più tranquilli, sia per la responsabilità di avere a bordo familiari (spesso bambini ed anziani) e sia perchè, avendo tutti i confort a bordo, non ha difficoltà a fermarsi e riposarsi, evitando pericolosi colpi di sonno.

Rimane la condizione delle strade, che coinvolge l'intero sistema della movimentazione dei veicoli ed, a proposito, i camperisti hanno un sogno: che le merci possano circolare su canali ad esse dedicati, come le autostrade del mare, gli interporti, i treni, etc., così che le strade e le autostrade siano prevalentemente utilizzate dai cittadini per accrescere l'interscambio sociale, culturale e civile.

Pasquale Zaffina
Vice Presidente Actitalia

UNO SPAZIO PER IL FISICO

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

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

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

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

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

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

Denunceremo, denunceremo, denunceremo.....

FISICO è un lavoro progettato e messo a punto dopo diversi incontri con persone di differenti aree d'Italia e ha alle spalle 6 anni di attività della Fondazione Luigi Guccione sui temi della sicurezza stradale.

Non nasce, quindi, dal nulla. Nasce anche dall'incontro tra un'organizzazione dell'economia civile (FLG) e un'associazione di imprese (AISES) che hanno avuto il coraggio di far incontrare - e "contaminare" - culture diverse.

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

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

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

LE ORGANIZZAZIONI ADERENTI A FISICO

ACCADEMIA ITALIA - ACTITALIA FEDERAZIONE NAZIONALE (CAMPERISTI) - AGENZIA NAZIONALE PER LA PREVENZIONE - ASSOCAMPI (ASSOCIAZIONE CAMPEGGIATORI ITINERANTI) - ASSOCIAZIONE AZIONISTI SOCIETÀ AUTOSTRADE - ASSOCIAZIONE ITALIANA INGEGNERI TRAFFICO E TRASPORTI (AIIT) - ASSOCIAZIONE ITALIANA SEGNALETICA E SICUREZZA (AISES) - ASSOCIAZIONE ITALIANA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE (AISICO) - ASSOCIAZIONE MOTOCICLISTI INCOLUMI - ASSOCIAZIONI DEGLI UTENTI DEL TRASPORTO PUBBLICO DI NAPOLI, ROMA, MILANO - ASSOCIAZIONE POLIZIA MUNICIPALE E LOCALE D'ITALIA (ANVU) - ASSOCIAZIONE VITTIME VIA DEL MARE - BUKE'N'BIKE-OCCHIO ALLA BUCA - CENTRO ALFREDO RAMPI - CONFEDERAZIONE TITOLARI AUTOSCUOLE E AGENZIE ITALIANE (CONFEDERTAII) - COOP. MAGGIO '82 - COORDINAMENTO MOTOCICLISTI - 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).

La sicurezza stradale per i motociclisti

Patente a punti, controlli, manutenzione delle strade, segnaletica

La sicurezza sulla strada sembra essere diventato un argomento di primaria importanza nelle agende dei governi italiani, che dichiarano continuamente la ferma intenzione di mettere in campo iniziative della natura più varia, pur di arginare – e, se possibile, invertire – il costante aumento del numero delle vittime degli incidenti stradali. Peccato che, quasi sempre, gli atti che seguono certe dichiarazioni – quando gli atti ci sono, dato che spesso restano allo stato di intenzione – si rivelino tristemente insufficienti a contrastare il fenomeno con risultati apprezzabili. Il governo Berlusconi, ad esempio, ha introdotto la cosiddetta “patente a punti”, da molti salutata con grande entusiasmo perché considerata strumento di decisiva efficacia per costringere i conducenti italiani (motociclisti, automobilisti, camionisti), universalmente noti per la loro propensione ad ignorare le norme di comportamento oppure interpretarle in maniera piuttosto personale; purtroppo però, la patente a punti non ha dato i frutti sperati. Dopo un incoraggiante inizio, segnato da un deciso calo del numero di incidenti e vittime, la tendenza positiva ha gradualmente rallentato il passo fino ad invertire la marcia, e ora ci troviamo di nuovo in presenza di una crescita, nel numero e nella gravità degli esiti, dei sinistri. Evidentemente, lo spauracchio della perdita dei punti della patente non è più tale, e non è difficile comprenderne il perché: in primo luogo, i controlli di polizia sulle strade sono scarsi e poco efficaci; e poi è molto, anzi troppo, facile recuperare i punti perduti. Stando così le cose, alla fine tutto si risolve con una spesa aggiuntiva per il pagamento dell'iscrizione al corso di recupero presso un'autoscuola. Insomma: la solita, vecchia logica del “se paghi un po' di più, ti trattano meglio”. Noi, come motociclisti ma non solo per questo, vorremmo che si cominciasse finalmente ad affrontare i problemi con pragmatismo, lasciando gli annunci ad effetto a chi si occupa di marketing e non di vite umane. Ora c'è un nuovo governo con nuovi ministri e, forse, idee nuove – buone, si spera – in materia di sicurezza stradale, al quale noi vorremmo provare a dare qualche suggerimento su come intervenire per riportare le strade e le autostrade del nostro Paese ad un livello decoroso di sicurezza.

