



Anno 4 - Numero 9
Novembre 2007

In questo numero:

L'impegno del Governo
di Livia Turco

Come arrivare alla meta
del 2010
di Giovanni Collino

Soccorso e prevenzione
di Massimo Barra

Dalle stelle alla strada
di Margherita Hack

L'esempio della
Gran Bretagna
di Lorenzo Pinna

La prevenzione inizia in
famiglia
di Maria Rita Parsi

Guida scegliendo la vita
di Alessandro Meluzzi

La morte in un bicchiere
di Emanuele Scafato

Valutazione cognitiva
e strategie d'intervento
di Tiziano Agostini

I comportamenti dei
giovani al volante
di A.M. Giannini e F. Lucidi

SOCIAL NEWS

Culture a confronto - Mensile di promozione sociale

LA MORTE CI ASPETTA ALL'INCROCIO



**L'incidente stradale è la principale
causa di morte tra i giovani**



Copertina di
Paolo Maria Buonsante



www.socialnews.it - redazione@socialnews.it

"Alcuni di noi sono davvero strani: si appassionano per ciò che l'umanità abbandona quando ti impongono la moda più consumistica; piangono per la perdita di un libro anche se la televisione parla solo di calciomercato; accolgono nelle loro case i diseredati ma si oppongono al commercio della droga; combattono per i bambini senza infanzia e senza padri ma rifiutano la guerra e le armi di distruzione. Alcuni di noi sono davvero strani: lottano a fianco dei lavoratori sfruttati; combattono per il riconoscimento dei senza terra, dei senza voce; difendono le donne oppresse, mutilate, violate; mettono in discussione tutto per raccogliere un fiore e rischiano la propria vita per donare un sorriso. È proprio vero, siamo davvero strani: abbiamo scelto di urlare al mondo l'importanza del valore della vita".

Il direttore

- 3
- Lenzuoli bianchi
- di Massimiliano Fanni Canelles
- 4
- La morte in un bicchiere
- di Emanuele Scafato
- 7
- L'impegno del Governo
- di Livia Turco
- 8
- Come arrivare alla meta del 2010
- di Giovanni Collino
- 10
- Soccorso e prevenzione
- di Massimo Barra
- 11
- L'esempio della Gran Bretagna
- di Lorenzo Pinna
- 12
- Obiettivo sicurezza
- di Giuseppa Cassaniti Mastrojeni
- 13
- Dalle stelle alla strada
- di Margherita Hack
- 14
- Guida scegliendo la vita
- di Alessandro Meluzzi
e Lucia Saporito
- 15
- La prevenzione inizia in famiglia
- di Maria Rita Parsi di Londrone
e Daniela di Veroli
- 16
- I veicoli sono sicuri, è la formazione che manca
- di Mauro Velardocchia
- 18
- I comportamenti dei giovani al volante
- di Anna Maria Giannini e
Fabio Lucidi
- 20
- Valutazione cognitiva e strategie d'intervento
- di Tiziano Agostini
e Giovanni Righi



Questo periodico è associato all'Unione Stampa Periodici Italiana

Questo periodico è aperto a quanti desiderino collaborarvi ai sensi dell'art. 21 della Costituzione della Repubblica Italiana che così dispone: "Tutti hanno diritto di manifestare il proprio pensiero con la parola, lo scritto e ogni mezzo di diffusione".

Tutti i testi, se non diversamente specificato, sono stati scritti per la presente testata. La pubblicazione degli scritti è subordinata all'insindacabile giudizio della Redazione: in ogni caso, non costituisce alcun rapporto di collaborazione con la testata e, quindi, deve intendersi prestata a titolo gratuito.

Registr. presso il Trib. di Trieste n. 1089 del 27 luglio 2004 - ROC Aut. Ministero Garanzie Comunicazioni n° 13449
Proprietario della testata: Associazione di volontariato @uxilia onlus www.auxilia.fvg.it - info@auxilia.fvg.it
Stampa: Grafiche Manzanesi - Manzano (Ud)

Qualsiasi impegno per la realizzazione della presente testata è a titolo completamente gratuito. Social News non è responsabile di eventuali inesattezze e non si assume la responsabilità per il rinvenimento del giornale in luoghi non autorizzati. È consentita la riproduzione di testi ed immagini previa autorizzazione citandone la fonte. Informativa sulla legge che tutela la privacy: i dati sensibili vengono trattati in conformità al D.L.G. 196 del 2003. Ai sensi del D.L.G. 196 del 2003 i dati potranno essere cancellati dietro semplice richiesta da inviare alla redazione.

SOCIAL NEWS

Anno 4 - numero 9 - Novembre 2007

Direttore responsabile:
Massimiliano Fanni Canelles
Dirigente medico azienda sanitaria n°4

Direttore editoriale:
Luciana Versi

Redazione:
Claudio Cettolo
Capo redattore, grafica
Paolo Buonsante
Giornalista pubblicista, satira
Serenella Pesarin
Direttrice Generale DGM Ministero Giustizia
Paola Viero
Esperta UTC Ministero Affari Esteri
Cristina Castelli
Professore ordinario università Cattolica
Daniela Carretti
Ufficio legale
Paola Pauletig
Redattore Social News on-line e segreteria
Marina Cenni, Elena Volponi
Correzione ortografica
David Roici, Alessandra Skerk
Spedizioni

Sedi di Redazione:
Trieste (Ivana Milic), Udine (Claudio Cettolo),
Milano (Manuela Ponti), Roma (Paola Viero),
Napoli (Grazia Russo), Torino (Elena Volponi),
Bologna (Maria Rosa Dominici), Palermo (Salvo
Garofalo).

Collaboratori di Redazione:
Luca Casadei
Maria Rosa Dominici
Paolo Falconer
Cinzia Lacalamita
Micaela Marangone
Emanuel Mian
David Roici
Grazia Russo
Martina Seleni
Cristina Sirch
Claudio Tommasini

Con il contributo di:
Tiziano Agostini
Massimo Barra
Cosimo Buccolieri
Giuseppa Cassaniti Mastrojeni
Elio Cerchietti
Giovanni Collino
Fabiola Danelutto
Daniela di Veroli
Anna Maria Giannini
Margherita Hack
Cinzia Lacalamita
Anna Paola Lacatena
Maria Grazia Lentini
Fabio Lucidi
Micaela Marangone
Andrea Marella
Alessandro Meluzzi
Emanuel Mian
Maria Rita Parsi di Londrone
Massimiliano Pigato
Lorenzo Pinna
Giovanni Righi
Lucia Saporito
Emanuele Scafato
Rossana Silvia Pecorara
Vincenzo Simeone
Giuseppe Stornello
Livia Turco
Antonello Vanni
Mauro Velardocchia

DECALOGO PER LA SICUREZZA

Per viaggiare in sicurezza invitiamo tutti gli utenti della strada a seguire e rispettare alcune essenziali regole.

1 - PRIMA DI PARTIRE NON SOVRACCARICARE IL TUO VEICOLO E CONTROLLA CHE FUNZIONI PERFETTAMENTE

(pressione e stato di usura dei pneumatici, olio del motore, olio dei freni, acqua del radiatore, funzionamento dei fari)
"Chi ben comincia è a metà dell'opera"

2 - PRIMA DI UN VIAGGIO NON FARE PASTI ABBONDANTI E RIPOSATI PER EVITARE COLPI DI SONNO

È vero che "chi dorme non piglia pesci" ma almeno non "prende una cantonata"

3 - EVITA IL CONSUMO E L'ABUSO DI ALCOLICI E DI DROGHE PRIMA DI METTERTI ALLA GUIDA

"Disgrazia e osteria fanno la stessa via"

4 - ALLACCIA SEMPRE LE CINTURE DI SICUREZZA, SIA ANTERIORI CHE POSTERIORI

"La prudenza non è mai troppa" e la legge parla chiaro

5 - NON GUIDARE A VELOCITÀ ELEVATE

(devi avere tempo e spazio necessario a reagire in caso di imprevisto e regolare la velocità a seconda della strada, delle condizioni del traffico, delle condizioni meteorologiche e della visibilità)

"Chi va piano va sano e va lontano"

6 - FAI SOSTE FREQUENTI ALLE PRIME AVVISAGLIE DI SONNOLENZA O DI AFFATICAMENTO

"Meglio tardi che mai"

7 - FAI VIAGGIARE SICURI I TUOI BAMBINI IN AUTO UTILIZZANDO GLI APPOSITI SEGGIOLINI

"Fidarsi è bene, non fidarsi è meglio"

8 - SU MOTO E MOTOCICLI INDOSSA SEMPRE IL CASCO, OMOLOGATO ED ALLACCIATO

"Uomo avisato, mezzo salvato"

9 - IN AUTOSTRADA UTILIZZA SEMPRE LE LUCI ANABBAGLIANTI E MANTIENI LA DISTANZA DI SICUREZZA

"Con le buone maniere si ottiene tutto"

10 - NON ABBANDONARE IL TUO ANIMALE PER ANDARTENE IN FERIE TRANQUILLO

(puoi portarlo con te oppure sistemarlo in apposite pensioni oppure affidarlo ad una persona che lo accudisca al tuo posto. Le soluzioni sono tante... il tuo amico fedele è unico!) "Can che abbaia non morde"

Buon Viaggio

"Tutto è bene ciò che finisce bene"

Anche quest'anno LA STRADA SIAMO NOI partecipa all'iniziativa "Vacanze con i fiocchi".

www.lastradasiamonoi.it



Lenzuoli bianchi

Massimiliano Fanni Canelles

Ogni anno in Italia i morti per incidenti con autoveicoli sono più di settemila e si prevede che nell'anno 2020 la strada raggiungerà il terzo posto come causa di disabilità subito dopo la cardiopatia ischemica e la depressione maggiore. Ma il quadro delle vittime è ben più ampio di quello evidente dalle fredde statistiche.

A chi muore infatti si aggiunge la sofferenza dei congiunti e chi contrae un handicap diventa un peso per i suoi parenti. Al drammatico costo in vite umane non possiamo non considerare quindi l'aumento del costo sociale che rende necessario un'efficace e urgente piano di prevenzione. L'Unione Europea ha definito come obiettivo quello di dimezzare gli incidenti e le vittime entro il 2010. In Italia questo sforzo è stato tradotto nel piano nazionale per la sicurezza stradale ma sia la patente a punti che i maggiori controlli di polizia e l'utilizzo dell'etilometro non sono riusciti a ridurre adeguatamente il numero di incidenti e di vittime. Dopo un decremento del 10% nel 2003 negli anni successivi la diminuzione si è fermata a un modesto -5% l'anno contro una diminuzione media necessaria del 9% per raggiungere l'obiettivo. A tutto questo si aggiungono le allarmanti notizie del possibile depotenziamento della polizia stradale che permetterebbe di razionalizzare le energie e risparmiare sulle spese ma inevitabilmente porterebbe ad un aumento di morti sull'asfalto.

Benché i mezzi di trasporto siano sempre più tecnologici è la componente umana ad essere responsabile della grande maggioranza degli incidenti: spesso la percezione del rischio è alterata e così la velocità, la guida distratta e il mancato rispetto della precedenza e della distanza di sicurezza. Ma non solo, siamo tutti scioccati dalle continue notizie di omicidi provocati da chi si mette alla guida sotto l'effetto di alcool e sostanze stupefacenti ma anche dai provvedimenti presi dalle istituzioni per gli autori di questi reati che non paiono adeguati alla grande maggioranza della popolazione. L'arresto per uno, tre, sei mesi per guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti risultano pene perlomeno discutibili che diventano inaccettabili se l'autore del reato non fa poi un solo giorno di carcere.

Nel campo della prevenzione comunque molto è stato fatto soprattutto sulla sicurezza attiva e passiva anche grazie allo sviluppo delle ricerche e della tecnologia ma forse l'informazione sull'utilizzo di questi sistemi è stata deficitaria. Diversi studi evidenziano come, in caso di morte, grande responsabilità abbiano il cattivo uso dei dispositivi di sicurezza quali casco, cinture, ma anche la scarsa presa di coscienza dei meccanismi elettronici. Si capisce quindi come sia necessario agire su vari settori senza trascurarne nessuno, ma se vogliamo impegnarci realmente perché i nostri figli non finiscano sotto un lenzuolo bianco steso sull'asfalto è necessario sì sanzionare il conducente che trasgredisce ma anche le istituzioni responsabili di inerzie ed omissioni o ancor più quelle aziende che gestiscono i servizi esclusivamente secondo il loro profitto.

La morte in un bicchiere

A livello europeo un incidente su quattro (25%) è attribuibile all'alcol e negli incidenti causati da guida in stato di ubriachezza la stragrande maggioranza delle persone coinvolte (96%) è rappresentata da individui di sesso maschile, di cui il 33% giovani di età compresa tra i 15 e i 34 anni

La comunicazione della Commissione Europea COM(2001)370, “Politiche europee di trasporto per il 2010: tempo di decidere”, propone come obiettivo prioritario il dimezzamento del numero di persone uccise sulle strade europee, da 50.000 del 2000 a 25.000 entro il 2010. L'analisi delle cause che determinano gli incidenti stradali mostra che, a livello europeo, un incidente su quattro (25%) è attribuibile all'alcol, e che negli incidenti causati da guida in stato di ubriachezza la stragrande maggioranza delle persone coinvolte (96%) è rappresentata da individui di sesso maschile, di cui il 33% giovani o giovani adulti di età compresa tra i 15 e i 34 anni. Il 5 settembre 2007 il Parlamento Europeo ha adottato una Risoluzione sulla strategia comunitaria per contrastare l'abuso di alcol (<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0377+0+DOC+XML+V0//IT&language=IT>). Tra le numerose ed interessanti misure proposte, in merito all'alcol alla guida la Risoluzione espone dettagliatamente le iniziative e le misure che gli Stati Membri e la Commissione Europea sono invitati a realizzare (riquadro).

11. Il Parlamento Europeo chiede alla Commissione e agli Stati membri, in collaborazione con le competenti organizzazioni non governative e associazioni economiche nell'ambito del Forum alcol e salute creato di recente in seguito ad un'iniziativa della Commissione, di sollecitare uno scambio delle migliori pratiche, al fine soprattutto di contrastare il consumo nocivo e pericoloso di alcol da parte di bambini e giovani, e di adottare le misure seguenti:

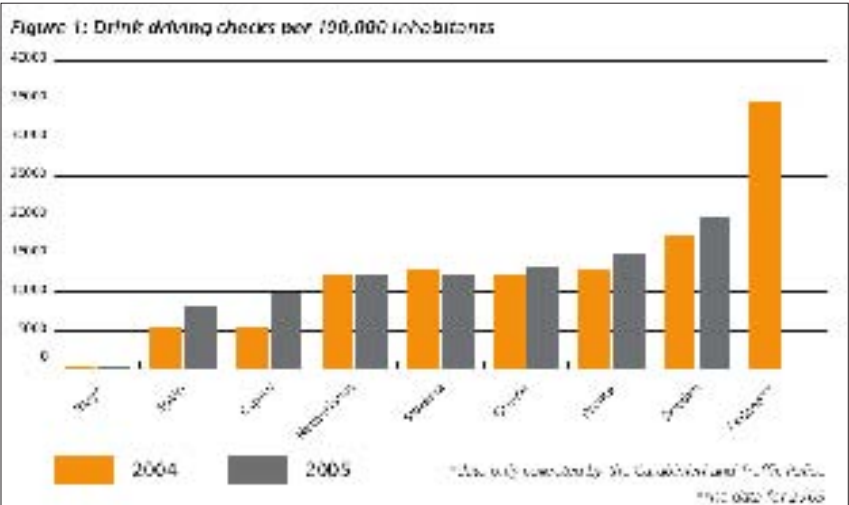
.....omissis

VI) promuovere a livello europeo un tasso massimo di alcolemia per quanto possibile pari allo zero per mille per i nuovi conducenti, come già proposto dal Parlamento nella sua risoluzione del 18 gennaio 2007 sul programma d'azione per la sicurezza stradale - bilancio intermedio, tenendo presente che alcuni cibi preparati possono contenere tracce di alcol,

VII) prevedere maggiori possibilità per conoscere e verificare il tasso di alcolemia anche mediante un calcolo effettuato in proprio su Internet nonché l'ampia disponibilità di etilometri, specialmente presso discoteche, pub e stadi, e lungo le autostrade e le strade in generale, in particolare durante le ore notturne e garantire che il messaggio trasmesso ai consumatori sottolinei che il consumo di alcol e la guida non sono compatibili;

VIII) prendere ogni misura necessaria per aumentare al massimo i controlli sulla guida in stato di ebbrezza,

IX) inasprire le sanzioni imposte dagli Stati membri per la guida in stato di



ebbrezza, quali la sospensione prolungata della patente di guida, X) incoraggiare gli Stati membri a garantire la disponibilità di mezzi di trasporto pubblici alternativi per i conducenti che hanno consumato alcolici, XI) incoraggiare l'estensione dei "programmi sul conducente designato" ("chi guida non beve") attraverso canali educativi, viste le loro conseguenze positive sulla sicurezza stradale, ricordando al contempo ai passeggeri gli effetti nefasti del consumo nocivo e pericoloso di alcol, XII) istituire un premio europeo per la migliore campagna contro il consumo nocivo e pericoloso di alcol destinata alle scuole e ai giovani, XIII) intensificare lo scambio delle migliori pratiche tra Stati membri in merito alle modalità di cooperazione in materia di consumo nocivo e pericoloso di alcol e tra forze di polizia nazionali in merito ai controlli sulla guida in stato di ebbrezza da parte dei giovani, XIV) promuovere iniziative atte a garantire un'assistenza psicologica per le persone ricoverate in ospedale a causa di intossicazioni acute da alcol;

26. Il Parlamento europeo è convinto che la riduzione del numero di incidenti stradali e dei danni correlati provocati dall'alcol sia una priorità dell'Unione europea e quindi:

I) chiede alla Commissione di indicare e quantificare i concreti effetti nefasti della guida in stato di ebbrezza negli Stati membri, per poi procedere alla formulazione di obiettivi europei destinati agli Stati membri per ridurre la guida in stato di ebbrezza, nell'ambito dei quali gli Stati membri si impegnino a ridurre gli effetti nocivi della guida in stato di ebbrezza, tenendo conto degli sforzi già compiuti,

II) fatti salvi gli eventuali impegni imposti dalla normativa comunitaria, sottolinea che gli Stati membri hanno la facoltà di decidere le misure da adottare a livello nazionale, ma che essi devono riferire alla Commissione in merito ai progressi compiuti nella lotta agli effetti nocivi della guida in stato di ebbrezza,

III) rileva che la Commissione deve svolgere una funzione di supporto in relazione al conseguimento degli obiettivi europei, aiutando gli Stati membri a scambiarsi le conoscenze e le migliori pratiche e a realizzare studi europei sugli effetti nocivi della guida in stato di ebbrezza,

27. ritiene che, per affrontare meglio i rischi connessi al consumo nocivo e pericoloso di alcol sulle strade, sia necessario adottare le seguenti misure:

i) promuovere un sostanziale aumento dei controlli del tasso di alcolemia ed affrontare la notevole disparità delle normative tra Stati membri, mirando ad una convergenza della frequenza dei controlli nonché allo scambio delle migliori pratiche per quanto riguarda i luoghi in cui tali controlli devono essere effettuati,

II) promuovere sanzioni più severe per la guida in stato di ebbrezza, quali la sospensione prolungata della patente di guida,

III) promuovere la fissazione di un livello massimo di alcolemia pari allo zero per mille per i conducenti di un mezzo di trasporto che richieda una patente di guida di categoria A o B e per i conducenti di un mezzo di trasporto che richieda una patente di guida di categoria superiore, e per tutti gli autisti professionisti, tenendo presente che alcuni cibi preparati potrebbero contenere tracce di alcol;

28. sottolinea che occorre promuovere tutte le misure efficaci per evitare la guida in stato di ebbrezza; sollecita vivamente l'ulteriore sviluppo di sistemi alcolock e di altri strumenti che impediscano meccanicamente alle persone in stato di ebbrezza di guidare, in particolare agli autisti professionisti; “.....

La recente comunicazione dalla Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle Regioni “Una strategia dell'UE per sostenere gli Stati membri nel ridurre i danni alcol correlati” ha già identificato

come priorità da perseguire la riduzione degli infortuni e delle morti da incidenti stradali alcol correlati. È stato stimato dalla stessa Commissione Europea che l'applicazione efficace di misure contro la guida in stato di ebbrezza potrebbe ridurre sostanzialmente le morti per incidenti (fino al 25% nel caso di uomini, e fino al 10% nel caso di donne), le lesioni e l'invalidità. Esempi di politiche nazionali efficienti si basano sul rafforzamento di misure di controllo (random breath tests) frequenti e sistematiche, sostenute da campagne educative e di consapevolezza che coinvolgano tutte le parti in causa. La Francia ha dimezzato la mortalità da incidente stradale grazie a un sostanziale impiego dei controlli (oltre 10 milioni all'anno rispetto ai circa 210.000 in Italia). La combinazione di controlli rigorosi e di un aumento della consapevolezza è giudicata, alla luce delle evidenze scientifiche disponibili, la chiave del successo. I giovani e i conducenti neopatentati sono più coinvolti in incidenti stradali alcol correlati: un esempio di politica efficace basata sull'evidenza scientifica è l'introduzione di un limite di concentrazione alcolica del sangue (BAC) più basso o uguale a zero per queste categorie e, per ragioni di sicurezza, anche per i conducenti di mezzi pubblici e di veicoli commerciali, come, peraltro, è già assicurato dal Decreto del marzo 2006 attraverso un atto di intesa Stato-Regioni. L'Italia, nel confronto europeo (Report Figura 1), è la Nazione con più bassi livelli di controlli (circa 280mila nel 2006, circa 480mila nei primi 9 mesi del 2007 con proiezione di 640.000 controlli stimati al termine dell'anno). L'Italia è anche la Nazione dove si registra la più bassa probabilità di subire un controllo (Dati Progetto Europeo SARTRE; figura 2) come testimoniato dalla risposta del 95% degli italiani intervistati che hanno dichiarato di non aver mai subito alcun controllo dell'alcolemia nel corso degli ultimi tre anni; per converso circa il 5 % ha dichiarato di aver subito almeno una volta un controllo rispetto al 22% dei tedeschi, del 32% degli spagnoli e dei francesi e del 65% dei finlandesi (dati riferiti all'anno 2002). Il livello di controlli etilometrici eseguiti in Francia, pari a 10 milioni all'anno, è quello che ha consentito di ridurre tra il 2002 ed il 2005 del 35% circa la mortalità da incidente stradale a fronte di un'attività di controllo che ha coinvolto 15.000 guidatori per 100.000 abitanti. I livelli di controlli in alcune Nazioni europee negli anni 2004 e 2005 sono estrapolabili da quanto riportato nel Report europeo del marzo 2007 a cura dell'European Transport Safety Council (<http://www.etsc.be/documents/ETS%20001-07.pdf>). Per tutte le nazioni i livelli attuali sono stati incrementati o mantenuti stabili lì dove già elevati. Negli ultimi 3 anni solo 4 italiani su 100 sono stato controllati per il valore alcolemico, alla guida contro il 34% dei francesi, il 37% degli olandesi, il 41 degli svedesi, e addirittura il 64% dei finlandesi (Fonte: Relazione M.Coppo, alla Consulta Nazionale per la sicurezza stradale) L'evidenza scientifica sottesa alla necessità di incrementare da un lato i controlli e contestualmente di ridurre i livelli di alcolemia alla guida è sostanziale, unanimemente riconosciuta e recentemente oggetto di un'analisi dell'Osservatorio Nazionale Alcol dell'Istituto Superiore di Sanità e del Centro dell'OMS per la Ricerca sull'Alcol dell'Istituto Superiore di Sanità (fonte: Emanuele Scafato e Rosaria Russo. Alcol, guida, sicurezza e salute: analisi e proposte per una strategia di prevenzione basata sull'evidenza scientifica, http://www.epicentro.iss.it/temi/alcol/alcol_ebp.asp). Secondo tale analisi le quantità consumate di alcol e i livelli di alcol nel sangue giocano un ruolo determinante sulle condizioni di idoneità psicofisica alla guida e quindi sul livello del rischio a cui ci si espone mettendosi alla guida dopo aver bevuto quantità anche moderate di alcol. Il rischio connesso alla guida in stato di ebbrezza aumenta sia con la quantità di alcol assunta sia con la frequenza delle occasioni di consumo eccessivo (Midanik et al. 1996). Il confronto tra i tassi alcolemici (BAC)

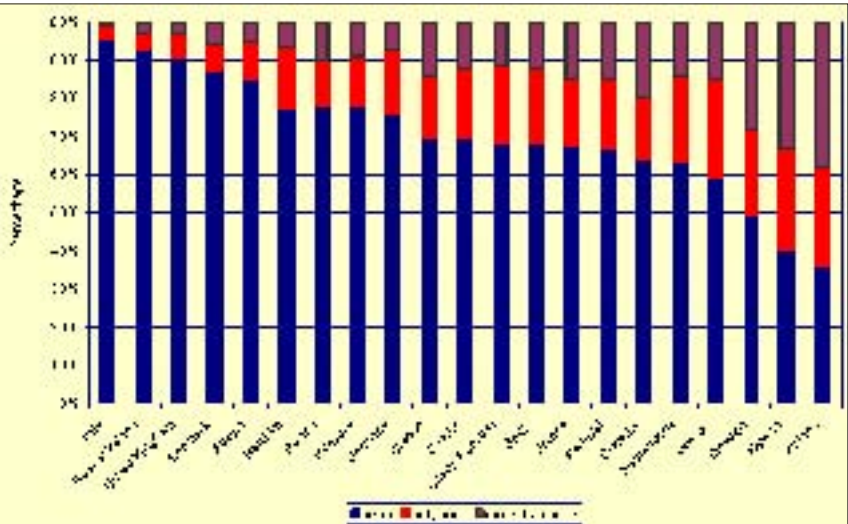


Figure 2: Self-reported frequency of alcohol controls over the past 3 years. Source: SARTRE3 (European Road Safety Observatory on <http://www.erso.eu/index.htm>)

dei guidatori coinvolti in incidenti stradali e di quelli non coinvolti mostra un rischio di incidente maggiore del 38% alla concentrazione di 0,5 g/litro e quasi cinque volte maggiore alla concentrazione di 1,0 g/litro (Blomberg et al. 2002). La curva grafica del rischio si fa più ripida per le collisioni gravi e fatali, per gli incidenti in cui è coinvolto un solo veicolo, e per i più giovani. Il consumo di alcol, a qualunque livello, aumenta sia la probabilità di essere ricoverati in ospedale per lesioni da guida in stato di ebbrezza, sia la gravità delle lesioni subite in conseguenza dell'incidente alcol correlato (Borges et al. 1998). Queste evidenze scientifiche, spesso poco conosciute, forniscono la base razionale per l'attuazione di iniziative di prevenzione volte alla riduzione di comportamenti a rischio le cui conseguenze travalicano i limiti personali coinvolgendo spesso, passivamente, chi di quel rischio non è responsabile. Una rassegna internazionale di 112 studi ha fornito una forte evidenza scientifica del fatto che la diminuzione delle abilità di guida comincia con un avvio da un livello di concentrazione di alcol nel sangue di zero (Moskowitz e Fiorentino 2000). Uno studio che ha confrontato le concentrazioni di alcol nel sangue (BAC) di conducenti coinvolti in incidenti con quelle di conducenti non coinvolti in incidenti ha riscontrato che i maschi e le femmine di tutte le età con BAC tra 0,2 g/l e 0,49 g/l presentano un rischio almeno tre volte maggiore di morire in un singolo incidente d'auto. Il rischio aumenta ad almeno 6 volte con un BAC tra 0,5 g/l e 0,79 g/l, e a 11 volte con un BAC tra 0,8 g/l e 0,99 g/l (Zador et al 2000). L'alcol influisce sempre negativamente sulle prestazioni psicomotorie e sul giudizio alla guida. Non esistono limiti di basso consumo da considerarsi più sicuri: le abilità alla guida risultano compromesse anche a livelli di consumo molto bassi. La ricerca mondiale ha dimostrato una forte riduzione negli incidenti stradali anche mortali quando i livelli di alcolemia consentiti sono stati abbassati. L'efficacia della legislazione sui livelli di alcolemia dipende in larga parte dall'attività di controllo e, in particolare, dai controlli randomizzati. Tutti gli studi disponibili confermano che l'effetto positivo di una nuova legislazione per abbassare i limiti di BAC è maggiore se è accompagnato da dibattiti pubblici, da campagne dei media e dall'applicazione delle nuove leggi. Per questo il ministero della Salute, in collaborazione con l'Iss, ha lanciato nel 2005 la campagna “Se guidi, non bere”, che si è integrata strategicamente nel 2006 con un'attenzione particolare ai luoghi dedicati al divertimento, per rendere più sicure le serate dei giovani e più serene quelle dei genitori. Il progetto “Il Pilota”, proposto dall'Osservatorio Nazionale Alcol del Centro Nazionale di Epidemiologia, Sorveglianza e Promozione della Salute (CNESPS) dell'ISS in collaborazione con la Società Italiana di Alcolologia si è posto come modalità innovativa di sensibilizzazione, informazione, ricerca e promozione della salute che si spera possa aver contribuito a convincere i giovani ad avere maggiore attenzione ai propri consumi alcolici

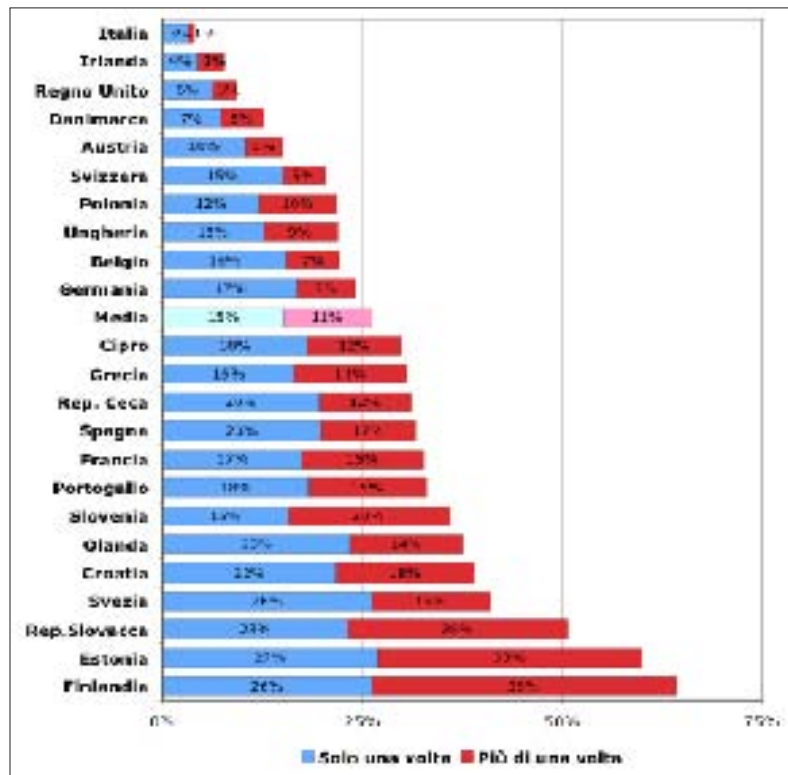


Figure 3: Self-reported frequency of alcohol controls over the past 3 years.

Source: SARTRE3

(<http://sartre.inrets.fr/english/sartre3E/Booklets/italian/Page12.htm>)

ci e, soprattutto, a prevenire gli effetti evitabili connessi all'abuso. L'informazione fornita attraverso il libretto "il Pilota", i materiali sviluppati dalla campagna del ministero della Salute, la proiezione degli spot realizzati e la rilevazione volontaria delle abitudini dei giovani nelle discoteche hanno mostrato un buon grado di accoglienza e stimolato la curiosità costruttiva dei giovani. I dati relativi a un identikit del bere in discoteca sono stati resi disponibili nel corso dell'Alcol Prevention Day 2007, il 12 aprile a Roma (www.epicentro.iss.it/temi/alcol/alcol.asp). In estrema sintesi, dalla ricerca "Il Pilota" condotta dal Centro OMS per la ricerca sull'alcol dell'ISS nelle discoteche e finanziata dal Ministero della Salute emerge che soltanto il 58,7 per cento indica correttamente in 0,5 il limite previsto dalla normativa per il consumo di alcol da non superare alla guida. Il 41,3 per cento indica livelli differenti e il 7,6 per cento non sa o non risponde. Tra tutti i giovani che hanno identificato correttamente il limite di 0,5 grammi/litro di alcolemia, il 19,2 per cento ammette di non conoscere il numero di bicchieri che corrispondono alle qualità sanzionabili dal codice della strada, l'8,2 per cento reputa che 5g/lt corrisponda a zero bicchieri e soltanto uno su tre ragazzi (il 29,9 per cento) identifica correttamente in 2-3 bicchieri il numero di drinks che determinano 0,5 grammi di alcolemia. L'iniziativa del "guidatore designato" è una delle esperienze che a livello europeo ha dimostrato di poter contribuire a ridurre il rischio di disabilità, morbidità e mortalità prematura a causa di un incidente alcol correlato. È peraltro un'iniziativa richiamata dalla recente Comunicazione della Commissione Europea riguardante l'adozione della "Community Strategy on Alcohol", e identificata come una delle buone pratiche da incoraggiare per la prevenzione dell'incidentalità stradale e dei preoccupanti livelli connessi di mortalità e disabilità giovanile in tutta Europa: «Le campagne mediatiche, come la campagna contro l'assunzione di alcol al volante, "Euro-Bob", finanziata dalla Comunità, possono servire ad informare e sensibilizzare nonché ad integrare gli interventi pubblici». Si stima che il 30-40% dei 225.078 incidenti avvenuti in Italia nel 2005, dei 313.727 feriti e dei quasi 6000 morti a causa di incidente stradale sia alcol correlato. Sono pertanto evitabili con interventi mirati che ridurrebbero significativamente il costo economico, sanitario e sociale,

costo stimato nel 2004 in oltre 33 miliardi di euro, il 2,5% del Pil (fonte: Aci - direzione studi e ricerche - area statistica novembre 2006). Tenuto conto di tutto ciò appare quindi opportuno che vengano adottate e rinnovate strategie per la riduzione dell'incidentalità stradale (mortalità, morbidità, invalidità), rivolte in particolare agli eventi fatali che riconoscono nell'alcol e nello stato di ebbrezza uno dei principali fattori causali completamente evitabili. Dalla revisione della letteratura e dalle esperienze in atto a livello europeo e internazionale l'Osservatorio Nazionale Alcol dell'Istituto Superiore della Sanità ha estrapolato dieci iniziative e misure che possono contribuire a innalzare efficacemente i livelli di sicurezza stradale:

1. riconsiderare i livelli attuali di alcolemia consentiti alla guida (BAC) e valutare l'opportunità di introdurre livelli più bassi (introduzione di livelli progressivamente decrescenti in maniera progressiva nel tempo)
2. valutare l'opportunità di introdurre livelli di alcolemia consentiti alla guida pari a zero per i più giovani guidatori (sino a 20 anni per esempio) e per quelli con meno di 5 anni di patente
3. valutare l'opportunità di vietare l'assunzione di alcol nel corso di attività lavorative che comportano la guida di autoveicoli, in particolare per quelli adibiti al trasporto di terzi (come già prefigurato in parte attraverso il Provvedimento di intesa Stato-Regioni del 16 marzo 2006)

4. consolidare la tutela della salute e della sicurezza dei giovani fino a 18 anni, in particolare quelli che comunque si pongono alla guida di veicoli, incrementando da 16 a 18 anni l'età minima legale per la somministrazione delle bevande alcoliche e introducendo il divieto alla vendita e non solo di somministrazione attualmente vigente (come da proposta di legge già avanzata in questo senso)
5. promuovere il divieto di vendita di tutte le bevande alcoliche sulle autostrade per 24 ore al giorno, modificando in via permanente l'attuale Decreto legge che prevede il divieto di vendita di soli superalcolici tra le 20 e le 6 del mattino
6. incrementare la numerosità dei controlli dell'alcolemia (aria espirata) da attuare in maniera randomizzata e secondo protocolli prestabiliti come, per esempio, quelli già prodotti dall'ISS
7. favorire le iniziative volte all'autocontrollo dell'alcolemia prima di porsi alla guida all'uscita di locali pubblici e quelle che contemplino la possibilità di trasporto attraverso mezzi pubblici di persone non idonee alla guida
8. favorire l'attuazione di campagne di sensibilizzazione che incrementino la consapevolezza nella popolazione del rischio connesso all'alcol alla guida, coinvolgendo l'ambito scolastico in stretta connessione con quello familiare
9. favorire l'attuazione di iniziative rivolte ai giovani come quella del "guidatore designato" arricchita di una componente di ricerca conoscitiva e di valutazione dell'intervento
10. finanziare la ricerca sui fattori che possono contribuire a diminuire l'impatto sulla salute e sulla sicurezza di comportamenti di abuso alcolico o di modelli che possono favorire l'adozione di stili di vita sani e di guida più sicura. Si tratta di misure già valutate positivamente dalla Consulta Nazionale Alcol (Legge 125/2001) e inserite in linea di principio nel Programma di Governo "Guadagnare Salute" e nel "Piano Nazionale Alcol e Salute" oggetto di atto di intesa tra Stato e Regioni e che richiederanno l'attivazione da parte della società, oltre che dei decisori politici, affinché misure e politiche di controllo possano riuscire ad integrarsi nella vita quotidiana di tutti gli individui a tutela della salute e della sicurezza di tutti.