1 – Patente a punti

Venti punti sono troppi, come troppi e troppo articolati sono i casi in cui si perdono; sarebbe

opportuno rivedere i criteri di sottrazione, così come quelli di attribuzione. Recuperare i punti con un corso a pagamento presso un'autoscuola, senza alcuna verifica della frequenza e del risultato è troppo facile: in questo modo si toglie ogni capacità deterrente al meccanismo dei punti.

2 – Controlli sulle strade

Anche se le nuove tecnologie permettono di effettuare con grande precisione controlli a distanza, l'intervento diretto delle forze di polizia continua senza dubbio ad essere il più efficace degli strumenti di prevenzione e controllo. Fare la foto ad un veicolo lanciato a grande velocità, ben oltre il limite indicato, potrà forse servire a rimpinguare le casse ma di certo non è utile ad impedire che guidatori incoscienti creino situazioni di pericolo. La presenza visibile e fattiva delle forze dell'ordine sulle strade è la migliore delle armi contro i comportamenti a rischio.

3 – Manutenzione delle strade

Tenere in ordine le strade non è mai stata impresa facile. L'estensione della rete ed i costi elevati certamente non aiutano, tuttavia non si può fare a meno di notare la sciattezza ed il pressapochismo con cui, spesso, i lavori vengono eseguiti. Ed anche a livello di progettazione non di rado vengono commessi errori grossolani, che sono purtroppo all'origine di molti incidenti che, se solo si usasse una maggiore attenzione, potrebbero essere evitati. In particolare, auspichiamo che la presenza dei veicoli a due ruote sulle strade venga finalmente inserita tra i parametri fondamentali nello studio e nella progettazione delle strade, nuove o vecchie che siano. Fino ad oggi ciò non è avvenuto se non in forma sporadica e quasi accidentale, e il risultato è ben evidente: le nostre strade offrono margini di sicurezza risicatissimi a chi viaggia in moto.



4 – Segnaletica

Nella segnaletica sono compresi, oltre ai segnali veri e propri, sia orizzontali che verticali, anche tutte le attrezzature complementari che vengono a vario titolo installate sulle strade: guardrail, cordoli, aste di segnalazione, spartitraffico, parapetti, ecc. Innanzi tutto è urgentissimo compiere un'opera di bonifica per eliminare i moltissimi segnali stradali che non sono più a norma, o sono divenuti inutilizzabili a causa del deterioramento, o addirittura forniscono indicazioni errate. Sarebbe poi auspicabile una razionalizzazione della segnaletica (magari con una apposita direttiva ministeriale), in quanto spesso sulle strade si nota una sovrabbondanza di segnalazioni che, anziché aiutare il conducente a trovare ciò che cerca, gli confonde le idee e lo mette in pericolo, inducendolo magari a compiere manovre improvvise che gli altri non sono in grado di prevedere. Con l'occasione, sarebbe opportuno ed auspicabile che venisse finalmente eliminata ogni forma di pubblicità lungo le strade, che oltretutto il Codice della Strada proibisce in maniera assai esplicita. Ci auguriamo anche che, finalmente, il Ministro disponga affinché, una volta per tutte, per la segnaletica orizzontale si usino materiali antisdruccevoli e le singole amministrazioni si attengano scrupolosamente a quanto prescritto e stabilito dal Codice della Strada. Molte amministrazioni comunali infatti fanno sfoggio di grande fantasia, realizzando la segnaletica in proprio ed in totale spregio di quanto prescritto o consentito dalla legge.