Emanuele Scafato

Responsabile dell'Osservatorio fumo, alcol e droga dell'Istituto superiore di sanità e direttore del Centro dell'organizzazione mondiale della sanità per la ricerca e la promozione della salute su alcol e patologie alcol-correlate

L'impegno del Governo

È da poco operativo il Piano Nazionale Alcol e Salute, nato con l'obiettivo di coordinare tutte le attività di prevenzione e presa in carico dei problemi correlati all'abuso dell'alcol tra la popolazione. Il Piano si prefigge di ridurre i consumi e prevenire i danni da alcol correlati, soprattutto per giovani, donne e anziani. A tale scopo sono stati stanziati, a livello nazionale, 4,5 milioni di euro per tre anni

Recenti statistiche ci mostrano un pericoloso incremento dell'abitudine al bere per ubriacarsi, anche nel nostro paese e soprattutto tra i giovani. Basti pensare che, se nel 1999 la percentuale dei giovani italiani che si ubriacavano almeno tre volte in un mese era del 3%, nel 2003 (ultimo anno di osservazione disponibile) risultava del 7%, quindi più che raddoppiata, anche se sempre inferiore a quella di molti Paesi europei. Esiste una forte correlazione tra abuso di alcol e salute. L'abuso di alcol resta infatti uno dei principali fattori di rischio di malattia e morte. Ma, soprattutto tra i giovani, quando l'abuso di alcol è associato alla guida diventa una vera e propria emergenza nazionale. L'elevata e crescente mortalità giovanile per incidente stradale si stima correlata ad abuso di alcol per più del 40% dei casi e rappresenta la causa di oltre il 46% del totale dei morti di età compresa tra 15 e 24 anni. È una realtà che richiede dunque la programmazione di adeguati interventi per prevenire questi danni e per promuovere comportamenti e stili di vita coerenti con il mantenimento di un buono stato di salute. Sul piano normativo è da poco operativo il Piano Nazionale Alcol e Salute nato con l'obiettivo di coordinare tutte le attività di prevenzione e presa in carico dei problemi correlati all'abuso dell'alcol tra la popolazione. Il Piano si prefigge di ridurre i consumi e prevenire i danni alcol-correlati, soprattutto per giovani, donne e anziani. A tale scopo abbiamo stanziato 4.5 milioni di euro per tre anni. Le azioni strategiche previste dal piano sono realizzate in collaborazione con le Regioni e con

il coinvolgimento di strutture e soggetti del SSN, del mondo della scuola e dello sport, del sindacato, delle Forze dell'Ordine e delle imprese del settore. Sul piano della prevenzione, che in questo settore è estremamente significativa, abbiamo promosso il programma interministeriale "Guadagnare Salute. Rendere facili le scelte salutari" che tra i suoi obiettivi ha la lotta all'abuso dell'alcol, con particolare riferimento alle giovani generazioni. Un'area specifica del programma è dedicata alle strategie per ridurre l'abuso di alcol e le conseguenze sulla salute, ma anche le conseguenze drammatiche legate alla guida in condizioni di ebbrezza. Per ridurre l'abuso e il numero di incidenti stradali alcol-correlati è stata chiesta un'assunzione di responsabilità ed un impegno specifico ai produttori di bevande alcoliche. Auspichiamo anche di ottenere presto una revisione del codice di autoregolamentazione per la pubblicità e delle proposte per l'inserimento nella etichettatura delle bevande di almeno una avvertenza semplice, a tutela in particolare di alcune categorie a rischio quali donne in gravidanza, persone alla guida, assuntori di particolari farmaci e giovani. Nello stesso tempo abbiamo deciso di incrementare le attività di controllo anche promuovendo azioni di autotest responsabili. Importante poi la norma inserita di recente che vieta il consumo di alcolici nei locali dopo le due del mattino. Come significativi sono gli inasprimenti delle sanzioni per i guidatori che superano il tasso alcolemico consentito di "0,5 grammi litro" (pari a circa 2 bicchieri e mezzo di vino). Certo i divieti da soli non

bastano, ma sono assolutamente utili per scongiurare in ogni caso l'abuso soprattutto tra i giovani. Per questo penso sia giusto innalzare a 18 anni il divieto di vendita oggi previsto per la sola somministrazione in luoghi pubblici e per i soli minori di anni 16.

La UE ci segnala inoltre l'opportunità di portare a "zero" il limite di tasso alcolico consentito per i neo patentati (il limite attuale per tutti è di "0,5 grammi per litro"), consigliando in ogni caso di procedere ad una progressiva riduzione per tutti perché non esistono limiti di basso consumo da considerarsi più sicuri in quanto l'abilità alla guida risulta compromessa anche a livelli di consumo molto bassi. Insieme alla prevenzione altri interventi fondamentali sono l'informazione e la comunicazione ai cittadini. In questo ambito si è recentemente inserita la campagna del Ministero della Salute contro l'abuso di alcol, che abbiamo avviato già da questa estate periodo in cui diventa ancora più stretto il legame abuso di alcol-incidente stradale, con esiti, purtroppo, spesso fatali.

In questa nostra battaglia abbiamo voluto coinvolgere e farci aiutare da chi, per i giovani, rappresenta un vero e forte richiamo e un esempio di vita attiva ma sana, alcuni tra i protagonisti più significativi del mondo del calcio italiano. La tutela della salute e soprattutto il futuro delle nostre generazioni non deve essere delegato soltanto ai divieti e alle proibizioni delle istituzioni ma spetta ad ognuno di noi il compito di trasmettere ai nostri giovani il valore fondamentale dell'importanza della vita e della sua difesa come bene primario.

Livia Turco
Ministro della salute



Sen. Livia Turco



Come arrivare alla meta del 2010

Oltre a provocare 7mila vittime gli incidenti stradali in Italia sono la causa di 15mila invalidità gravi, 120mila ricoveri e più di un milione di persone al Pronto Soccorso, mentre in Europa ogni anno muoiono in questo modo più di 50mila persone. L'Unione Europea ha pertanto chiesto ai Paesi membri di attivare iniziative per la sicurezza stradale al fine di ridurre del 50 per cento i decessi ed i feriti gravi entro la fine del decennio

T rattare la sicurezza stradale significa occuparsi di una cultura da costruire, soprattutto in Italia, dove ogni anno i morti sulle strade sono più di 7mila. In Europa le vittime della strada sono ogni anno più di 50mila, è per questo motivo che l'Unione Europea ha chiesto ai Paesi membri di attivare iniziative per la sicurezza stradale al fine di ridurre del 50 per cento i decessi e i feriti gravi entro il 2010. Che cosa sta facendo l'Italia per raggiungere questo obiettivo? La patente a punti è stata una prima azione che però dovrebbe trovare una nuova formulazione soprattutto sui corsi di recupero punti. Il Parlamento e il Governo di recente sono intervenuti con una serie di nuove norme che vanno a dare l'ennesimo giro di vite agli automobilisti. Ben venga la repressione per chi sbaglia, ma occuparsi di sicurezza stradale deve voler dire costruire una cultura di rispetto verso la propria vita e di quella degli altri. Però la strada verso il 2010 è ancora lunga e in salita, per questo serve l'impegno di tutti. E per fare questo serve una rete tra tutte le istituzioni che devono attuare un fronte comune per fermare questa strage quotidiana. Anche la strada ha i suoi terroristi: chi fa uso di sostanze stupefacenti e abuso di alcol e poi si metta alla guida, magari con un'alta velocità, senza curarsi del fatto che sulla strada non si è mai da soli. Basta l'attraversamento della strada da parte di un animale piuttosto che l'arrivo improvviso di un veicolo perché si consumi un dramma, dal quale molte volte - troppe volte - non si può più tornare indietro. Giovani vite perse per una bravata fra amici, ragazzi investiti all'uscita di locali notturni, anziani pedoni e ciclisti vittime della distrazione provocata dall'utilizzo di un telefonino. Questi sono alcuni dei volti della mancata sicurezza sulle strade che ha distrutto dal dolore intere famiglie. La responsabilità non è soltanto di qualcuno, ma è di tutte le "agenzie di formazione": famiglia, scuola, chiesa, società civile, associazioni, enti locali, istituzioni. Tutti devono fare la loro parte, per questo è necessario un coordinamento di idee, azioni, contenuti che non si traducano soltanto in campagne di comunicazioni attraenti e simpatiche, ma insufficienti per fare fronte alla situazione odierna. È necessaria una distinzione fra informazione e comunicazione, così come tra formazione e insegnamento. Quest'ultimo deve necessariamente tradursi in una testimonianza di comportamento. Il compito primo spetta ai genitori: allacciare nella giusta maniera il seggiolino e utilizzare sempre la cintura di sicurezza in ogni spostamento. Da questi giusti comportamenti il bambino apprende (da qui il progetto europeo nato in Olanda, "Euriches", con l'armadillo", l'unico animale che si autoprotette), così che quando sarà ragazzo e guiderà il motorino sarà sensibile all'utilizzo del casco, come alla cintura di sicurezza in automobile e un giorno farà lo stesso con i propri figli. La cultura della sicurezza parte anche da qui, attraverso gesti che entrano a far parte della quotidianità e si trasformano in buone abitudini. Lo stesso vale per il richiamo da parte dei trasportati verso chi in quel momento è alla guida e spinge trop-

po forte il piede sull'acceleratore. Non avere il timore nel chiedere di rallentare e di rispettare i limiti previsti dal codice della strada può voler dire abbassare il grado di pericolo che in quell'istante si stava elevando al di sopra della soglia di sicurezza. E ancora la sottrazione delle chiavi per chi vorrebbe mettersi alla guida con un bicchiere di troppo. In questo contesto è nata quella che poi è diventata una buona prassi dell'Unione Europea: il guidatore designato, ossia colui o colei che non beve e rientrando da una serata in allegria conduce tutti a casa sani e salvi. Per i giovani non bastano paternali o maternali, servono regole chiare, da rispettare, ma in questo percorso è necessario porsi anche dalla loro parte. Da quella sfera che vive il giovane oggi, richiamato da mille divertimenti differenti ai quali diventa difficile dire di "no". Però l'emozione non va ricercata nell'illegalità. Non nelle droghe, non nell'abuso di alcool, non nella guida spericolata. E "no" ai gruppi che cercano di trascinare ragazzi e ragazze verso una strada sbagliata, perché usare la propria testa per fare le scelte è un'emozione che non ha eguali. Il volto bello dell'emozione giovanile è nello sport, nell'amicizia e nel desiderio di stare insieme, nella curiosità d'imparare e nella voglia di diventare grandi. Essere grandi deve volere anche dire maggiore responsabilità verso se stessi e gli altri, anche alla guida di un'auto o di una motocicletta. Se nella scuola dovrebbero tornare attuali le lezioni di quella che un tempo si chiamava "educazione civica", la formazione invece è compito delle scuole guida. I corsi dovrebbero essere ancora più articolati, improntati in particolare all'utilizzo dei dispositivi di sicurezza. Con l'evoluzione stradale degli ultimi anni sarebbe necessario un aggiornamento anche per chi la patente l'ha fatta propria nel passato. Basta guardarsi attorno per comprendere come si imponga quest'esigenza: ci sono persone che non sanno come entrare nelle rotatorie, avvicinarsi ai cosiddetti "semafori intelligenti" e fare una lettura utile della segnaletica che in realtà andrebbe quasi per intero riformulata, poichè troppi cartelli stradali rischiano di non essere più osservati dagli automobilisti. Per chi infrange le regole della strada è necessaria una sanzione, purché sia giusta e proporzionata, ma allo stesso sia utile per farne comprendere la motivazione. Per questo ho presentato per il nuovo Codice della strada un emendamento che era stato recepito solo in parte: la sanzione sociale. In proporzione al reato compiuto la sanzione amministrativa andrebbe affiancata da un lavoro socialmente utile che preveda azioni da svolgere a favore degli altri, nei Pronto Soccorso, in associazioni che si occupano di sicurezza stradale. La persona dovrebbe essere affiancata da un tutor, questo per far comprendere come l'errore sia stato tale e non vada più



Sen. Giovanni Collino

commesso. Purtroppo oggi i recidivi della strada sono troppi. Forse proprio perché non hanno capito e continuano a essere incoscienti. Il rispetto per gli altri è troppo importante e va esteso a tutti, anche perché la gran parte degli incidenti stradali deriva da comportamenti non razionali, scorretti e imprudenti che possono essere modificati. La strada è un luogo sociale e le istituzioni hanno il compito morale e civico di regolamentarne i rapporti. Le forze dell'ordine sono impegnate con impegno sulle strade, ma troppo spesso il loro ruolo non trova il giusto rispetto da parte dei cittadini che tante volte li credono loro nemici e ne annunciano la presenza agli altri automobilisti. Non trovano giustificazione da parte dei cittadini però quelle polizie urbane che vengono schierate dai Comuni per rimpolpare le casse locali. Per far crescere la cultura della sicurezza è sempre necessaria la chiarezza nelle azioni e nelle parole, giusto per tracciare un percorso per chi guida che non contrapponga cittadini impauriti e forze dell'ordine pronte a punire, ma chiarisca l'importanza del ruolo di entrambi. Da un lato sono necessarie attenzione e prudenza e dall'altro capacità di capire l'entità degli errori e indurre alla correzione per evitare il peggio che in Italia è fatto di numeri poco rassicuranti. L'insicurezza stradale non è fatta solo di decessi, ma anche di feriti e di invalidi. In un anno oltre alle 7mila vittime, ci sono 15mila invalidi gravi, 120mila ricoveri e più di un milione di persone che ha accesso in Pronto Soccorso. In poche parole, dieci italiani su 100mila ogni anno perdono la vita in incidenti stradali che sono anche la prima causa di morte per i maschi che hanno meno di 29 anni. Nel mondo i decessi superano i 5milioni, per questo le Nazioni Unite (ONU) hanno promosso per il 2007 la prima settimana mondiale della sicurezza stradale fra le prime cause imputate: velocità, alcool, droghe, uso di cellulari alla guida, sonnolenza e stanchezza. Lo stato fisico e psicologico di ogni persona è sempre al centro dell'attenzione e questo vale a maggior ragione per gli automobilisti che devono avere lucidità e attenzione sempre al massimo per evitare pericoli e non essere loro stessi un pericolo per gli altri. La cultura della sicurezza deve partire da lontano e essere una costante per la vita di ogni uomo e di ogni donna. L'impegno di numerose associazioni che si occupano di questo tema è quanto mai rilevante e va a incidere sulla modificazione di cambiamento dei comportamenti di interi territori. La forte solidarietà sociale che aggrega su questo tema va incentivata anche da Comuni, Province e Regioni che non devono limitarsi a bandire concorsi per una tematica, ma devono coordinare azioni mirate con obiettivi precisi, con un monitoraggio costante delle attività. Per questo, in qualità di responsabile nazionale del Dipartimento Enti locali di Alleanza Nazionale, mi sto facendo promotore di una rete di collegamento tra gli amministratori rivolta alla promozione di iniziative di sicurezza stradale. È necessario in questa iniziativa che tutti sappiano ciò che fanno tutti: dalle politiche giovanili, alla viabilità, dalla pubblica istruzione ai lavori pubblici, passando per il sociale e le pari opportunità. Tutti i gruppi necessitano di essere in rete, non solo a livello locale, ma nazionale, senza che vengano costruiti meccanismi complessi, sia nel dialogo che nelle impostazioni. Oggi bastano internet e posta elettronica per comunicare, conoscere e far sapere. Questo vale anche per la sicurezza stradale che più di ogni altro mondo ha bisogno di crescere e di trovare articolazioni snelle e fluide che consentano ai cittadini di sentirsi più sicuri anche quando sono al volante o sulla sella di una moto.

Giovanni Collino

Senatore, membro della 4ª Commissione permanente (difesa) e della Commissione parlamentare per le questioni regionali

DI CANNABIS SI MUORE: ANCHE SULLE STRADE

Maggio 2007. Autobus scolastico si ribalta a Vercelli: due bambini morti (uno sul colpo, l'altro dopo una notte di coma cerebrale). Nel sangue dell'autista tracce di cannabis: aveva fumato uno spinello qualche ora prima. Sembra una notizia insolita in Italia, un Paese in cui marijuana e hashish sono circondate dalla "leggendarosa" secondo cui questa droga sarebbe innocua o addirittura apprezzata per chi vuole rilassarsi ed essere felice per qualche ora. In realtà molti governi occidentali hanno capito da tempo che l'uso di questa sostanza psicoattiva è letale, laddove si ricorra al suo consumo prima o durante la guida: gli Usa ad esempio hanno dimostrato, mediante esami svolti con l'analisi del capello, che ogni anno il 15% delle persone che ha avuto (o provocato) gravi incidenti anche mortali ha fumato marijuana e che nei giovani tra i 15 e i 20 anni le principali cause di morte sono due: l'inesperienza alla guida e l'uso di marijuana. Non solo: la Francia già da alcuni anni registra almeno 230 morti all'anno per "ubriachezza da cannabis" e recentemente il ministero della Salute francese ha dichiarato in un libro di quasi 200 pagine sulle droghe, destinato a tutti i cittadini, che questi 230 morti hanno meno di 25 anni. Per questi motivi, in Usa, Francia, Confederazione elvetica, Australia... non sono mancati e non mancano seri interventi di informazione e prevenzione: dalle campagne mediatiche ai cartelloni esposti ai bordi delle strade, dalle strategie educative nelle scuole e nelle agenzie di scuola-guida ai siti internet specifici sul tema. Invece in Italia si tace, non si svolgono adeguati e specifici esami, non si informa nelle scuole, nelle agenzie, e neppure sulle corsie delle autostrade. Eppure i gravi rischi cui espone questa droga in associazione alla guida erano già stati esposti nella Relazione annuale al Parlamento sullo stato delle Tossicodipendenze del 1999 (firmata da Livia Turco), che riportava dati e studi sul tema: chi utilizza cannabis ha disturbi nella percezione visiva ed acustica, perde la capacità di cogliere tempi e spazi in modo adeguato, non è in grado di controllare gli arti per frenare, sterzare, cambiare la traiettoria del veicolo in modo utile, ha i tempi di reazione molto rallentati e il sistema di allerta dell'organismo è completamente offuscato. Tutti fatti molto noti anche al Dipartimento di ricerca sulla sicurezza stradale dell'Istituto Superiore di Sanità, che dopo aver verificato la stretta relazione tra incidenti gravi e mortali (soprattutto nei giovani) e uso di sostanze psicotrope, e dopo aver condotto ampi questionari nelle scuole osservando che la consapevolezza del pericolo dell'uso di cannabis alla guida del motorino o del veicolo è in costante diminuzione presso le età più vulnerabili, ha affermato: "Essendo [la cannabis] una sostanza molto diffusa, esiste una tendenza a considerarla una 'non droga'. È necessario però ricordare che è la sostanza più frequentemente rilevata a seguito di incidente stradale grave [...] il suo uso alla guida dovrebbe essere decisamente e normativamente scoraggiato al pari di altre sostanze". Per questo, nel libro "Cannabis. Come perdere la testa e a volte la vita", Claudio Risé ha ritenuto importante, per l'incolumità sulle strade dei cittadini (anche i più piccoli) inserire un capitolo su "cannabis e guida" nella Parte Seconda del suo libro: "Cannabis. Un pericolo da ri-conoscere".

Antonello Vanni - curatore della documentazione scientifica del libro di Claudio Risé "Cannabis. Come perdere la testa e a volte la vita" (San Paolo ed., 2007)

Errata corrige: nel mese precedente l'articolo "All'origine di indebolimento cognitivo e demotivazione" è stato tratto dal libro "Come perdere la testa e a volte la vita" di Claudio Risé (San Paolo ed., 2007) capitolo: "Alla guida: il controllo è tutto".

Soccorso e prevenzione

L'aiuto alle persone vulnerabili, quali che siano le cause di tale vulnerabilità: questa la mission del Movimento Internazionale della Croce Rossa e della Mezzaluna Rossa, presente con 186 Società Nazionali in tutto il mondo. Intermediaria neutra tra le parti in tempo di conflitto armato, la Croce Rossa si propone di migliorare lo stato di salute delle popolazioni in caso di catastrofi naturali o prodotte dall'uomo e per malattie o incidenti.

Ecco il razionale alla base delle attività che la CRI ha intrapreso e continuerà a svolgere in tema di sicurezza stradale, grazie allo straordinario network dei suoi 250.000 volontari sparsi in 1.500 località su tutto il territorio nazionale.

La Croce Rossa Italiana è impegnata sul terreno della Sicurezza Stradale sia in materia di assistenza e primo soccorso che recentemente anche nella diffusione di una corretta informazione, con l'obiettivo di creare una maggiore consapevolezza collettiva, consigliando una guida responsabile e sconsigliando l'uso di alcol e droghe che, insieme alla velocità e alla stanchezza, rappresentano un cocktail micidiale per chi è alla guida di un'autovettura.