5 – Coordinamento e controllo

Attualmente, a causa della distribuzione alle amministrazioni locali (comuni, province, regioni, comunità montane, ecc.) di competenze in passato appartenute all'ANAS, la gestione dei singoli tratti risulta totalmente scoordinata e spesso schizofrenica. Riteniamo che l'ANAS sia la struttura più idonea a svolgere efficientemente funzioni di indirizzo, supervisione e controllo dell'operato delle varie amministrazioni aventi a vario titolo responsabilità nella gestione e manutenzione delle strade. All'ANAS dovrebbero essere conferiti specifici poteri che le permettano di applicare sanzioni (anche pesanti e non solo di tipo economico) alle amministrazioni che non si adeguano alle direttive emanate dall'ente stesso.

Riccardo Forte

Coordinamento Motociclisti

Meeting delle due ruote sulle strade toscane

Incontro promosso dall'Associazione Motociclisti Incolumi

Radicefani. Per il secondo anno consecutivo il comune di Radicefani ha promosso la “sicurezza stradale”, grazie alla Associazione Motociclisti Incolumi (A.M.I.) ad un nutrito gruppo di motociclisti e di persone sensibili ed agli amministratori locali. Quest'anno, oltre alla denuncia contro i guard-rail ghigliottina, il convegno che si è tenuto domenica mattina presso il Teatro comunale, ha presentato interessanti novità per la sicurezza dei motociclisti. Dal filmato proposto in apertura, realizzato da Tonino Morreale, responsabile per la provincia di Parma della “Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada”, il pubblico ha appreso come il nostro Paese sia in Europa il fanalino di coda nel campo della sicurezza stradale. Giuseppe Guccione, invece, presidente della Fondazione “Luigi Guccione” (F.L.G.) e di F.I.S.I.C.O. ha sottolineato alcuni importanti risultati ottenuti grazie all'impegno di questi anni per sensibilizzare tutte le amministrazioni italiane: 1) la installazione di una protezione “salva-motociclisti” nella parte inferiore di un guard-rail in provincia di Perugia (ss Apecchiese, tra Città di Castello e Fano) molto frequentata dagli appassionati delle due ruote: si tratta di un cordolo in gomma (riciclata dai pneumatici usati) applicato alla parte inferiore della barriera di acciaio utile ad impedire l'effetto ghigliottina in caso di scivolata. Inoltre, per il mese di novembre 2006 è stata convocata la prima conferenza socio-sanitaria sulla sicurezza stradale alla presenza del ministro Livia Turco. In questa sede verrà posto il problema della strada come luogo di lavoro e, in quanto tale, come luogo che

necessita della massima messa in sicurezza. Dell'argomento si stanno occupando cinque commissioni parlamentari e la legge finanziaria. Ma per il dott. Giuseppe Guccione è importante la costituzione di una Agenzia nazionale, come avviene nei Paesi del Nord Europa, a tal proposito, ha annunciato per il 29 settembre a Orvieto la nascita di un gruppo parlamentare trasversale che si occuperà appunto di sicurezza stradale. Proposte molto concrete sono state ribadite poi da Pierluigi Ciolli, coordinatore della Associazione Nazionale Camperisti, il quale ha osservato come in Italia ogni anno sparisca un paese di novemila abitanti, vittime della strada. E la cosa più grave è che nel nostro “Bel Paese” non vi sia nessuna certezza per il numero di vittime e feriti. Cosa chiedere allora? Innanzi tutto di disporre di dati certi raccolti con metodo ed in temp reale. Secondariamente di penalizzare chi gestisce le strade (province e comuni), togliendogli le entrate delle contravvenzioni, quando l'ente è inadempiente e non in grado di diminuire la mortalità. E infine la costituzione a livello governativo di un Dipartimento della Sicurezza Stradale, sul modello di quello della Protezione Civile. Della problematica sono state investite anche la nuova “Società della salute” della Val di Chiana, come ha riferito l'ingegnere Roberto Pulcinelli, che dirige il servizio di prevenzione sui luoghi di lavoro, e la Usl zona Amiata, per la quale si occupa il dott. Riccardo Frazzetta. Il sostegno e la collaborazione alla campagna dell'Ami è stato offerto anche dal Responsabile regionale della Federazione Motociclistica Italiana (F.M.I.)