TRASPORTO PESANTE

L'autotrasporto rappresenta uno dei punti critici della sicurezza stradale. Peraltro il Parlamento Europeo raccomanda ai singoli Stati membri di intraprendere delle iniziative di sicurezza stradale in questo settore avvalendosi anche delle tecnologie esistenti.

La sperimentazione di dispositivi tecnologici su flotte di mezzi pesanti consente non solo di salvaguardare i conducenti da eventuali rischi di circolazione, ma anche di fornire preziose informazioni sui percorsi che tali mezzi compiono. L'iniziativa prevede di installare su 1.000 TIR altrettante scatole nere. I dati che le centraline telematiche registreranno, consentiranno alla Fondazione ANIA, con opportune aggregazioni, di poter analizzare i comportamenti di questi mezzi (km percorsi, tempi di movimento, numero di incidenti e furti, etc.) e trarne una serie di indicazioni utili per una migliore definizione del loro grado di pericolosità. Inoltre nell'Unione Europea per camion e pullman saranno obbligatori i sistemi CSE.

I sistemi CSE agiscono sui sistemi di frenaggio e i sistemi di alimentazione elettrica di un veicolo per aiutare il conducente a mantenere il controllo del veicolo in una situazione critica (dovuta, per esempio, al cattivo stato della strada o ad una velocità eccessiva in curva).

L'estensione del CSE nei veicoli, oltre che impedire gli incidenti, permetterà anche una riduzione importante dei blocchi della circolazione provocati dagli incidenti dei veicoli grossi. Secondo il regolamento anche i nuovi veicoli, delle categorie comuni, dovranno avere un CSE a partire dal 2010.

Claudio Cettolo

La CRI ha aderito alla campagna “La vita non è un optional”, promossa dal Ministero per le Politiche Giovanili e condiviso, assieme agli obiettivi della campagna, anche quello di diffondere la buona pratica del “guidatore designato”

La CRI ha già aderito alla Campagna “La vita non è un optional”, promossa dal Ministero per le Politiche Giovanili e le Attività Sportive e condiviso, insieme agli obiettivi della Campagna, anche quello di diffondere la buona pratica del ‘guidatore designato’, che giovani e meno giovani stanno applicando. Alcuni risultati sono già evidenti se si considera che nel confronto agosto-ottobre 2007 con lo scorso anno si è registrata una riduzione del 30 per cento degli incidenti stradali notturni. Già la patente a punti aveva contribuito ad una maggiore attenzione sulle nostre strade da parte degli automobilisti.

Il cammino però è ancora lungo e gli ostacoli talvolta imprevedibili, per la qual cosa è necessaria una costante e mirata attività sia legislativa che amministrativa. Molto è possibile fare sul terreno della formazione e della educazione stradale. Su questo campo è impegnata la Croce Rossa Italiana che ha aderito alla Campagna Europea coordinata dall'Ufficio Europeo di Croce Rossa e finanziata dalla Comunità Europea, prevedendo una serie di eventi a livello nazionale e locale, rivolti alla diffusione capillare di azioni formative ed informative per il biennio 2007/2008. L'iniziativa della Croce Rossa è finalizzata alla sensibilizzazione di ogni singolo cittadino europeo, dal bambino tra i banchi di scuola, all'adolescente che si avvicina al mondo dei veicoli, all'adulto che deve essere in grado di prestare un corretto primo soccorso, attirando l'attenzione delle Comunità, delle Organizzazioni, dei Governi e dei Media, diffondendo la concezione dell'incidente come “un grave disastro globale che distrugge vite umane, ostacolando lo sviluppo e lasciando milioni di persone in una forte vulnerabilità”. La CRI, nella sua particolarità di Associazione di volontariato ausiliaria dei poteri pubblici, collabora da tempo su tutto il territorio nazionale con le Forze dell'Ordine per la cosiddetta “prova del palloncino,, per la ricerca di altre sostanze psicoattive illegali, per il contatto precoce in strada con i tossicomani attivi, al fine di evitare che i soggetti non “lucidi,, si mettano alla guida di veicoli a motore.

Importante infine, e caratterizzata da numerose iniziative congiunte, è la collaborazione tra CRI e gestori delle discoteche coi quali condividiamo lo slogan sulla importanza di ogni singola vita umana: “You only have one life. Take care,,!



Massimo Barra

Massimo Barra
Presidente nazionale
Croce Rossa Italiana

L'esempio della Gran Bretagna

Nel Paese di Elisabetta II la tendenza è ridurre le pattuglie della stradale e aumentare la sorveglianza remota. I risultati di questa strategia, messa in atto dal 2000, sono una riduzione del 40% degli incidenti, dei morti e dei feriti, con un risparmio per l'erario di 250 milioni di sterline in spese sanitarie a fronte di un investimento di 96 milioni di sterline per piazzare telecamere e relative centraline nei punti strategici

È come se ogni anno in Italia si verificasse un attentato alle Torre Gemelle e un attacco a Pearl Harbuor messi insieme. Sulle strade del nostro paese sono morte, nel 2005, 5400 persone. Un numero simile alle vittime del micidiale attacco al World Trade Center di New York sommato a quelle del bombardamento, a sorpresa, che i giapponesi effettuarono sulla flotta americana del Pacifico, ormeggiata alle Hawaii nel dicembre 1941. E non una volta sola, ma ogni anno. Questa macabra contabilità, della quale ci ostiniamo a non renderci conto, significa 15 morti e 860 feriti al giorno: un vero e proprio bollettino di guerra. Fra questi terribili dati c'è tuttavia una piccola luce di speranza. Dal 2003 i morti sulle strade italiane sono diminuiti. Erano quasi 6500 quattro anni fa e oggi sono mille di meno. Un bel risultato. Cosa è successo? Secondo gli esperti la ragione principale è stata l'introduzione della patente a punti che, fra i vari effetti positivi, ha fatto allacciare la cintura di sicurezza alla grande maggioranza degli italiani. Un precauzione che, secondo le statistiche salva la vita nel 20% degli incidenti che, senza cintura, sarebbero stati mortali. È possibile migliorare ancora la situazione e raggiungere quell'obiettivo, fissato dall'Unione Europea, di dimezzare le vittime della strada entro il 2010? Cioè, per quanto riguarda l'Italia, ridurre questo tragico numero a circa 3300? È una sfida difficile e forse per il nostro paese impossibile. Ma altri paesi come la Gran Bretagna, simile per popolazione, parco macchine e chilometri per conducente all'Italia, hanno già raggiunto questo obiettivo. Le vittime di incidenti stradali sono infatti in questo paese 3500 e la tendenza è ad una continua diminuzione. Un numero certamente ancora drammatico, ma molto più basso di quello italiano. Come sono riusciti gli inglesi a raggiungere questo straordinario risultato? Un risultato che non fa risparmiare soltanto dolore e sofferenza, ma anche molti soldi.

Primo punto. Lotta all'eccesso di velocità. La principale causa di morte negli incidenti. L'arma segreta per vincere la battaglia: le telecamere sia quelle normali che a infrarossi, specialmente in prossimità dei semafori. Perché le telecamere siano veramente utili bisogna ovviamente valutare molto bene il luogo dove sistemarle. E grazie alla collaborazione delle varie agenzie, che si occupano della viabilità in Gran Bretagna, è stato possibile individuare e aggiornare rapidamente i luoghi dove avvengono più spesso gli incidenti causati dalla velocità. È in questi luoghi che le telecamere sorvegliano il traffico e individuano automaticamente gli automobilisti indisciplinati. Le autorità inglesi si sono anche accorte che il vero guadagno non sono i soldi incassati per le multe, ma quelli risparmiati per gli incidenti evitati. In altre parole, le telecamere non vengono nascoste per sorprendere gli automobilisti con il piede pesante sull'acceleratore, ma vengono ampiamente pubblicizzate per scoraggiare le velocità pericolose. Il sistema della sorveglianza remota è in questo paese molto efficiente. Nella centrale, le immagini delle telecamere vengono analizzate dai complessi programmi computerizzati e una volta individuata l'infrazione, si può quasi dire che la multa venga emessa automaticamente e quindi molto velocemente. Non solo. Questi sistemi, leggendo la targa, possono anche riconoscere il recidivo dell'eccesso della velocità e dosa-

re la multa a seconda delle infrazioni già commesse. Un comportamento particolarmente ostinato costerà insomma sempre più caro. Ovviamente in Gran Bretagna l'obbligo che una pattuglia fermi il forsennato della velocità che sfreccia a 180 orari per contestargli l'infrazione, pena la nullità della multa, verrebbe considerata un'idea singolare e bislacca. Anzi la tendenza è quella di ridurre le pattuglie della stradale e aumentare la sorveglianza remota. I risultati di questa strategia messa in atto a partire dal 2000? Una riduzione del 40% degli incidenti, dei morti e dei feriti e un risparmio per l'Erario di 250 milioni di sterline in spese sanitarie per le vittime a fronte di un investimento di 96 milioni di sterline per piazzare le telecamere e relative centrali. Un vero affare considerando poi che il vero risparmio è in dolore e sofferenza evitati. Ma la strategia per la sicurezza stradale in Gran Bretagna non si ferma alle telecamere. Secondo punto. Un grande investimento in comunicazione al grande pubblico sui rischi della velocità e della strada in generale. E quindi campagne di educazione di cui ad esempio fanno parte spot televisivi, trasmessi in orari di massimo ascolto, sui principali canali. Spot molto crudi che forse danno un pugno allo stomaco, ma fanno capire molto bene qual è la posta in gioco. Le campagne di educazione stradale usano anche il cinema, la radio, i cartelloni, internet, insomma qualsiasi mezzo che possa raggiungere il grande pubblico. E grande attenzione viene posta ai messaggi sui pericoli non solo della velocità, ma anche dell'ubriachezza e della droga al volante. Una causa di incidenti gravi, specialmente fra i più giovani. Altri programmi di educazione stradale cominciano addirittura con corsi speciali nelle scuole elementari, e proseguono nelle medie per sensibilizzare gli adolescenti. L'obiettivo è quello di creare la consapevolezza generale che gli incidenti non avvengono per caso, ma sono causati, nella stragrande maggioranza, da una guida pericolosa o distratta. Ultimo punto di questa capillare strategia per ridurre le vittime della strada. Le infrastrutture. Nel decennio 2000-2010 il governo britannico ha raddoppiato gli investimenti, non solo per migliorare le strade e renderle più sicure, per costruire piste ciclabili e aree pedonali, ma anche per promuovere il trasporto pubblico e quindi diminuire la necessità di usare l'auto privata. E proprio per l'auto privata norme rigorose stabiliscono criteri molto severi per le misure di sicurezza che devono trovarsi a bordo. Insomma una piano molto articolato che sta già dando dei risultati molto soddisfacenti.



Lorenzo Pinna

Lorenzo Pinna
Giornalista e scrittore

Collabora con Piero Angela a: Quark, Viaggio nel Cosmo, La Macchina Meravigliosa, Il Pianeta dei Dinosauri.

Obiettivo sicurezza

La Carta Europea della Sicurezza Stradale ha dato come obiettivo quello di dimezzare le vittime degli incidenti entro il 2010. Il non raggiungimento di tale obiettivo costituirebbe un discredito per le nostre istituzioni. L'AIFVS ha svolto con costanza un ruolo di sensibilizzazione, di sollecitazione e di proposte alle istituzioni, puntando sul coordinamento al centro e nel territorio, sull'informazione-formazione e sui controlli

Road safety is no accident, è il messaggio dell'ONU e dell'OMS in occasione della Settimana Mondiale della Sicurezza Stradale del 2007. È vero, la sicurezza non è un fatto accidentale, ma si pianifica, come l'incidente non è una fatalità, ma è sempre conseguenza di una colpa più o meno grave, che arreca danni spesso irreparabili alla salute o alla vita: beni preziosi e fragili, sul rispetto dei quali si fondano la nostra civiltà, la nostra serenità, il nostro futuro. Convinzioni condivise da tutti, ma, oseremmo dire, solo a parole, perché nei fatti accettiamo con supina indifferenza che il progresso... si rivolga contro l'uomo. Sulle strade sono cifre da guerra: ogni giorno (dati Istat 2005) 15 persone uccise, 860 i feriti, di cui circa 40 resi invalidi gravi. Ma il quadro delle vittime è ben più ampio, potendosi articolare in quattro categorie: a) chi muore; b) i congiunti di chi muore; c) chi contrae un handicap; d) i congiunti di chi contrae un handicap. Solitamente non si pone attenzione né a tutti gli elementi del quadro, e né alla complessa gravità del danno, anzi si fa di tutto per sottovalutarlo, perché pesi di meno sulle coscienze, sulle istituzioni, sulle assicurazioni. Un atto questo di inciviltà che depotenzia il senso di responsabilità nei colpevoli, siano essi persone o istituzioni, sostiene gli interessi forti e calpesta i diritti delle vittime. E noi familiari, che raccogliamo le istanze di un legame sacro ridotto al silenzio, riproponiamo con forza l'esigenza di chiarezze culturali ed etiche, per rimettere ordine nella scala dei valori e riconoscere al primo posto il rispetto della vita in noi e negli altri, per sostenere la ricerca della verità e l'esercizio responsabile del proprio ruolo nel contesto di vita e democratico. C'è il grosso e costoso – e non solo in termini di sofferenza, ma anche economici, sanitari e sociali – problema dell'assistenza alle vittime ed ai familiari neanche adeguatamente affrontato, tant'è che la direttiva europea del marzo 2001 non è stata ancora recepita, la sofferenza in famiglia per la perdita della vita o per una salute che non potrà più riacquistare la propria integrità, ci sono gli aspetti processuali dell'incidente che rappresentano un ulteriore ed estenuante calvario, la dolorosa esperienza dell'ingiustizia, della sottovalutazione del danno, per cui la vittima viene uccisa due volte, prima sulla strada e poi nei tribunali. È proprio urgente che l'incidente non avvenga, perché le conseguenze sono spesso irreparabili. E allora l'obiettivo da condividere come priorità assoluta in una società civile è : prevenire l'incidente stradale, ed impostare in modo corretto le azioni per il suo raggiungimento. Riteniamo che per prima cosa bisogna liberarsi dal preconcetto della inevitabilità della strage, non dovuta alla fatalità, ma a comportamenti colpevoli di persone e di istituzioni, e sollecitare dal centro alla periferia un orientamento unitario, fondato su condivisione, impegno responsabile e controllo, perché se i risultati raggiunti non sono quelli attesi, è necessario con tempestività modificare gli interventi. La Carta Europea della Sicurezza Stradale ci ha dato l'obiettivo da raggiungere: dimezzare le vittime entro il 2010. Un obiettivo veramente minimo e da accettare come passo per un ulteriore contenimento della strage, per cui l'obiettivo finale deve essere “zero incidenti”: il non raggiungimento di tale obiettivo costituirebbe un discredito per le nostre istituzioni. L'AIFVS ha svolto con costanza un ruolo di sensibilizzazione, di sollecitazione e di proposte alle istituzioni, puntando sul coordinamento al centro e nel territorio, sull'in-

formazione-formazione e sui controlli. Per il coordinamento ha rilevato la necessità di un'Autorità unica interministeriale alle dirette dipendenze della Presidenza del Consiglio dei Ministri, sul modello della Protezione civile o incardinata al suo interno, od altre soluzioni che non creino carrozzoni con incremento di costi. A livello periferico ha indicato nel Prefetto la figura di coordinamento del complesso problema della sicurezza nel territorio, e di collegamento con il centro. Ha anche sostenuto la costituzione di un Tavolo, per ripensare con i soggetti interessati ad un progetto globale sulla sicurezza stradale, che abbia, come punto di riferimento, in ogni settore coinvolto, il raggiungimento dell'obiettivo di prevenire l'incidente stradale. Non si possono ottenere risultati di prevenzione se si agisce su un settore e se ne trascurano altri, allo stesso modo non si può sanzionare solo il conducente che trasgredisce e lasciare impunte le istituzioni per le loro inerzie ed omissioni, o quelle aziende che gestiscono i servizi secondo finalità di mero profitto: significherebbe mantenere in piedi le condizioni perché la strage si verifichi. Pertanto, ai tre elementi classici ai quali si fa riferimento per gli incidenti – l'uomo, il veicolo e la strada – aggiungiamo un quarto elemento, ritenendolo di fondamentale importanza per fermare la strage stradale: la corresponsabilità sociale degli enti e delle aziende. Non si può lasciare impunita l'inefficienza organizzativa degli enti a fronte della lesione dei diritti umani. Abbiamo più forze dell'ordine degli altri paesi europei, ed è importante utilizzarle con priorità sul territorio: la loro presenza farebbe diminuire i reati in generale, i furti, gli scippi, le risse, gli incidenti. Il controllo conviene a tutti, specie ai più deboli, il cittadino deve avere giudizio, ma deve anche sentirsi controllato, cioè aiutato a non trasgredire. La corresponsabilità sociale è riferita anche alle aziende, siano esse del divertimento, dei lavori stradali, della costruzione di veicoli. È ingiustificabile che si mettano su strada veicoli con velocità non previste dalle norme, è necessaria l'installazione di serie di tutte le misure di sicurezza, strumenti di controllo automatico della condotta di guida, l'inserimento del limitatore di velocità e la scatola nera. Ma il punto nodale per la riduzione degli incidenti è la formazione del conducente, con il miglioramento delle scuole guida ed un diverso modo di gestire la patente, che conferisce il diritto di guidare ma impone anche il dovere di rispettare le norme, tenuto conto che il veicolo si trasforma in un mezzo di morte se non è guidato con vivo senso di responsabilità. Pertanto, la non osservanza delle norme dovrà fare affievolire quel diritto fino a perderlo anche definitivamente. La guida deve essere considerata come una verifica in itinere del senso di responsabilità del conducente: le trasgressioni delle norme dovranno incidere sulla patente con perdita definitiva dei punti, non più recuperabili. È questa una misura sicuramente rieducativa, perché mette il conducente di fronte alle proprie responsabilità e gli offre l'occasione di riflettere per non continuare a trasgredire, perché altrimenti... via i punti, via le patenti a vita: sull'altro piatto della bilancia ci sta il diritto di vivere e dell'integrità della salute per tutti.