Giampiero Brunelli, che ha espresso il suo impegno affinché l' A.M.I. divenga un “Dipartimento per la Sicurezza Stradale” nell'ambito della F.M.I. Toscana, per lo sviluppo del motociclismo anche stradale, sotto tutti gli aspetti, compreso quello della prevenzione e della sicurezza.

Per A.I.S.E.S. (Associazione Italiana Segnaletica e Sicurezza) ed A.C.A.I. (Associazione Costruttori Acciaio Italiani) ha esposto una relazione la dott.ssa Gabriella Gherardi, che in modo molto chiaro ha sottolineato la necessità di un accordo tra le Associazioni presenti per realizzare soluzioni tecniche moderne, attuabili senza vincoli o rallentamenti burocratici.

Il dott. Federico Bianchi, legale della Associazione Europea Familiari e Vittime della Strada, ha rilanciato l'invito a rafforzare il coordinamento tra tutte le Associazioni ed ha riportato una notizia incoraggiante riferendo della clamorosa sentenza emessa i primi giorni di luglio dal Giudice monocratico di Terni, il quale ha condannato tre vertici Anas, colpevoli di non aver rimosso le cause (cause di incidenti, ma soprattutto cause di lesioni) di alcuni drammatici incidenti stradali occorsi nella Provincia alcuni mesi prima.

Il progettista Carlo Ventapane (Brevetti Corporation Roma) ha presentato un sistema di copri-tombini e copricaditoie antiscivolo in gomma riciclata dai pneumatici, per il miglioramento della sicurezza delle strade urbane. Lorenzo Ferrari, uno dei soci fondatori dell'A.M.I. ha eseguito una dimostrazione relativa alla utilità del motoairbag.

www.motociclisti-incolumi.com



Marco Guidarini
Presidente Associazione
Motociclisti Incolumi



L'asfalto e buche: cause d'incidente

Un problema non solo tecnico. L'analisi degli industriali degli asfalti

Tra le cause d'incidente anche l'asfalto ha le sue responsabilità; non importa stabilire quanto incide sul totale dei sinistri, ma è certo che incide. In più, collegato all'asfalto e alla sua manutenzione, vi sono altri problemi gestionali che riguardano il rapporto tra l'impresa esecutrice, la direzione lavori e l'ente appaltante proprietario della strada. I risultati di un rapporto perverso tra i tre soggetti sono sotto gli occhi di tutti. L'incidente spesso è il risultato doloroso anche di una errata gestione della strada.

Una pavimentazione stradale è costituita da strati sovrapposti di materiali inerti legati e non legati, la cui qualità va aumentando dal basso verso l'alto.

Il tappeto d'usura, è lo strato più alto, quello che vediamo sotto i piedi e, come dice la sua denominazione, è destinato a consumarsi

sotto traffico perché deve assorbire la maggiore intensità dei carichi che in superficie sono praticamente "carichi concentrati"; deve resistere agli sforzi tangenziali indotti dalle ruote, deve garantire l'impermeabilizzazione degli strati sottostanti e soprattutto l'aderenza al pneumatico, necessaria

per il controllo dei veicoli in corsa (traiettoria e frenata). Il tappeto svolge quindi un ruolo di assoluto protagonista della strada. Quando la progettazione e l'esecuzione del pacchetto stratigrafico previsto non avviene nel modo corretto, si va incontro ai problemi di manutenzione che appaiono vistosamente sul tappeto e conseguentemente si aumenta anche il rischio di incidenti. Perché si formano le buche sull'asfalto e quali sono le cause scatenanti?