Giuseppa Cassaniti Mastrojeni
Presidente AIFVS

Dalle stelle alla strada

Chi guida non dovrebbe dimenticare nemmeno il rispetto per la natura: consiglierei a tutti di camminare di più, usare la bici e lottare per una riduzione dell'inquinamento atmosferico. Se tutti rispettassero i limiti di velocità ed evitassero grosse accelerate, che emettono più anidride carbonica di quella che si produce guidando regolarmente, si farebbe già un bel passo avanti

Ho deciso di impegnarmi in favore della sicurezza stradale perché il fenomeno della mortalità sulle strade sta assumendo dimensioni preoccupanti. Spesso la causa è il comportamento irresponsabile degli automobilisti: ci sono persone che si mettono al volante sotto l'effetto di alcool o di droga o, più semplicemente, non rispettano il codice stradale. Ma anche non fermarsi agli stop, fare sorpassi azzardati, non rispettare i limiti di velocità è da veri incoscienti! C'è poi chi non resiste alla tentazione di rispondere al cellulare o di leggere un messaggio appena giunto, e non riesce ad attendere un po' di minuti per inviare la risposta. Le ricerche hanno dimostrato che quando si è impegnati col cellulare si valutano peggio le distanze, si reagisce meno prontamente a cambiamenti di velocità del veicolo che precede, si tende ad utilizzare meno lo specchietto retrovisore, i tempi di percezione e di reazione in genere si allungano. Comportarsi con scorrettezza quando si guida può causare incidenti anche molto gravi. In tanti, però, dimenticano che guidare non è mai una cosa semplice e per questo richiede attenzione, prudenza e buon senso. Richiede, soprattutto, consapevolezza e responsabilità. Bisognerebbe quindi trovare gli strumenti più adatti per inculcare negli automobilisti questo senso di responsabilità. Che si potrebbe sicuramente ottenere se si ritirassero le patenti, anche per sempre, a chi guida drogato o completamente ubriaco. E poi si dovrebbe far rispettare il codice ritirando la patente per lunghi periodi, anche per mesi, a chi compie le infrazioni più gravi, e punendo con multe salate i responsabili delle infrazioni minori. Bisognerebbe anche puntare molto su campagne educative all'interno delle scuole incominciando dalle elementari, e non solo con lezioni teoriche ma anche con esercitazioni pratiche. Sarebbe bello simulare delle vie, con gli incroci e i segnali, dove i bambini potrebbero iniziare ad imparare il codice della strada. Non dimentichiamo, poi, che spesso sono proprio i bambini quelli che ricordano ai genitori il rispet-

to delle regole! Chi guida non dovrebbe dimenticare nemmeno il rispetto per la natura: consiglierei a tutti di camminare di più, usare la bici e lottare per una riduzione dell'inquinamento atmosferico e luminoso. Se tutti rispettassero i limiti di velocità ed evitassero grosse accelerate, che emettono più anidride carbonica di quella che si produce guidando regolarmente, si farebbe già un bel passo avanti. Oltre all'inquinamento atmosferico c'è anche l'inquinamento luminoso, quello dei fari che impediscono di vedere il cielo e lo spettacolo della natura. Ridurlo, mandando la luce dove serve ed evitando di sprecarla, comporterebbe un considerevole risparmio energetico e notevoli benefici economici. Ben vengano, invece, le strade razionalmente illuminate, che riducono il pericolo stradale! Concludo con un tema legato a quello della sicurezza stradale e che mi sta molto a cuore: l'abbandono degli animali. Quelli che lasciano i loro cani o i loro gatti per la strada, magari perché se ne vanno in vacanza, per me sono solo dei delinquenti: li punirei con la galera, perché gli animali che ci portiamo in casa non sono dei giocattoli ma sono degli esseri viventi che entrano a far parte della famiglia ed hanno bisogno di affetto. Ed abbandonarli è un comportamento vergognoso.



Margherita Hack

Margherita Hack
Astrofisica. Garante scientifico del CICAP.
Direttore della rivista Le Stelle. Già direttore del dipartimento di astronomia dell'Università di Trieste.

LE MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

Diventa legge del decreto del 3 agosto scorso con disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione

GUIDA SENZA PATENTE - Aumentano le sanzioni: i trasgressori vengono puniti con un'ammenda che va da 2.257 a 9.032 euro.

NEOPATENTATI - Qui la modifica apportata il 27 settembre dalla Camera, sulle limitazioni alla guida per chi ha appena preso la patente. L'emendamento della Rosa nel Pugno, infatti, riduce da tre a un anno il tempo in cui i neopatentati non potranno guidare auto con potenza superiore a 50 chilowatt (prima era 60).

LIMITI DI VELOCITÀ - Chi li supera di oltre 40 kmh rischia ora una sanzione tra 370 e 1458 euro e la sospensione della patente da 3 a 6 mesi. Chi supererà di oltre 60 kmh i limiti sarà soggetto ad una sanzione compresa tra 500 e 2000 euro e la sopensione da 6 a 12 mesi.

USO DI TELEFONINI - L'articolo 4 del decreto riformula le regole per l'uso dei dispositivi radiotrasmettenti durante la guida: è consentito solo l'uso di apparecchi a viva voce o dotati di auricolare. A chi trasgredisce è inflitta una sanzione tra 148 e 594 euro e la sospensione della patente da uno a tre mesi se lo stesso guidatore compie un'ulteriore violazione nel corso di un biennio.

GUIDA IN STATO DI EBBREZZA - Aumentano le sanzioni: in precedenza c'era una sanzione uguale per un tasso alcolico compreso tra 0,5 e 1,5 grammi per litro; ora si è introdotto un limite intermedio di 0,8. È prevista l'ammenda da 500 a 2.000 euro e l'arresto fino ad un mese per il tasso compreso tra 0,5 e 0,8 grammi per litro; da 800 a 3.200 e l'arresto fino a 3 mesi tra 0,8 e 1,5. L'ultima fascia, superiore a 1,5 grammi per litro prevede l'ammenda tra 1500 e 6000 euro e l'arresto fino a 6 mesi. In questi casi è sempre prevista, con scaglioni graduati, la sospensione della patente. Sono introdotte pene alternative con svolgimento di servizi sociali in istituti dove sono ricoverate vittime di incidenti stradali. Oltre alle sanzioni già previste, ce ne sarà un'altra di 200 euro per chi ha bevuto un bicchierino di più o supera i limiti di velocità tra le 20 e le 7 del mattino.

FONDO PRESSO PRESIDENZA CONSIGLIO - Gli introiti di queste ammende serviranno per rimpinguare il fondo contro gli incidenti notturni da istituire presso la presidenza del Consiglio. Per questa iniziativa è prevista una spesa iniziale di 500 mila euro l'anno fino al 2009.

GUIDA SOTTO EFFETTO STUPEFACENTI - Chiunque guida sotto effetto di stupefacenti è punito con l'ammenda da 100 a 4000 e l'arresto fino a 3 mesi.

PREVENZIONE - L'articolo 6 riguarda la "diffusione della consapevolezza" sui rischi legati all'alcol per chi guida. Si impone alle discoteche ed ai locali di affiggere appositi cartelli per indicare i tassi alcolici pericolosi e le infrazioni che si rischia di commettere. È previsto anche che nei locali sia disponibile l'etilometro.

STOP DISTRIBUZIONE ALCOL ALLE 2 - I titolari e i gestori di locali nei quali si svolgono spettacoli o altre forme di intrattenimento congiuntamente alla vendita di bevande alcoliche devono interrompere la somministrazione di queste bevande alle 2 di notte e assicurarsi che all'uscita dal locale sia possibile effettuare, in maniera volontaria da parte dei clienti un alcool test.

RETROATTIVITÀ - Si stabilisce inoltre che le disposizioni si applicano anche alle violazioni commesse anteriormente alla data di entrata in vigore del decreto, purché il procedimento penale non sia concluso.

Guida scegliendo la vita

Nel titolo lo slogan di una campagna mirata all'analisi del concetto di rischio che rappresenta un aspetto particolarmente importante e caratterizzante della vita adolescenziale e merita di essere approfondito nelle varie sfaccettature



Alessandro Meluzzi

L'incontro costante con il dramma dei genitori che perdono improvvisamente i figli a seguito di un incidente in quanto quello che doveva essere un momento di divertimento diviene, per la rincorsa al fatidico "sballo", un evento tragico e considerando i dati, purtroppo in costante ascesa sulle vittime, spesso giovanissime, ha indotto alla formulazione di un progetto che costituisca occasione di riflessione interdisciplinare ossia: psico-sociale, culturale e giuridica. A partire da un'efficace sinergia multidisciplinare si possono elaborare e trasformare gli stimoli della riflessione in interventi etici che accompagnino le fasi di formazione della personalità, iniziando sin dalla tenera età e ad attuare strategie che pongano fine a queste stragi stadali. L'obiettivo non è quello di trasmettere messaggi frustranti e punitivi ma, invece, di consentire il germogliare della cultura della vita. La matrice che nutre il progetto della campagna Guida scegliendo la vita è prevalentemente psicologica e porta ad analizzare il concetto di rischio che, rappresentando un aspetto particolarmente importante e caratterizzante della vita adolescenziale, merita di essere approfondito nelle varie sfaccettature. In particolare:

1) ad interrogarsi sul significato dell'assunzione di alcool e droghe, spesso causa dell'incidente, per chiedersi se questo rappresenti solo uno stile di vita, ispirato più al trendy che all'etica o sia, invece, il simbolo di un disagio profondo del mondo giovanile, su cui noi adulti dovremmo riflettere, senza licenziare semplicemente tutto come "prodotto della società attuale" e lasciando ogni tentativo d'intervento e contenimento del problema alle istituzioni e alla politica;

2) a chiedersi come i mass media e mondo virtuale influiscono e condizionano la percezione del sé e del rischio;

3) a informare sulle nuove norme vigenti, le quali, se da un lato hanno recentemente inasprito le sanzioni, dall'altro hanno introdotto un elemento culturale e sociale innovativo, quanto mai ispirato al precetto costituzionale della funzione rieducativa e riabilitativa della pena, prevedendo una maggiore consapevolizzazione dell'infrazione commessa attraverso l'impiego del trasgressore in attività di aiuto presso strutture ed associazioni impegnate per la riabilitazione dei pazienti a seguito d'incidenti stradali. La sanzione perde così l'aspetto esclusivamente inflittivo detentivo-pecuniario per avvicinarsi maggiormente ad una concezione solidaristica sempre più attenta al rapporto vittima-autore nell'ambito della riparazione del danno. Il progetto pilota nasce in Friuli Venezia Giulia e si articola attraverso tre fasi rivolte a studenti e genitori. Occorre, infatti, una partecipazione e sensibilizzazione sia pure diversa ma coesa che agisca a vari livelli, per il diffondersi di un modus operandi ispirato al rispetto dell'Altro e alla solidarietà fraterna, anima del volontariato. Gli spunti per questa campagna sono germinati nelle indicazioni della direttiva del 15.03.2007 del Ministro della Pubblica Istruzione, che ha incluso la sicurezza stradale tra le sue priorità. L'associazione Officina della Mente ha aderito alla Carta Europea della sicurezza, un invito della Commissione Europea a intraprendere azioni concrete per ridurre il numero d'incidenti stradali. Il tutto conformemente ai principi che animano l'associazione, impegnata a conciliare l'aspetto giuridico con quello psicologico per cui s'ispira, da un lato, alle indicazioni contenute nel Libro Verde e alle linee guida della Dichiarazione di Helsenky dell'OMS e dall'altro, ai principi universali e alle norme nazionali ed internazionali, promuovendo la concreta attuazione del benessere psicologico quale diritto soggettivo costituzionalmente garantito dall'articolo 2 della Costituzione perchè incisivo sulla qualità della vita. Obiettivo della campagna Guida scegliendo la vita è anche quello di favorire momenti d'integrazione tra le varie associazioni impegnate nella diffusione di valori etici per svolgere una funzione preventiva e formativa. Un grazie particolare al presidente del Lions Club di Udine, Di Raimondo, che si è fatto promotore e sostenitore, con gli altri Club di Udine, Agorà e Lionello, ed il presidente del Rotary Club, Patriarcato, per il loro contributo a questa campagna nazionale e agli insegnanti. L'auspicio è che il mondo degli adulti e cioè insegnanti, esperti, associazioni, sia consapevole che occorre un impegno solidale, anche se differenziato, per la trasmissione dei messaggi educativi, affinché per i giovani di oggi valga questo antico brocardo "quando tutte le parti fisiche e psichiche sono in perfetta armonia, l'Uomo potrà dire di aver costruito un'opera dentro di sé".

Alessandro Meluzzi

Psichiatra, psicologo, psicoterapeuta

Lucia Saporito

Avvocato, coordinatrice nazionale di Officina della Mente, consulente legale Sportello Famiglia dei comuni di Osoppo e Venzone

sani e sicuri

OfficinadellaMente

Istituto Statale d'Arte "G. Sello"

Istituto Magistrale "C. Percoto"

Lions Club di Udine

Rotary Udine Patriarcato

UDINE

4 DICEMBRE 2007

La percezione del rischio negli adolescenti

Guida scegliendo la vita

La prevenzione inizia in famiglia

Bisogna "gestire" la tendenza agli eccessi dei nostri figli. E senza demonizzarli o ridicolizzarli dovremmo star loro accanto per scegliere insieme "le sfide" da compiere aiutandoli a riconoscere quelle che sono troppo rischiose



Maria Rita Parsi di Lodrone

I ragazzi, si sa, amano gli eccessi. Anche noi adulti, al tempo della nostra adolescenza, amavamo il rischio, l'intraprendenza, le sfide, il sentimento di essere onnipotenti, la sensazione di avere il mondo nelle nostre mani, il sentirsi invulnerabili, l'incauto procedere. Il primo motorino, la prima automobile equivalevano a traguardi importanti per iniziare il cammino verso l'indipendenza e contemporaneamente il percepirsi simili ai nostri coetanei. Oggi, da genitori, educatori e formatori facciamo fatica a trovare una modalità di insegnamento, di prevenzione dei rischi per i nostri figli. Il temere tali rischi può sortire l'effetto di irrigidirsi, impartendo divieti e vincoli, con effetti inversamente proporzionali a quelli che era nostra intenzione raggiungere. Allora, bisogna "gestire" la tendenza agli eccessi dei nostri figli. Del resto quale ragazzo/a non si sente un po' un "eroe" quando ha la percezione di vivere la città come fosse un "deserto" da attraversare! Ecco, senza demonizzarlo o ridicolizzarlo, dovremmo stargli accanto per scegliere insieme "le sfide" da compiere e riconoscerne alcune troppo rischiose. Va detto, comunque, che la percezione del rischio nei giovani varia a seconda della sovrastima delle proprie capacità, del sentirsi inattaccabili dal destino perciò invulnerabili, della comprensione della propria abilità alla guida, al restringimento o allargamento della percezione di velocità, distanza, stabilità, prontezza di riflessi di fronte a stimoli improvvisi. In questo può tornare utile la possibilità che a scuola possa essere inserita l'educazione stradale come materia di studio. Del resto l'insegnamento alla comprensione, gestione, capacità di utilizzazione del codice stradale non è altro che l'educazione a percorrere la vita. A tale proposito alcune regole basi da proporre ai nostri ragazzi:

1) Guidare motorino e auto senza la fretta di arrivare alla meta

2) Essere responsabili di chi è con noi come accompagnatore

3) Bere alcolici a turno stabilendo nel gruppo chi non berrà quella sera per essere colui che trasporterà gli amici ovvero il "condottiero"

4) Essere noi stessi da esempio per i nostri figli nel rispetto delle regole stradali (mai predicare bene e razzolare male)

5) Il non confondere velocità o rischio con divertimento

6) Gestire le possibili distrazioni come l'uso del cellulare, gli stimoli visivi e acustici esterni, l'ascolto di musica con cuffie o ad alto volume

7) Far contribuire i propri figli al pagamento di eventuali sanzioni relative a multe nelle quali possono incorrere

8) Avere la consapevolezza che, come pedoni, debbono essere rispettate le stesse regole della strada come quando si è conduttori di veicoli

9) Insegnare già da bambini, futuri adolescenti, il parallelismo fra segnaletica stradale e segnaletica di vita facendone comprendere appieno il significato nella sua similitudine

10) Trasmettere ai nostri ragazzi che il destino è nelle nostre proprie mani e che fatalismo non equivale a sfida della propria incolumità

Maria Rita Parsi di Lodrone

Psicologa, psicoterapeuta, scrittrice. Direttore della SIPA (Scuola Italiana di Psicoanimazione). Presidente della Fondazione "Movimento Bambino". Consulente della Commissione Parlamentare per l'Infanzia.

Daniela di Veroli

Responsabile soci della fondazione Movimento del Bambino

AUDITORIUM ZANON
Piazzale Cavedalis
ore 9.30 / 12.30

Ore 9.30

Introduzione al tema con il **Coro dell'Ist. "C. Percoto"**

Saluti delle Autorità Governatore LIONS Club Udine
Gianni Borta
Presidente ROTARY Club Ud Patriarcato
dott. Termini

Presentazione della Campagna Nazionale
"Guida scegliendo la vita"
Avv. **LUCIA SAPORITO**
coordinatrice nazionale di "Officina della mente"
Presentazione progetto "Sani e Sicuri", prof.ssa Maria Corrao
ideatrice progetto referente regionale educazione stradale F.V.G.

Ore 10.15

"Aspetti devianti nell'adolescenza"
Conduce Dott.ssa **SILVANA CREMASCHI**
neuropsichiatra infantile (Udine)
Intervengono: Dott. **MANUEL MIAN** psicoterapeuta dell'adolescenza (Trieste);
Dott.ssa **ROSSANA PECORARA**
psicologa e pubblicista (Torino)

Ore 10.45

"Conseguenze di comportamenti a rischio nella guida"
Conduce Prof.ssa **GLORIA AITA** dirigente scolastico, presidente regionale ADO
Intervengono: Comandante Dott. **Giuseppe Stornello**,
1° Dirigente **Polizia di Stato (Udine)**
Dott. **Vincenzo Simeone** responsabile SERT (Taranto)
Sigg. **GIANNI MARCHIOL** e **LUCA CAPPELLARI** Campioni mondiali di Rally
Testimoniaza

Ore 11.30

"Poesia e musica": Figlio, figlio di R. Vecchioni

Ore 11.45

"Legalità e normalità: un mondo alla rovescia"
Conduce Dott.M.FANNI CANELLES, medico,
direttore di "Social News"
Intervengono: Avv.**VALERIO TONEATTO**
Consigliere Ordine Avvocati Udine
Dott.**LUIGI ATTENASIO** Dirett. Dip. Salute Mentale Roma

Conclude **il Coro dell'Ist. Mag. "C. Percoto"**

PALAZZO PROVINCIA
Piazza Patriarcato, 3
Ore 15.30 / 18.00

Ore 15.30

Saluti delle Autorità
Governatore LIONS Distretto TA2
Presidente LIONS Club Udine Lionello

"I tratti della personalità ed il rischio percepito"
Prof. **Matteo Balestrieri**,
dir.Cattedra Psichiatria Univ. Udine
"Il disagio adolescenziale"
Dott. **Mario Novello**
Dir. Dip. Salute Mentale ASS 4

"Legalità e sicurezza"
Dott. **Dario Grhomann** Sostituto Procuratore
Corte d'Appello Trieste

"La formazione scolastica e gli obblighi genitoriali"
Avv. **Cosimo D'Alessandro**- avvocato TS,
referente area formazione Officina della Mente
Testimoniaza: **Peppino Englaro**

"L'importanza della prevenzione"
Dott.**Marco Urago** neuropsichiatria
infantile Taranto

Governatore LIONS Distretto AB Puglia,
Ing. **Elio Loidice**

Social News 11_2007

14

Social News 11_2007

15

I veicoli sono sicuri, è la formazione che manca

Riguardo al tema della guida sicura viviamo una contraddizione evidente. Disponiamo di strumenti straordinari per sviluppare un veicolo ma non insegniamo a usarlo in modo cosciente delle relazioni esistenti tra i nostri comportamenti alla guida, le condizioni stradali e il modo con cui si comporterà. Ne risulta che l'autoveicolo è un sofisticato oggetto per la mobilità individuale usato in genere in modo primitivo. Del resto, i veicoli vengono proprio concepiti per essere il più sicuri possibile a prescindere dal guidatore, confidando che quest'ultimo lo utilizzi con un livello minimo di preparazione e razionalità. Il punto debole del trio guidatore-veicolo-strada da cui dipende la sicurezza continua a essere il primo elemento.

RICERCA E SICUREZZA

In cosa la ricerca ha migliorato la sicurezza della guida? È noto l'effetto positivo sulla sicurezza introdotto dai vari interventi adottati nell'ambito della cosiddetta

sicurezza passiva (cinture, strutture ad hoc, ecc.), ossia da un insieme di interventi che conseguono al verificarsi di un urto o nell'imminenza dello stesso. Questi effetti sono nell'ottica della riduzione del danno. In termini di prevenzione, i veicoli hanno beneficiato delle potenzialità che sistemi ulteriori, indicati di sicurezza attiva, introducono in merito alla capacità di adattare il comportamento dinamico del veicolo alle condizioni di guida, cercando di assecondare al meglio i comandi del guidatore. Il netto incremento del livello di sicurezza conseguente all'adozione di sistemi attivi, in primis agenti sui freni (EBD, ABS) e in genere sul controllo elettronico della stabilità (ESC), è documentato da numerosi enti internazionali, tanto da doversi augurare che quanto prima se ne preveda l'obbligo. È attività comune ai centri di ricerca in campo veicolistico il lavoro di integrazione delle azioni ottenibili da vari di questi sistemi per migliorare

ulteriormente la sicurezza del veicolo. Analogamente numerose attività sono in corso riguardo ai potenziali benefici che la sicurezza di guida può trarre dall'integrazione delle informazioni scambiabili tra i veicoli attraverso, ad esempio, la rete di telecomunicazione. Oppure dall'adozione di parti del veicolo opportunamente sensorizzate o di nuovi sistemi attivi. È prevedibile che assisteremo a una progressiva introduzione di sistemi capaci di cose fino a poco tempo fa quasi impensabili. Si può certo prevedere che il legislatore, se saprà muoversi in scienza e coscienza con passo non troppo lento rispetto all'evoluzione tecnologica, potrà introdurre rilevanti miglioramenti nella gestione del traffico e nella consistente prevenzione dell'incidentalità. Tutto questo però continuerà a risultare solo una specie di confinamento del problema in presenza di guidatori incoscienti. Su questo specifico punto, come la ricerca può essere d'aiuto?

Nei centri di ricerca e sviluppo di nuovi veicoli disponiamo di tecnologie straordinarie di calcolo e di sperimentazione riservate ai pochi che studiano e realizzano un veicolo. Nulla di quello che viene impiegato nei laboratori viene utilizzato per formare i guidatori: questo è uno spreco

CENTRI DI RICERCA E FORMAZIONE

Nei centri di ricerca e sviluppo di nuovi veicoli disponiamo di tecnologie straordinarie di calcolo e di sperimentazione riservate ai pochi che studiano e realizzano un veicolo. Nulla di quello che viene impiegato nei laboratori viene utilizzato per formare i guidatori. Questo è uno spreco o, diversamente, può determinare azioni che possono migliorare l'attuale situazione. Talvolta, inoltre, si ha l'impressione che gli interventi adottati per migliorare la sicurezza stradale siano poco coscienti dell'ampia zona di intervento che si offre nell'area della formazione. Come stupirsi che i neo-patentati siano sottoposti ai maggiori pericoli di gravi incidenti se, in coscienza, pensiamo al percorso che si segue per conseguire una patente di guida? Allora, cosa si può proporre sulla base dell'esperienza di ricerca e formazione di giovani universitari per superare questa situazione? La mia proposta si basa su due esperienze che riassumo. La prima riguarda l'esperienza didattica con gli allievi specializzandi in ingegneria meccanica. Nei corsi di natura veicolistica formiamo gli allievi con lezioni, esercitazioni di calcolo e di laboratorio. Gli allievi sono certo rapidi nel cogliere le relazioni causa-effetto (comandi del guidatore – prestazione dinamica di un veicolo) quando usano strumenti di calcolo con visualizzazione efficace del comportamento più o meno stabile ottenuto. Dove però davvero compiono un salto di qualità nella comprensione è quando usano le attrezzature di laboratorio che gli fan toccare con mano direttamente l'effetto studiato a calcolo, dovuto a ABS, ESC, sospensioni attive, cambi robotizzati e altro ancora.

IL CORSO DI GUIDA SICURA AL POLITECNICO DI TORINO

La seconda esperienza riguarda il corso di guida sicura che quest'anno, per iniziativa congiunta Fiat Auto – Politecnico di Torino, abbiamo impostato per la prima volta al Politecnico. Il corso prevede sedici ore di teoria e nove di guida. Le lezioni di teoria hanno l'obiettivo di dare un'idea delle basi su cui si fonda la concezione di un veicolo e di una strada in ottica di sicurezza. Servono per far capire perché quando si guida occorra rispettare alcune precise norme comportamentali. In questo senso è stato spiegato perché il Codice prevede alcune norme e le testimonianze di persone della Polstrada e dei Vigili del Fuoco sono state di grandissimo supporto. La guida pratica ha portato gli allievi a constatare direttamente quanto avevano ascoltato durante le lezioni di teoria. Il corso è stato frequentato da duecento allievi, prevalentemente

neo-patentati, provenienti da tutte le Facoltà del Politecnico di Torino. Il risultato è stato eccellente. Infatti, la dichiarazione più comune tra gli allievi era, alla fine del corso, "inizio a rendermi conto di cosa possa accadermi al volante e di come debba comportarmi per prevenirlo".

Anche ricercatori quarantenni coinvolti nel corso hanno fatto dichiarazioni quali 'pensavo di saper guidare, mi sono ricreduto'. È chiaro che se concedessimo la patente solo dopo aver frequentato un corso di guida sicura probabilmente l'incidentalità si ridurrebbe sensibilmente, almeno tra i giovani. Tuttavia, credo che anche questo potrebbe risultare tardivo. Troppi sono gli stimoli che inducono i ragazzi a andare oltre quanto la meccanica del veicolo permetta. A mio avviso occorre agire prima, forti del fatto che attualmente abbiamo gli strumenti per farlo, con tecniche formative difficili da proporre solo pochi anni fa. Siamo in grado di costruire banchi di prova del comportamento dinamico di un veicolo basati, a differenza dei simulatori dei giochi, sui sistemi effettivamente attivi nel veicolo. Come i ragazzi fanno una visita a un museo, possono fare un giorno di prova con simulatori della dinamica di un veicolo. Lo scenario di guida, la presenza di altri veicoli, l'eventualità di una situazione meteorologica o di un guasto, l'effetto di guidare male (mano sul cellulare, volante tenuto in maniera scorretta, forte andatura, ecc.) o di essere in situazioni pericolose (bassa aderenza, bruschi cambi di direzione, scarsa visibilità, manti irregolari, ecc.) possono essere riprodotti come effetti su schermi (con tecniche di realtà virtuale o aumentata) che riproducono la situazione di guida che sarebbe vissuta su un veicolo operativo in quelle condizioni.

LABORATORI PER LA SICUREZZA STRADALE

In questo modo, un paio di anni prima di conseguire la patente di guida, un ragazzo può iniziare a abituarsi all'idea che se, guida in modo non corretto, potrà avere un incidente e farsi male. Può anche entrare nell'ottica che le condizioni di contorno possono diminuire radicalmente il limite di sicurezza. A quel punto, un



corso di guida sicura sarà seminato su una predisposizione favorevole a imparare non a andare forte ma a andare bene e con buon margine di sicurezza. Come fare questo? Occorre realizzare un laboratorio di sicurezza stradale che si valga delle tecnologie sperimentali già oggi disponibili per impostare un veicolo, concependolo fruibile anche da ragazzi delle scuole superiori per introdurli al tema della guida sicura. Chi può fare questo e con quali contributi? Un laboratorio di questo tipo va radicato in Università, dove può avere una prospettiva di continuo aggiornamento, beneficiando dei tanti contributi che i molti Enti attivi nell'ambito della guida in sicurezza possono apportare. Di fatto, va concepito come un laboratorio che sviluppi ricerca per formare giovani in maniera continuamente aggiornata con il progredire delle tecnologie. L'affiancamento di un laboratorio di questo tipo con una parte di guida pratica può completare il quadro migliorativo della formazione. Certo quello della formazione non è l'unico dei temi da affrontare ma appare essere quello meno curato rispetto all'attenzione che si dà ai veicoli, alle infrastrutture viarie e alla legislazione in materia. Pertanto, da esso possono attendersi maggiori miglioramenti. La ricerca nel settore può essere usata non solo per fare migliori veicoli e strade ma, recuperando parte del tempo perso, per formare guidatori più coscienti delle potenzialità di quanto possono guidare, senza mortificare l'aspetto gradevole e positivo che una buona guida ha in sé.

Mauro Velardocchia

Professore associato

di meccanica applicata.

Laboratorio di meccanica

del veicolo e sistemi di sicurezza attiva

Dipartimento di meccanica

Politecnico di Torino

NOVITÀ TECNOLOGICHE

Adaptive Forward Lighting (AFL): grazie a questo nuovo ritrovato della tecnologia, le luci dei veicoli sono in grado di illuminare le zone che verranno percorse dopo qualche attimo. Il sistema funziona grazie a speciali fari orientabili Bi-Xenon e ad una luce che può ruotare di 90 gradi, in questo modo viene nettamente migliorata l'illuminazione in corrispondenza di incroci o curve.

La scatola nera: apparecchio tramite il quale è possibile ricostruire la dinamica degli incidenti ed attribuire con chiarezza le responsabilità. La sua introduzione sui veicoli fornirebbe, dunque, molti dati che potrebbero essere utilizzati per migliorare la sicurezza stradale. Rappresenterebbe, inoltre, un forte deterrente per gli automobilisti "spericolati" che, sapendo di essere controllati in ogni minimo movimento, sarebbero incentivati ad adottare comportamenti più corretti.

Il sistema Tow-bar: consiste nel collegare elettronicamente due camion. In questo modo il secondo veicolo segue in modo completamente automatizzato il capofila, che è invece condotto da un autista "umano". Si dimezzerebbe così il lavoro dei conducenti, che guiderebbero a turno solo il primo mezzo, con grandi vantaggi per la sicurezza di tutti gli utenti di strade e autostrade. Che sia finito il tempo degli incidenti dovuti alla stanchezza degli autisti di camion e tir?

Il Platooning: è un'ulteriore evoluzione del sistema Tow-bar e consiste nel "collegamento elettronico" di un'intera colonna di automezzi con l'utilizzo di un unico conducente. Per utilizzare al meglio questa nuova tecnologia, bisognerebbe realizzare delle corsie riservate ai mezzi concatenati elettronicamente, rendendo così il traffico in autostrada molto più fluido.

L'Automated Platooning: il movimento del convoglio diviene completamente automatizzata. L'autista presente sul primo mezzo dovrà, in questo caso, solo controllare il corretto andamento dei veicoli.

L'autostrada elettronica: sistema di sensori ottici e magnetici disseminati lungo il percorso che scambiano dati con gli analoghi strumenti situati sui veicoli. L'analisi dei dati ricevuti abilita il computer dell'automobile ad interagire correttamente con acceleratore, freni e sterzo. Secondo la sperimentazione del progetto avvenuta nel 1997 in California, una serie di automobili collocate alla distanza di 4 m, ha percorso l'itinerario prescelto ad una velocità costante di 115 km/h, senza nessun intervento umano. I pregi dell'autostrada elettronica sono molteplici e vanno dal miglioramento di viabilità e la sicurezza, al calo dei consumi di carburante e alla riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera.

Dispositivo contro i colpi di sonno: si tratta di un particolare apparecchio capace di percepire i movimenti della testa del conducente. Ai primi segni di inclinazione del capo in avanti scatta un allarme acustico che risveglia l'autista.

System Park: un sistema robotizzato di parcheggio automatico. L'automobile viene equipaggiata con un computer collegato con una serie di sensori, disposti come una "cintura" intorno alla vettura. Quando si vuole parcheggiare l'auto, si inserisce il programma "system park": automaticamente i sensori guida calcolano l'ingombro e, se lo spazio scelto per posteggiare è sufficiente, avvisano il guidatore che è il momento di inserire una specie di "pilota automatico". A questo punto il computer guida da solo l'auto dentro al parcheggio.

www.lastradasiemonoi.it

I comportamenti dei giovani al volante

Le statistiche indicano che la responsabilità degli incidenti stradali sia da attribuirsi per il 90-95% all'errore umano con differenti livelli di casualità.

Una categoria di fattori riflette gli involontari errori di guida, un'altra riguarda le condizioni psicofisiche dell'individuo, una terza comprende le deliberate violazioni del codice

Gli incidenti stradali rappresentano, in tutto il mondo, una tragica realtà in termini di costi umani, sociali ed economici. L'Organizzazione Mondiale della Sanità stima che ogni anno 1.2 milioni di persone muoiano a causa di incidenti stradali e 20-50 milioni rimangano ferite riportando traumi di diversa gravità. Gli incidenti stradali, in Italia, rappresentano la prima causa di morte nella fascia di età tra i 15 e i 24 anni e sono determinati da fattori legati al guidatore, al mezzo e alle condizioni stradali, che tra di loro interagiscono. Tra questi, i fattori legati al guidatore assumono certamente un ruolo predominante. Le statistiche indicano che la responsabilità degli incidenti stradali sia da attribuirsi per il 90- 95% a dinamiche che registrano il contributo dell'errore umano. Anche nel caso dei fattori umani è importante distinguere tra differenti livelli di causalità. Una categoria di fattori riflette gli involontari errori di guida che qualsiasi guidatore più commettere, ma che certamente sono più frequenti nei guidatori inesperti. Una seconda categoria riguarda le condizioni psicofisiche dell'individuo, che possono allontanarsi dallo stato ottimale per ragioni legate ai comportamenti di abuso (assunzioni di sostanze psicotrope, abuso di alcol, ecc), o a condizioni puramente fisiologiche (sonnolenza, stanchezza, condizioni di salute in grado di alterare la guida, ecc.). Una terza categoria riguarda le deliberate violazioni del codice. Anche queste ultime due categorie di fattori sono, sfortunatamente, molto più frequenti nei giovani guidatori che in quelli più esperti. Visto che gli incidenti sono determinati da cause differenti, anche le strategie di prevenzione vanno impostate su più livelli: quello legislativo, quello delle attività di sorveglianza e quello educativo. Su questo versante uno delle principali iniziative condotte in Italia è certamente rappresentata dal Progetto ICARO, per la

dimensione nazionale che ad essa corrisponde e per la continuità che ha garantito. ICARO è una campagna di sicurezza stradale promossa dalla Polizia di Stato che, in sette edizioni, ha interessato 133 città, coinvolgendo oltre 72.000 studenti. Nato come carovana itinerante sulla sicurezza stradale, il Progetto Icaro ha voluto sperimentare nel tempo diverse forme di comunicazione con i ragazzi con l'obiettivo di adottare un linguaggio sempre più efficace che potesse far presa sui giovani. Le testimonianze di giovani vittime di incidenti stradali, gli spettacoli teatrali per i bambini e gli adolescenti, il circuito di guida con auto elettriche e ciclomotori rappresentano le diverse azioni condotte allo scopo di veicolare nel modo più efficace il messaggio di sicurezza stradale. Grazie alla sensibilità di enti come la Polizia di Stato, l'ANIA, il Ministero dei Trasporti, il Ministero della Pubblica Istruzione, l'Unicef e Sicurstrada, quest'anno, ICARO, non si è posto unicamente l'obiettivo di promuovere la sicurezza stradale, ma anche quello di investigare sui fattori psicologico-sociali che favoriscono l'assunzione dei comportamenti di rischio nei giovani guidatori, per conoscere meglio il fenomeno e orientare nuove strategie di intervento, valutando l'efficacia delle iniziative fin qui sperimentate. Questi obiettivi sono stati trasformate in spunti di ricerca e, attraverso un questionario valido e attendibile, sono state raccolte informazioni, su oltre 5000 studenti delle scuole secondarie superiori in 12 città campione. I risultati di questo lavoro hanno permesso di identificare le caratteristiche individuali di quei giovani guidatori che, più frequentemente, violano delle regole del codice della strada incorrendo in un maggior numero di multe e, sfortunatamente, anche di incidenti stradali. Questi giovani guidatori si caratterizzano, in particolare, per avere livelli di ansia bassi, per ricercare costantemente “sensazioni “ed emozioni forti, per un

atteggiamento di alta rabbia che si manifesta anche durante la guida. Inoltre i ragazzi che fanno parte del gruppo a maggiore rischio, mostrano di non considerare il rispetto delle norme sociali come un obiettivo importante di per sé, ma solo in funzione delle conseguenze strumentali (premi o punizioni) che da esso possono derivare. Altre importanti variabili sono invece più direttamente connesse con le idee e le convinzioni specifiche circa la guida. In particolare il profilo dei giovani guidatori “a rischio” è caratterizzato da due sistemi di convinzioni personali erranee. Il primo si riferisce agli atteggiamenti nei confronti del codice della strada. La rappresentazione che i giovani a maggiore rischio hanno del codice è che esso non sia il sistema che garantisce i diritti di tutti i guidatori, bensì un sistema di vincoli che riduce la viabilità e la scorrevolezza del traffico. Ne vengono percepiti gli aspetti “sanzionatori”, che però non vengono messi in relazione alla propria sicurezza. Il secondo sistema di convinzioni erranee si riferisce alle attribuzioni di causa degli incidenti. I giovani disponibili a mettere in atto comportamenti di rischio mostrano di giudicare l'incidente stradale con una eccessiva dose di fatalismo. L'idea di fondo è che l'incidente in realtà, non dipenda dal comportamento del guidatore ma da eventi casuali, imprevedibili o legati solo alle responsabilità o alla imperizia degli altri. Quindi, secondo loro, la messa in atto di comportamenti di guida sicura è sostanzialmente inutile perché non abbassa la probabilità di incidenti. È interessante notare che questo profilo di variabili non solo si associa ad un maggior numero di multe e di incidenti stradali diurni, ma anche a una maggiore frequenza nella guida notturna, a una maggiore frequenza di episodi di guida in condizioni di ebbrezza e a una maggiore frequenza di episodi di sonnolenza alla guida. Comprendere le caratteristiche individuali che si associano al rischio di incidenti è un elemento cruciale per poter impostare correttamente campagne ed interventi di promozione della salute e della sicurezza stradale. Molti dati indicano che le campagne comunicative che si servono esclusivamente dei mass media (televisione, internet, giornali, manifesti) sembrano non aver avuto forti effetti sulla riduzione degli incidenti. Al contrario campagne che hanno adottato azioni più personali e dirette, come l'organizzazione di conferenze o manifestazioni, attività locali, combinate con percorsi educativi, misure legislative, ecc., sono accompagnate da maggiore efficacia. L'intervento condotto attraverso ICARO ha pienamente recepito queste indicazioni e non si è proposto esclusivamente di agire attraverso la comunicazione di massa, ne si è limitato alla sola divulgazione di informazioni. L'intervento ha considerato entrambi questi aspetti ma, attraverso una drammatizzazione teatrale, li ha integrati in un ulteriore modello comunicativo, capace di attivare maggiormente le dinamiche emotive dei giovani partecipanti. Questo modello ha rappresentato la linea guida di una impostazione nazionale, che ha però previsto azioni specifiche nei differenti contesti locali. L'efficacia delle iniziative di ICARO è stata monitorata attraverso un programma di valutazione e monitoraggio attraverso un disegno di valutazione che prevede un confronto pre-post intervento con un gruppo di controllo. I risultati di tali valutazioni hanno dimostrato l'effettiva efficacia dell'intervento. Esso si associa a un miglioramento dell'atteggiamento nei confronti della sicurezza stradale, delle norme di convivenza sociale, della tentazione di reagire in modo rabbioso o aggressivo alle difficoltà che si incontrano nella guida. Inoltre i dati, di tipo longitudinale, mostrano che, in assenza di intervento, si assisterebbe ad una riduzione nella percezione della responsabilità del guidatore nei confronti del rischio di incidenti, e a una concomitante diminuzione della percezione di rischio. La letteratura scientifica definisce come “paradosso

del giovane guidatore” il fenomeno secondo il quale ogni volta che un guidatore inesperto mette in atto una imprudenza senza pagarne le drammatiche conseguenze, si rafforza nella sua convinzione di essere immune dai rischi di incidente stradale. Naturalmente l'obiettivo non è quello di aspettare che questo circolo vizioso venga interrotto dall'eventualità di un incidente, ma quello di mettere in atto strategie di intervento, capaci di contrastare le pericolose tendenze “fataliste” di fronte all'incidentalità stradale e alla sua imprevedibilità, ma allo stesso tempo capaci di contrastare la percezione, altrettanto pericolosa, che l'infortunio alla guida possa essere considerato come un'equazione matematica in cui si hanno a disposizione tutte le incognite. L'infortunio alla guida è invece un evento probabilistico, nel quale la corretta attenzione degli individui di fronte a se stessi agisce abbassando le probabilità di porre a repentaglio la propria e altrui incolumità. *Gli autori desiderano ringraziare il Dr. Roberto Sgalla, Direttore dell'Ufficio Relazioni Esterne e del Cerimoniale del Ministero dell'Interno, per il supporto costante e i preziosi suggerimenti da lui forniti durante tutte le fasi del lavoro*