Spesso la gente si chiede perché un manto da poco rifatto presenti così presto vistosi problemi di degrado. Un insieme di cause e responsabilità concorrono alla formazione delle buche sull'asfalto, tra queste:

- L'errata progettazione del pacchetto,
- La cattiva esecuzione del conglomerato;
- La scadente qualità dei

materiali utilizzati

Ma possiamo aggiungere anche:

- La presenza di sottoservizi e il frequente intervento di ripristino;
- la presenza di elementi estranei all'asfalto come griglie, pozzetti e chiusini;
- La insufficiente preparazione delle maestranze e degli operatori in genere;
- La mancanza di controlli adeguati;
- L'assenza di una vera politica della manutenzione preventiva;
- L'assuefazione e l'abitudine al degrado generalizzato;

Al di là dei fattori tecnici, tutti certamente validi ma di facile comprensione e soluzione, sono proprio gli ultimi 2 aspetti elencati a dare le maggiori preoccupazioni. Manca una vera politica della manutenzione capace di dare un approccio giusto al problema. Manca la figura di un "responsabile della manutenzione" svincolato da altre funzioni devianti, competente e carismatico, in grado di decidere e di programmare in anticipo e in accordo con gli altri gestori delle reti di servizio. Le risorse ci sono, ma spesso sono spese male per cui risultano sempre insufficienti. Come mai le buche non si



Stefano Ravaoli
Direttore Siteb

“ Tra le cause d'incidente anche l'asfalto ha le sue responsabilità; non importa stabilire quanto incide sul totale dei sinistri, ma è certo che incide. ”

formano, oppure diciamo, non sono così evidenti e frequenti a Berlino, a Monaco, a Parigi o a Londra? Forse da quelle parti non piove mai, non fa freddo, non c'è traffico?

Niente di tutto questo, c'è solo un approccio diverso e più serio al problema.

L'assuefazione poi, è tale che ormai siamo talmente abituati a muoverci nel degrado delle strade cittadine, dei suoi marciapiedi sconnessi, tra le auto parcheggiate in maniera confusa e forsennata che nemmeno più ci facciamo caso. Se ne accorgono però i visitatori stranieri che arrivano da fuori, i turisti che invadono giornalmente le nostre città d'arte, ce ne accorgiamo noi quando andiamo in Svizzera o in Austria ma anche in Spagna e in Turchia, se ne accorgono purtroppo anche i malcapitati che cadono in motorino.

Eppure, in molti piccoli centri abitati, i cittadini si sentono orgogliosi della strada davanti a casa da poco rifatta, dei marciapiedi in ordine e, invertendo la tendenza, parcheggiano correttamente i loro veicoli, collaborano per tenere puli-

ta la strada, segnalano eventuali difetti, piantano fiori nel giardino, spazzano via foglie e cartacce sul marciapiede antistante e si indignano se qualcuno pratica tagli nell'asfalto da poco rifatto per riposizionare un tubo. In altre parole, si crea un circolo virtuoso che contribuisce alla qualità della strada e della vita giornaliera dei suoi abitanti e utilizzatori. Si potrà obiettare che una grande città non è in piccolo centro di provincia e questo è vero ma se

trattiamo una città come una serie di circoscrizioni e quartieri in cui ognuno fa la sua parte, ci si può avvicinare al modello. Oggi, in talune città si è creato invece un circolo vizioso inverso, una spirale degradante e negativa, un vortice che spinge nel fondo e fa sembrare tutto un problema insormontabile. Questa è la prima cosa da spezzare ed è la più difficile, va cambiata la mentalità dei soggetti incaricati, va creato un diverso rapporto con le imprese,

nel pieno rispetto dei ruoli che sono opposti e molto differenti, occorre dare un segnale di fiducia ai cittadini. Il responsabile della manutenzione, ribadisco, deve essere un tecnico fortemente competente e preparato capace di guadagnarsi la stima e il rispetto delle imprese. Solo così si inverte la spirale. I problemi tecnici, in fondo, sono quasi sempre semplici e risolvibili e se li risolviamo è certo che anche la sicurezza di chi guida aumenterà.