Anna Maria Giannini
Professore straordinario di psicologia generale
facoltà di psicologia 2, Sapienza – Università di Roma
Fabio Lucidi
Professore associato di psicomетria
Università La Sapienza - Roma

Servizi e attività contravvenzionale svolta dalla Polizia Stradale ed Arma dei Carabinieri periodo Gennaio - Giugno a confronto con analogo periodo anno precedente				
Servizi e controlli	2006	2007	Differenza - %	
<i>Pattuglie impiegate</i>	2.117.890	2.317.285	199.395	9,4
<i>Servizi con misuratori di velocità</i>	19.291	20.963	1672	8,7
<i>Conducenti Controllati con etilometri e/o precursori</i>	104.723	195.579	90.856	86,8
Attività Contravvenzionale				
TOTALE INFRAZIONI	1.423.253	1.569.938	146.685	10,3
<i>art. 142 C.d.S. eccesso di velocità</i>	<i>467.177</i>	<i>566.190</i>	<i>99.013</i>	<i>21,2</i>
<i>art. 171 C.d.S. uso del casco</i>	<i>15.073</i>	<i>16.012</i>	<i>939</i>	<i>6,2</i>
<i>art. 172 C.d.S. cinture di sicurezza</i>	<i>88.372</i>	<i>91.612</i>	<i>3.240</i>	<i>3,7</i>
<i>art. 173 C.d.S. uso dell'auricolare o vivavoce</i>	<i>26.664</i>	<i>30.865</i>	<i>4.201</i>	<i>15,8</i>
<i>art. 186 C.d.S. guida in stato di ebbrezza</i>	<i>16.638</i>	<i>21.658</i>	<i>5.020</i>	<i>30,2</i>
<i>art. 187 C.d.S. guida sotto influenza droga</i>	<i>1.755</i>	<i>2.067</i>	<i>312</i>	<i>17,8</i>
<i>altre infrazioni</i>	<i>831.574</i>	<i>841.534</i>	<i>9.960</i>	<i>1,2</i>
Sanzioni accessorie				
<i>Patenti Ritirate</i>	42.732	49.427	6.695	15,7
<i>Carte di circolazione ritirate</i>	49.788	52.717	2.929	5,9
Attività di P.G.				
<i>Persone arrestate o sottoposte a fermo di p.g.</i>	2.419	2.517	98	4,1
<i>Persone denunciate all'A.G.</i>	16.694	21.566	4.872	29,2
<i>Soccorso a terzi</i>	251.572	242.177	- 9.395	- 3,7
<i>Punti patente decurtati</i>	1.727.312	1.993.285	265.973	15,4

SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA

La sicurezza passiva è data dall'insieme dei sistemi e dei dispositivi di cui il veicolo è dotato. Questi dispositivi hanno lo scopo di fornire la massima protezione ai passeggeri dell'auto in caso di incidente. Oltre alla rigidità dell'abitacolo, si rivelano molto importanti tutti quei dispositivi interni che sono in grado di assorbire l'energia cinetica derivante dall'urto:

- le cinture di sicurezza
- l'airbag
- i dispositivi di ritenuta per bambini
- i poggiatesta riducono il rischio di danni al collo al momento dell'impatto, soprattutto in caso di tamponamento (per maggiori informazioni clicca qui)
- gli schienali dei sedili

Le prestazioni di sicurezza passiva di molti veicoli sono testate dal programma Euro-NCAP, (European New Car Assessment Programme): mediante crash-test vengono accertate le condizioni di sicurezza dei singoli modelli di autovetture.

La sicurezza attiva è rappresentata dall'insieme di dispositivi e caratteristiche meccaniche che concorrono al migliore comportamento dinamico della vettura su strada e tendono ad impedire il verificarsi dell'incidente. La funzione in questo caso è quindi soprattutto di prevenzione. Il principale sistema di sicurezza è senz'altro il conducente stesso, le cui condizioni psico-fisiche ottimali dovrebbero scongiurare la possibilità di un incidente. I dispositivi di sicurezza attiva sono comunque molteplici: luci, freni, sterzo, servosterzo, pneumatici e ammortizzatori, specchietti retrovisori, tergicristallo, ABS, sistemi di allarme per pericoli ed ostacoli, sistemi per la rilevazione delle condizioni del conducente o per la correzione automatica di errori di guida...

Anche la segnaletica stradale e le strade stesse, se mantenute in buone condizioni, si possono considerare elementi di sicurezza attiva. Ovviamente tutti i dispositivi di sicurezza, sia attiva che passiva, che sono presenti sui veicoli necessitano di controlli adeguati e manutenzione per poter svolgere in modo ottimale le loro funzioni preventive o difensive.

www.lastradasiamonoi.it

Valutazione cognitiva e strategie d'intervento

Per intraprendere azioni specifiche volte a migliorare la sicurezze sulle strade, la Commissione Europea ha dato vita alla “Carta Europea della Sicurezza Stradale”. Questo documento mira a coinvolgere tutti i cittadini negli sforzi intesi a raggiungere l'obiettivo comunitario di dimezzare entro il 2010 il numero di vittime degli incidenti stradali. La sensibilità dell'opinione pubblica nei confronti delle tematiche della sicurezza stradale è un elemento di miglioramento del livello di attenzione sociale alle problematiche che possono essere oggetto di intervento, specie a livello pubblico. Queste ultime dovrebbero basarsi su un monitoraggio puntuale della realtà alla quale fanno riferimento. In tale prospettiva, al di là delle analisi e delle valutazioni dei fattori oggettivi che concorrono nel determinare il livello di rischio incidenti sulle strade, bisogna considerare anche un altro fattore e cioè quello umano. In particolare bisogna considerare alcuni limiti intrinseci al sistema cognitivo dell'uomo che si manifestano in una limitata capacità di valutare adeguatamente i fattori oggettivi di rischio.

Percezione del rischio ed euristiche di ragionamento

Intraprendere un viaggio in automobile, anche se su una distanza medio-breve è, al di là delle condizioni di necessità contingenti, una scelta che rischia di essere avventata se le condizioni complessive di sicurezza sono insufficienti e/o incerte. In moltissime situazioni della vita quotidiana

un essere umano non metterebbe mai in atto un comportamento ad alto rischio, questa prudenza spesso non è sentita come una necessità di auto-protezione da parte di chi si mette alla guida. Proviamo a vedere qual è l'origine cognitiva di questo bias di valutazione dei rischi.

È stato dimostrato che gli individui di fronte a problemi complessi o a informazioni incomplete utilizzino delle scorciatoie mentali per dare giudizi e prendere decisioni. Queste scorciatoie mentali sono state chiamate euristiche e si giustificano in base al fatto che il sistema cognitivo umano è un sistema a capacità limitata. Per esempio, in base all'euristica della disponibilità, eventi che si sono verificati più spesso nella vita di un individuo o che lo hanno impressionato maggiormente saranno giudicati come più probabili di quanto non lo siano oggettivamente. Le persone in media giudicano la frequenza degli incidenti aerei significativamente superiore rispetto al reale rapporto tra voli aerei senza incidenti e voli con incidenti.

Il concetto di percezione del rischio che è legato a doppio filo a quello di euristica, è stato usato inizialmente dalla psicologia della decisione per programmare un'efficace campagna informativa per la prevenzione degli incidenti sul lavoro e successivamente esteso ad alti ambiti di applicazione. Prima di evidenziare alcuni punti di particolare importanza nel contesto della comunicazione del rischio in

In moltissime situazioni della vita quotidiana un essere umano non metterebbe mai in atto un comportamento altamente rischioso, ma questa prudenza spesso non è sentita come una necessità di auto-protezione da parte di chi si mette alla guida

relazione alla sicurezza stradale, proviamo a delineare uno schema di valutazione di questa tematica secondo un paradigma di valutazione cognitiva della percezione del rischio stesso. Da un punto di vista direttamente riconducibile all'euristica della disponibilità, il tema della sicurezza stradale implica almeno due aspetti fondanti del giudizio dei soggetti che si pongono alla guida delle automobili nelle ore serali o notturne del fine settimana: - i guidatori esperti ritengono di avere una buona capacità di gestire l'attività di guida in funzione dei tanti chilometri percorsi e, parimenti, dell'abitudine a guidare la propria automobile lungo percorsi di varia distanza senza aver avuto particolari incidenti e/o inconvenienti; - i guidatori neofiti fanno riferimento a delle condizioni standard di guida, quelle tipiche delle fasi di addestramento, che non sembrano comportare, in assenza di altra esperienza diretta, alcun problema in particolare.

Lo stesso schema di valutazione può essere applicato ad altre euristiche del ragionamento umano, prime fra tutte “ancoraggio” e “rappresentatività”. In entrambe le condizioni, pur variando il parametro di riferimento, è evidente che i soggetti a rischio di incidente stradale tendono a sottovalutare alcuni elementi di analisi della situazione. La rappresentazione di quest'ultima, nelle situazioni ad alto rischio potenziale, tende ad escludere le connessioni con la realtà individuale e contingente di chi si mette alla guida in

determinati giorni e orari e su percorsi tristemente famosi. Vedremo nell'ultima parte di questo intervento quale sia il ruolo delle euristiche nella definizione di una strategia di intervento nella “comunicazione del rischio”, gli elementi di analisi raccolti finora portano ad una prima conclusione, molto generale ma non per questo poco importante. In un guidatore, la rappresentazione mentale della capacità di controllo del mezzo lungo la strada è sicuramente più ottimista di quello che la realtà, anche in assenza di uso/abuso di sostanze psicoattive, possa essere in funzione sia di fattori endogeni (es.: modificazioni del ciclo infradiano di sonno veglia) che di un fattore esogeno fondamentale: la presenza in strada di una sensibile quantità di guidatori che, sulla base della motivazione appena indicata possono essere classificati come soggetti che, nelle condizioni contingenti, hanno una bassa percezione del rischio. Il tutto, se valutato nei termini di un'analisi puntuale della percezione del rischio nelle categorie target ha un tragico potenziale legato all'effetto di sommatoria dei due fattori. È evidente che un approfondimento serio sull'argomento necessiterebbe di uno studio sistematico sul fenomeno, ma al di là della quantificazione complessiva di quest'ultimo è possibile ipotizzare un processo di intervento che miri alla corretta percezione del rischio riferito alla sicurezza stradale. Tale percorso va necessariamente costruito avvalendosi di specifici canali di comunicazione e di tematiche che trovano nella rappresentazione mentale dei soggetti a rischio un target ben definito.

La comunicazione del rischio nei programmi di intervento per la sicurezza stradale

Sulla base di quanto visto finora è indiscutibile che una corretta politica di comunicazione del rischio si pone l'obiettivo di superare un atteggiamento passivo nei confronti del rischio promuovendo, a livello prioritario, un atteggiamento attivo nei soggetti coinvolti. In sostanza, a livello generale, far percepire il rischio significa intervenire in modo da passare da uno stato d'indifferenza (passivo) ad uno stato di azione (attivo). Il livello di partecipazione e di consapevolezza è, quindi, una sorta di spartiacque tra le due condizioni. Lo stato di indifferenza e quello di azione sono infatti strettamente legati al concetto di percezione del rischio: più è bassa la percezione del rischio, più alto sarà il livello di indifferenza (e quindi minore quello di azione); allo stesso tempo, più è alta la percezione del rischio, più alto sarà il livello di azione (e quindi

di minore quello di indifferenza). La percezione del rischio è quindi strettamente legata ad un potenziamento cognitivo dell'abilità di rappresentare la realtà in maniera oggettiva, di dare il giusto peso ai fattori di rischio e di raggiungere un livello di consapevolezza più consoni all'azione che scaturisce dalla rappresentazione della realtà stessa. Le sopraccitate euristiche del ragionamento umano ci indicano chiaramente quale debba essere il target di un intervento di programmazione della comunicazione del rischio: aumentare gli elementi di analisi e di valutazione a disposizione dei soggetti in modo da garantire un'adeguata “disponibilità” di casi ai quali fare riferimento, contestualizzare in uno schema di “ancoraggio” individuale e contingente il rischio potenziale al quale si va incontro e, infine, garantire una reale “rappresentatività” delle conseguenze indesiderate, percezione del danno, legate al comportamento a rischio. Per meglio esemplificare un approccio di comunicazione del rischio basato sugli elementi cognitivi tipici della rappresentazione mentale umana sottesa al ragionamento e alla scelta comportamentale si può ipotizzare un percorso di aumento della consapevolezza che faccia esplicito riferimento ai target sopradescritti. Senza nulla togliere alla scelte politico-amministrative di sanzionamento pecuniario dei soggetti che hanno messo in atto comportamenti altamente rischiosi per la sicurezza stradale (es.: guidare ubriachi), è lecito chiedersi se non abbia forse un effetto di prevenzione e dissuasione maggiore fare entrare in contatto, costringendoli ad un'opera di assistenza, per un tempo non insignificante i “soggetti a rischio” con i soggetti che il rischio lo hanno già corso e portano il peso del danno con la propria invalidità. È evidente, come esperienze di altri paesi insegnano, che la vita a stretto contatto con i risultati nefasti di certi comportamenti alla guida fanno aumentare la percezione del rischio dando una giusta dimensione alle euristiche di ragionamento di chi è in procinto, potenzialmente ed eventualmente, di mettere in atto gli stessi comportamenti.

Tiziano Agostini

Professore ordinario di metodologia della ricerca psicologica, dipartimento di psicologia Università di Trieste

Giovanni Righi

Dipartimento di psicologia Università di Trieste

PROGETTO INFONEBBIA

INFONEBBIA, l'accordo siglato tra Anas e Centro Ricerche Fiat, è una scommessa tecnologica a rischio zero da vincere per la sicurezza stradale (...). Il punto di forza del progetto è che per la prima volta si fa interagire la strada intelligente e tecnologicamente attrezzata con i veicoli intelligenti, un passaggio fondamentale questo per contribuire a ridurre l'incidentalità. Una flotta di safety-car sperimentali si porranno a guida dei veicoli, limitando anche la loro velocità. Contemporaneamente il Centro Sperimentale di Cesano dell'ANAS e il Centro Ricerche FIAT cominceranno a sviluppare la ricerca di nuove tecnologie (pannelli e guide di luce innovativi, barriere sensorizzate, informazioni a bordo veicolo ecc..) che saranno sperimentate fino al 2005 sull'autostrada Torino-Caselle (...). L'obiettivo del progetto è quello di fronteggiare il pericolo di incidenti in condizioni di scarsa visibilità, in particolar modo in situazioni caratterizzate da un alto livello di rischio determinato dalla presenza di nebbia, dotando le infrastrutture di sistemi di sicurezza in grado di "interagire" con i veicoli che le percorrono e di segnalare ai conducenti le situazioni di rischio imminente. Nel corso del progetto verranno allestiti due tratti stradali con sistemi ITS (Intelligent Transport Systems) capaci, in caso di nebbia, di supportare il guidatore e di prevenire i potenziali incidenti causati dalla scarsa visibilità. All'interno dei tratti identificati verrà effettuata la sperimentazione di nuove soluzioni tecnologiche a supporto della guida in caso di nebbia, sia su veicoli dedicati (Safety Car) che su una flotta di veicoli convenzionati. Tecnologie innovative verranno inoltre installate a bordo strada per raccogliere dati dall'ambiente, per fornire informazioni di supporto ai guidatori e per migliorare la visibilità della strada (...).

Safety Car: sono veicoli affidati al gestore autostradale, equipaggiati con:

- sistemi di rilievo ostacoli basati su tecnologia radar a microonde - dispositivi telematici per la comunicazione con la Centrale Operativa
- pannello "Follow me", il cui scopo è quello di limitare a 50 km/h la velocità del traffico in caso di nebbia, aiutando in questo modo i guidatori ad affrontare situazioni di visibilità molto critiche (...).

Il compito primario del sistema telematico installato a bordo delle Safety Car è quello di garantire il continuo collegamento del singolo veicolo con la Centrale Operativa, alla quale sono demandate le operazioni e gestione della flotta di Safety Car operative sui Test Site. Tale collegamento consente, dunque, l'interazione tra i veicoli (ed il loro equipaggiamento) e la centrale (...).

Funzioni di sicurezza: i veicoli sperimentali saranno equipaggiati con sistemi radar di rilievo ostacoli, con l'obiettivo di supportare il guidatore segnalando per tempo altri veicoli fermi, o più lenti, sulla corsia di marcia. Il sistema è destinato a vetture della polizia e dell'ANAS, guidate da Professionisti (...).

Informazioni al guidatore: il guidatore della Safety Car verrà informato su apposito display della modalità di funzionamento del sistema. Sul display verranno inoltre visualizzate le informazioni relative alle situazioni di pericolo legate alla presenza di un potenziale ostacolo frontale tramite una rappresentazione grafica (icone) e un codice colore associato (allarme giallo, allarme rosso). È previsto l'utilizzo, in associazione alla rappresentazione grafica, anche di una informazione sonora (per allarme grave) (...).

Rete di connessione cantonieri elettronici: i cantonieri elettronici distribuiti a bordo strada, ad una distanza di 2,5 km tra l'uno e l'altro, sono connessi attraverso una linea dati digitale in fibra ottica, il cui cablaggio deve essere realizzato lungo tutta la tratta interessata. La larga banda ottenuta dall'impiego della fibra ottica, permetterà la connessione delle telecamere di videosorveglianza (...).

Guide luminose: i delineatori stradali per guide luminose sono "paletti" posti a bordo strada (...), ad una distanza di 30 m l'uno dall'altro contenenti una lampada a LED che si accende lampeggiante in condizioni di pericolo (es. traffico intenso) e in modo continuo in condizioni di scarsa visibilità (...). Il flusso della lampada sarà regolabile in base alla quantità di nebbia e all'illuminamento giorno/notte (...).

VMS - pannelli a messaggio variabile: con la sigla VMS ci si riferisce ai Variable Message Signs (pannelli a messaggio variabile). Un VMS è un segnale in cui il contenuto informativo è presentato su di una singola superficie e può venir cambiato. L'informazione può essere costituita da simboli o testo.

*Fonte: Progetto Infonebbia - ANAS Spa -
www.lastradasiamonoi.it*

LE ROTATORIE

Le rotatorie si stanno diffondendo sempre sulle strade d'Europa, la maggior parte degli occupanti però, imboccandole, non conosce ancora le regole di comportamento al quale bisogna attenersi

L'incrocio, è un'area, che, a causa della confluenza di flussi sempre più crescenti di traffico stradale non è capace di smaltirlo (automobili, moto, camion, pedoni), aumentando così il rischio di ingorghi e incidenti.