SITEB – Associazione Italiana Bitume Asfalto Strade – ha fatto, della diffusione della cultura tecnica, la sua "mission". L'esperienza delle trecento aziende associate che rappresentano il meglio dell'industria dell'asfalto in Italia, viene messa a disposizione delle Pubbliche Amministrazioni titolari delle strade. La formazione, la ricerca della qualità e la salvaguardia dell'ambiente sono prerogative che si sposano perfettamente alla sicurezza stradale e agli obiettivi di riduzione dell'incidentalità sulle nostre strade.

CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

A CURA DI PAOLA MARTINELLO

CROLLANO LE INFRAZIONI PER IL MANCATO USO DEL CASCO

Motociclisti e ciclomotoristi si stanno mettendo in regola; il casco non è più uno sconosciuto, nel primo semestre 2006 le violazioni sono diminuite del 60%. Finalmente un segnale positivo e di coscienza. Le violazioni all'articolo 171 del codice della strada per il mancato utilizzo del casco da parte dei motociclisti e ciclomotoristi nel primo semestre



del 2006 sono diminuite di oltre il 60% rispetto allo stesso periodo del 2005. Nei primi 6 mesi del 2006 la sola Polizia Stradale ha elevato complessivamente 1.967 sanzioni per il mancato uso del casco fra i due ruotisti, contro le 4.982 dei primi sei mesi del 2005, con un calo esatto del 60,5%. In particolare sulle strade statali, regionali, provinciali e comunali si è passati da 3.739 infrazioni dello scorso anno alle 1.604 di quest'anno, ben 2.135 in meno pari a -57%. (Fonte: HELPCONSUMATORI)

IN ARGENTINA TROPPO PERICOLOSI GLI AUTOBUS: UN MORTO OGNI 6 ORE

BUENOS SAIRES – Le strade argentine restano pericolosissime: infatti, nonostante le drastiche misure intraprese nell'ultimo anno, che comprende anche l'uso di cinture di si-



curezza sui minibus, il livello della sinistrosità resta altissimo. Ogni 6 ore, in questo stato, muore una persona in un incidente stradale in cui è coinvolto un veicolo da trasporto pubblico o commerciale. Gli italiani che si recano in quel paese sono avvertiti. (Fonte ASAPS)

CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

A CURA DI PAOLA MARTINELLO

RAGAZZA MUORE IN UN INCIDENTE STRADALE DUE MESI PRIMA DALLA LAUREA: LA MADRE VA A DISCUTERE LA TESI



PESCARA - Mancavano solo due mesi alla sua laurea in psicologia. Aveva preparato con tanta fatica la tesi su "Watson e lo studio dell'ottimismo". Silvia Luciani, 24 anni, con i suoi studi, sognava di aiutare i bambini in difficoltà. Silvia è morta in un incidente stradale LA NOTTE DEL 25 Maggio scorso. Al suo posto, il giorno previsto per la discussione della tesi, l'ultima giorno utile della sessione estiva, si è presentata la madre, casalinga di 49 anni che ha consegnato ed illustrato ai docenti, lo studio preparato dalla figlia.

(Fonte: la Repubblica)

NUOVO AUTOBOX PER MISURARE LA VELOCITÀ NEI CANTIERI AUTOSTRADALI



Il problema grave dell'incidentalità sulla rete autostradale è in netto aumento, + 10,7% i morti nei primi sei mesi, più 22% a giugno, + 21 a luglio. Fra i punti più critici della rete i cantieri stradali per l'allargamento delle corsie o per la manutenzione. Di fronte all'indomabile velocità di molti automobilisti e a una serie di incidenti anche molto gravi, la Polizia Stradale ha deciso di posizionare alcuni auto-box con all'interno autovelox, per sanzionare quanti hanno in sommo disprezzo i limiti di velocità imposti, con andature pari al doppio o triplo di quella ammesse. Caratteristica di queste auto-box è la loro plateale visibilità in quanto dipinte con il blu e azzurro, i tipici colori della Polizia e accompagnate con l'apposita segnaletica di preavviso autovelox.

(Fonte ASAPS)

NO DRINK, gratis party

Stasera guido io. Dibattito alla festa nazionale dell'Unità di Pesaro

Il "guidatore designato" (designated driver) è una persona abilitata alla guida di veicoli a motore che si impegna a non bere e a portare in sicurezza altri a casa, ricevendo dal titolare della discoteca l'ingresso omaggio al locale. L'ingresso è libero e una consumazione analcolica gratuita, purché la persona sia disposta a sottoporsi all'esame dell'etilometro al momento dell'uscita dal locale e risulti essere nei limiti di legge (tasso alcolemico inferiore a 0,5 mg/l). L'iniziativa "Guida in sicurezza" consiste nel favorire il rientro sicuro del cliente/giovane presso la propria abitazione. Qualora non risultasse idoneo alla guida l' esercente provvederà a sensibilizzare il cliente a farsi accompagnare con mezzo pubblico convenzionato presso la propria residenza o presso struttura recettiva convenzionata. O ad usufruire di servizi convenzionati con cooperative di taxi per assicurare tariffe a prezzi

scontati a tutti i clienti non in grado di porsi alla guida di veicoli all'uscita dal locale. Fino allo scorso anno il Governo era orientato alla chiusura anticipata delle discoteche, misura fortemente restrittiva e come tale assai odiosa, avrebbe avuto l'effetto sicuro di creare molti dissensi e temiamo anche che avrebbe rischiato di non essere neanche sufficiente a togliere i giovani dalle strade. La chiusura anticipata dei locali, infatti, non esclude la presenza di altri luoghi di ritrovo da

frequentare nelle ore notturne successive. Inoltre, di per sé, anticipare l'uscita non incentiva alla prudenza alla guida e, trattandosi di provvedimento dal sapore proibizionista, avrebbe rischiato di ottenere un clamoroso effetto contrario.

Occorre sviluppare iniziative che puntino al coinvolgimento di tutti gli attori coinvolti e ad una loro forte responsabilizzazione.

Per tali motivi FLG già da tempo si è attivata per promuovere un Accordo volontario con le parti in causa, ovvero gli Imprenditori dei Locali da Ballo e soggetti pubblici (in una prima fase sperimentale la Provincia e la Prefettura di Roma) e organizzazioni della società civile: oltre a FLG anche SipSivi (Società Italiana di Psicologia della Sicurezza Viaria).

Per questo pensiamo che sarà necessario proporre in tutte le province italiane un Accordo volontario per l'istituzione del guidatore designato.

Servono anche incentivi economici per favorire e far emergere i casi di buone pratiche tra gli imprenditori dell'intrattenimento e penalizzare i "furbi". Si tratta di creare un vero e proprio "bollino blu" per i locali "virtuosi" e degli incentivi economici per sviluppare pratica del guidatore designato. Non ultimo un concreto coinvolgimento dei giovani senza pre-diche e paternalismi che credeteci non servono proprio a niente.



**GUIDATORE
DESIGNATO**



"NO DRINK, GRATIS PARTY" STASERA GUIDO IO.

Autoscuole

Ufficiali della sicurezza sulla strada della circolazione con Antonio Pizzani, Luca Pizzani, Francesco Rinaldi, Filippo Trovati, Giovanni Nanni, Marco Luciani, Antonio Marotta, Antonio Longoni, Matteo Giuseppe Pizzani

14

settembre
ore 21.00



STOP-CRASH

solo
129€

By Confedertaxi,
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.



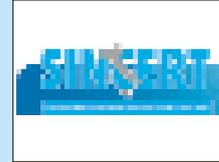
prezzo di vendita
3€



Per informazioni: FLG, Viale Ostiense 117/A - 00154 Roma - tel. & fax 06/5711861 - www.flg.it



LA PAGINA DELLA SOLIDARIETÀ



l'Altra Via



DONAZIONI LIBERALI A FAVORE DI ONLUS

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

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

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

DEDUCIBILITÀ FISCALE PER PERSONE FISICHE E IMPRESE

Articolo 14, Decreto Legge n. 35/2005

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