Nascono così, in Inghilterra, verso gli anni settanta, i primi incroci circolari finalizzati a smaltire grossi flussi di traffico e diminuire la quantità di incidenti. La regola principale è quella di dare la precedenza alle vetture che già circolano nella rotatoria cioè alla sinistra anziché a destra.

L'Italia si sta adeguando a questa norma (europea) creando grossi disaccordi tra l'adeguamento segnaletico e il codice della strada. Fra le prime località italiane che hanno adottato le rotatorie è stata Treviso che in dieci anni (tra il 1997 e il 2006) ha dimezzato il numero di incidenti mortali. Da queste affermazioni si può tranquillamente dedurre che le rotatorie sono sicuramente più sicure, avendo la capacità, rispetto agli incroci convenzionali, di smaltire in maniera più rapida ed efficace il flusso di traffico, sia per gli autoveicoli che già circolano nella rotatoria, sia per le vetture che si stanno apprestando ad impegnarlo.

Ma non è solo la sicurezza a trarne benefici, bensì anche l'inquinamento in quell'area diminuisce di molto, cosa che non accade negli incroci convenzionali o quelli con i semafori a causa delle attese.

La realizzazione delle rotatorie comporta però spese maggiori rispetto gli incroci convenzionali e le aree di costruzione devono essere più ampie. Altro neo delle rotatorie sono la mancanza delle corsie preferenziali, sia per i mezzi pubblici che quelli di soccorso, questo dovuto alle strade che collega, poiché tra di loro hanno una valenza paritetica.

Prima abbiamo detto che negli incroci circolari non ci sono tempi d'attesa; questo è un bene e un male. Il bene già lo sappiamo, mentre per i pedoni e i ciclisti diventa un male. Le considerazioni che si possono trarre da questa breve analisi sugli incroci rotatori è, che tendono a favorire le persone, che per spostarsi usano l'automobile e non la bicicletta oppure semplicemente andando a piedi.

David Roici

Le responsabilità dell'informazione

Davanti a un programma televisivo o ad un telegiornale un minore mette in atto processi psicologici che lo inducono a sopravvalutare l'impatto. Bisogna spiegare ai ragazzi che non sempre si muore in un incidente stradale, ma che se si sopravvive si finisce spesso su una sedia a rotelle, magari alimentati da un sondino, magari senza più essere in grado di parlare, magari sbavando dalla bocca

Nella mia doppia anima di psicologa e di giornalista, mi sento particolarmente toccata da questo tema così urgente e scottante.

Da una parte –come appartenente alla categoria dei giornalisti- riconosco e anzi sottolineo il diritto/dovere di informare e comunicare attraverso i molteplici strumenti che si hanno a disposizione (stampa, tv, websites, blogs...); dall'altra parte –come appartenente al mondo della psicologia- riconosco e sottolineo l'impegno a sostenere e supportare l'individuo, specie se minorenne, in un percorso di crescita, di evoluzione e di apertura guidata verso le complessità del mondo.

Informare e supportare sono compiti certo conciliabili, ma necessariamente orientati verso accentuazioni diverse dello stesso tema. Come giornalisti comunichiamo una notizia, comunichiamo rischi e pericoli, ma a volte capita al cronista – per leggerezza e o per la ricerca di un sensazionalismo davvero fuori luogo - di spettacolarizzare bravate a bordo di auto truccate, diligentemente postate su YouTube. È informazione, quella? O è piuttosto un'operazione (giornalisticamente inutile) che altera la percezione del rischio di un adolescente? Un minore davanti a un programma tv (o a un tg) tipicamente mette in atto processi psicologici che lo portano a sopravvalutare l'impatto di un gesto clamoroso e i sentimenti di esuberanza, di potenza e onnipotenza che accompagnano tale gesto, portandolo però anche a sottovalutarne il pericolo. Questo accade perché il fatto stesso di dare visibilità all'impresa le conferisce -pur involontariamente- importanza e fama, mettendo così molti ragazzi nelle condizioni di desiderare di essere stati i fautori del gesto. Il desiderio di emulazione e il sentimento di identificazione con l'autore del-

l'impresa, che viene positivamente qualificato come un 'duro', portano senz'altro a perdere di vista il fattore 'pericolo' connesso all'impresa, a tutto vantaggio del fattore 'clamore': e la bravata perde le sue connotazioni negative per acquisirne di positive.

Dare risalto in un tg alle imprese spericolate di un manipolo di diciottenni al volante, anche se se ne commenta negativamente il comportamento, certo non dissuade dall'emulazione il ragazzino che ha smania di trasgressività e sete di adrenalina. Semplicemente sono cose che un tg non deve fare perché, prima della notizia, viene sempre la cautela e la difesa dello spettatore, che può essere un minore o anche un adulto instabile.

Come psicologi, il nostro dovere è quello di spronare l'opinione pubblica, il cittadino a pensare costruttivamente a ciò che è bene per sé e ciò che è bene per gli altri, e a metterlo in pratica. Questo significa avere rispetto per la propria vita e quella altrui, per la propria e altrui integrità fisica e psicologica. Può aver senso "cantare la filastrocca" ai ragazzi, peregrinando di scuola in scuola, dicendo loro che non si corre in auto, non si guida se si ha bevuto o se si è "fatti"? A mio avviso queste lezioni frontali servono poco. Non si impressiona un ragazzino difficile e a rischio dicendogli: "Questo si fa, questo non si fa. Questo è buono, questo è cattivo". Nel migliore dei casi otterremo indifferenza, nel peggiore otterremo l'effetto opposto a quello cercato, e cioè l'aumento del desiderio di andar controcorrente.

Ecco allora che occorre lavorare strategicamente e di astuzia, mettendo insieme il sensazionalismo tipico del mondo giornalistico e la profondità d'intuito e di comprensione interiore che è tipica della psicologia. Come? Spiegando e soprattutto mostrando ai ragazzi cos'è il trauma cranico, chi è un traumatizzato cranico o un paralitico. Spiegando ai ragazzi che non sempre si muore in un incidente stradale, ma che se si sopravvive si finisce spesso su una sedia a rotelle, magari alimentati da un sondino, magari senza più essere in grado di parlare, magari sbavando dalla bocca, perché i muscoli del viso non si contraggono più a dovere. A occhio, la realtà mi pare questa: i ragazzini sono convinti che da un incidente stradale ce la si cavi al massimo con qualche ferita e con qualche graffio da esibire il sabato sera come trofei. Ecco, proprio su questo dobbiamo lavorare. Nella loro incoscienza ingenuità, non sanno che un incidente stradale spappola il corpo e il cervello e che, se si sopravvive in quelle condizioni, quasi non si è più nemmeno esseri umani. Se qualcosa funzionerà in questa battaglia contro gli incidenti stradali, potrà essere soltanto un'adeguata terapia d'urto.

Rossana Silvia Pecorara

PhD scienze cognitive - Psicologa clinica

Chi è giovane si sente invincibile. E immortale

Gli ultimi dati Istat hanno rilevato che a seguito dell'introduzione delle nuove misure di sicurezza, si è riscontrata una diminuzione degli incidenti mortali. Questo miglioramento non riguarda però la fascia d'età compresa tra i 15 e i 24 anni. Le campagne preventive, seppur accattivanti, non sono in grado di catturare l'attenzione dei ragazzi

Gli incidenti mortali del venerdì e del sabato notte, dovuti quasi sempre ad una guida spericolata sotto gli effetti devastanti di alcol o droghe, che compromettono la prontezza dei tempi di reazione e la percezione del rischio, sono a tutti sin troppo noti. Ma cosa accade nei restanti giorni della settimana? "Incidenti occasionali", verrebbe da pensare. Nulla di più lontano dalla triste realtà: al contrario di quanto si è soliti credere, gran parte dei sinistri avviene in circostanze che non hanno niente a che vedere con l'eccitazione della velocità, nè, tanto meno, con l'assurda ricerca di situazioni estreme e pericolose. Colpi di sonno, semplice distrazione ed una scarsa propensione a quel buon senso, che per esempio, troppe volte fa "dimenticare" l'utilizzo delle cinture di sicurezza o peggio, permette di rispondere al cellulare senza vivavoce e nel momento meno opportuno, sono tra le cause principali dei numerosissimi e purtroppo, molto spesso gravi, incidenti quotidiani anche diurni (Carbone, 2003).

La prevenzione quindi, è più che mai indispensabile. Secondo alcune recenti ricerche condotte dalla dottoressa A.Tursz, gli adolescenti sono consapevoli dei diversi tipi di rischi esistenti, ma ciononostante, spesso e volentieri, sottovalutano o non considerano affatto, le conseguenze di alcuni specifici comportamenti pericolosi. Per leggerezza, esibizionismo o per pura irresponsabilità? Niente di tutto ciò. I ragazzi, sono ben consci di quanto può accadere se non vengono attuati certi accorgimenti atti a

garantire la sicurezza, ma sono penalizzati dal fatto che hanno una percezione della morte nettamente diversa da quella di noi adulti. Questo, secondo la mia opinione, forse perché, peculiare di una certa età è sentirsi invincibili, quasi immortali. È verosimile azzardare, che in gioventù, la morte, che pare tanto lontana, venga quasi sfidata in una sorta di roulette russa.

Sebbene negli ultimi anni i dati Istat abbiano rilevato che a seguito dell'introduzione delle nuove misure di sicurezza, si sia riscontrata un'interessante diminuzione degli incidenti mortali, si è purtroppo appurato anche, che questo miglioramento non ha visto presa in causa la popolazione della fascia d'età compresa tra i 15 e i 24 anni.

A quanto pare, le attuali campagne preventive, che tanto raccomandano di non mettersi alla guida in stato d'ebbrezza e di indossare sempre il casco ed allacciare le cinture di sicurezza, seppure in apparenza strutturate in maniera accattivante, non sono in grado di catturare appieno l'attenzione dei destinatari più giovani.

Un'azione preventiva, oltre ad evidenziare i comportamenti a rischio, per risultare fruttuosa, dovrebbe necessariamente tener conto, non solo del rischio in sé, ma anche del tipo di rapporto che hanno i giovani con esso. Altro punto dolente e non trascurabile, che non deve essere minimizzato, è dato dal fatto che i giovani mal accettano i consigli/"prediche", degli adulti. Basilare in tal senso, è puntare sul gruppo, inteso per esempio come classe scolastica o squadra sporti-

va, e riuscire pertanto ad accattivarsi dapprincípio la partecipazione ed in seconda battuta, l'approvazione generale. I ragazzi, hanno un concetto di "gruppo" rigido e ben preciso: il non rispetto di alcune regole insindacabili vigenti all'interno di esso, fa sì che un membro venga estraniato con facilità, perché nel gruppo, se non si è della stessa idea, si è fuori. Pertanto, riuscire a modificare il pensiero del gruppo, introducendo nuove regole, che possano essere utilizzate ai fini di una guida sicura e di una percezione del rischio diversa da quella fino ad oggi riscontrabile, vorrebbe dire riuscire a condizionare in maniera positiva un'intera massa perché a catena, gruppo influenza gruppo.

L'efficacia della prevenzione, dipende quindi, dalla possibilità che si ha di rendere i ragazzi parte attiva nei comportamenti che si intende prevenire. Non è possibile fare l'elenco di ciò che si deve o non si deve fare, perché un approccio di questo tipo, oltre a risultare poco utile, potrebbe rivelarsi persino controproducente e portare i giovani ad attuare comportamenti opposti a quelli insegnati, perché non dimentichiamolo, la bellezza delle regole sta nel fatto di poterle trasgredire. Gli adolescenti, tendono ad emulare quelli che sono i loro leaders, ed è un dato di fatto, che ogni gruppo, ha una sua figura carismatica che fa da traino su tutti gli altri ed è proprio su questa figura, che bisogna focalizzare l'attenzione. Se il "capo branco", per esempio, decide che non si va in motorino senza casco o meglio ancora, che il sabato sera a turno bisogna evitare di bere, nessuno oserà opporsi alla sua scelta.

La scuola, come accade nella maggior parte dei casi, è l'ambiente ideale per valutare chi per comportamento e caratteristiche personali, è in grado di influenzare altri soggetti, pertanto, compito di insegnanti ed educatori, dovrebbe essere quello di "adoperare" le qualità del singolo a favore della collettività.

Emanuel Mian

Psicologo, presidente dell'Istituto internazionale sul disagio e la salute nell'adolescenza



Il bisogno di ammirazione

La percezione del rischio può divenire accettazione o sfida del pericolo allo scopo di esorcizzare la paura della morte alla quale originariamente si correla il bisogno di ammirazione. Ed è significativo che i giovani accettino la probabilità di morte di un incidente stradale ma non la certezza della morte dopo una malattia

La percezione del rischio, ovvero la consapevolezza di essere esposti ad un pericolo di danno, suscita nell'uomo una reazione di difesa che tende a mitigare il rischio o a limitarne i danni. Perché ci sia la percezione del rischio è necessario che ci sia la conoscenza del pericolo, ossia "l'esperienza", che è il risultato della elaborazione cognitiva delle percezioni, stimoli sensoriali che provengono dall'ambiente nel quale l'uomo vive e che, discriminati dal potere critico individuale e ricomposti in un insieme significativo, diventano "coscienza". L'impronta originaria che caratterizza il modello di discriminazione e ricomposizione degli stimoli è l'istinto vitale, che, tuttavia, genera le dipendenze dell'uomo dai bisogni vitali e dalle esigenze di autonomia. Alla nascita l'istinto vitale realizza la dipendenza dell'uomo dall'allattamento correlato all'ammirazione della madre, e sviluppa il "bisogno di ammirazione" che, col tempo, si trasformerà in bisogno di autostima, di identità sociale e culturale. Il messaggio di "ammirazione" per essere credibile deve derivare da un "leader" in un contesto sociale. La famiglia è la prima comunità all'interno della quale si realizza una organizzazione che, sorretta dal bisogno di ammirazione, afferma il ruolo di un leader e appaga l'istinto vitale dei suoi seguaci. La scuola ne è la continuità. Laddove l'individuo si ritrovasse privo di un leader, non troverebbe risposta al bisogno di ammirazione e, sospinto dal proprio egocentrismo, adotterebbe percorsi con finalità "liberatorie" che possono avvalersi di modelli di affermazione esposti al rischio, fino alle scelte estreme di autonomia dal bisogno di ammirazione.

L'egocentrismo induce l'uomo ed in particolare il giovane, in una logica liberatoria, alla creazione di un "super io"; genera la visione della realtà subordinata alla propria persona che diviene invulnerabile in una dimensione fantastica e di inconsapevole distacco dalla realtà; alimenta l'esigenza di liberazione dal bisogno di ammirazione, spinge il giovane ad affermarsi come leader o a divenire seguace di un leader in aggregazioni diverse dalla famiglia e dalla scuola. In alcune circostanze la percezione del rischio può divenire accettazione o sfida del pericolo allo scopo di esorcizzare la paura della morte alla quale originariamente si correla il bisogno di ammirazione. Ed è significativo che, nei giovani, l'accettazione del rischio si collochi prevalentemente nelle scelte con probabilità aleatoria, non sicura, di morte; la malattia caratterizzata da certezza di morte incute più timore dell'incidente stradale probabilmente mortale. Per i giovani il rischio è una opportunità per realizzare "l'autoaffermazione", imporsi all'ammirazione quando ancora ne sono bisognosi, o vincere la paura della morte sfidando la morte, per sentirsi liberi dal bisogno di ammirazione.

Le situazioni che espongono maggiormente i giovani al rischio sono i confronti di gruppo. Il pericolo corso ed i danni subiti, per una temeraria esposizione al rischio, sono testimonianze di una eccitante esperienza di confronto dal quale si è usciti sopravvissuti o, comunque, liberi da un vincolante interesse a vivere. Il rischio così concepito, ricercato e valorizzato, non può essere

mitigato, necessita di essere sopraffatto dal desiderio di vivere, per il quale la famiglia e poi la scuola sono riferimenti sostanziali purché riescano a realizzare una aggregazione sociale all'interno della quale il leader sappia reclutare seguaci.

Elio Cerchietti
Direttore della struttura complessa 118 elisoccorso regionale FVG; docente alla scuola di specializzazione di anestesia e rianimazione Università Campus Bio medico di Roma e Università di Trieste



Elio Cerchietti

Attività infortunistica rilevata da Polizia di Stato (Polizia Stradale) ed Arma dei Carabinieri				
Gennaio - Giugno 2007 a confronto con analogo periodo anno precedente				
Indicatore del rischio	2006	2007	Variazione	Variazione %
Totale incidenti rilevati	69.372	66.205	-3.167	-4,6
di cui:				
con esito mortale	1.474	1.368	-86	-5,8
con lesioni	52.112	51.607	-505	-1,0
con danni a cose	25.007	23.228	-1.777	-7,1
conseguenze sulle persone				
decedute	1.079	1.046	-33	-3,0
ferite	46.434	47.602	+1.168	+2,5

Un altro giro sulla giostra del vuoto

Come nel gioco della roulette russa, il desiderio non è di spararsi un colpo alla tempia ma di non spararsi affatto. Il desiderio-bisogno è quello di farcela. Di essere gli unici a farcela. In autostrada o lungo una provinciale guidare ad alta velocità diviene il tentativo disperato di controllare un "io" cui non si riesce a dar forma in altro modo

La descrizione delle condotte ordaliche che sostengono un determinato modo di consumare droghe di Charles-Nicolas e Valleur ed il concetto di nichilismo di Umberto Galimberti possono aiutarci a capire quanto di rituale e di senso di vuoto vi sia nella percezione e nell'approccio al rischio delle nuove generazioni. "Ci sono forme di nichilismo giovanile che hanno la loro radice in una sorta di speranza delusa circa la possibilità di reperire un senso, nell'inerzia in ordine ad un produttivo darsi da fare, nella sovrabbondanza e nell'opulenza che funzionano da addormentatori sociali, nell'indifferenza di fronte alla gerarchia dei valori, nella noia, nello spleen senza poesia". Nel lancio di sassi dai cavalcavia, nel tifo violento, nelle corse in autostrada, nelle condotte a rischio e nell'assunzione massiccia di droghe (alcol, ecstasy, cocaina, psicofarmaci) è possibile leggere un duplice scopo: massimizzare gli effetti e mettere a repentaglio la propria vita con lo scopo di vincere la sfida, ritornando vincitore sul rischio. Non si tratta di tentativi di suicidio, per quanto mascherati, ma di prove ad altissimo rischio da cui ricevere feed-back fortissimi in un tentativo disperato di ritrovamento di se stessi sani e salvi ma ancor più vivi. Finalmente vivi. Come nel gioco della roulette russa, il desiderio non è di spararsi un colpo alla tempia ma di non spararsi affatto. Il desiderio-bisogno è quello di farcela. Di essere gli unici a farcela. In autostrada o lungo una provinciale guidare ad alta velocità diviene il tentativo disperato di controllare ciò che finisce per intrappolare nell'incontrollabile di lamiere deformate un io cui non si riesce in altro modo a dare una forma. L'essere può divenire tale solo rischiando di non poter più essere. In una sorta di recupero delle ritualizzazioni delle contese

medioevali, il giovane sembra sfidare il giudizio divino. Nella ricerca di un incontro con un Dio che assolve o condanna definitivamente, l'estremo perde quella connotazione di gesto senza movente. Piace al mondo degli adulti connotare il gruppo, la compagnia dei ragazzi definendolo "branco". Assimilarli alle bestie priva gli adolescenti di un'umanità che per contro viene restituita al mondo degli adulti. Questi ultimi dovrebbero guardare alle loro responsabilità più che cercare l'assoluzione se davvero non si vuole segnare di incolmabile una distanza generazionale solo in parte fisiologica. Pianificazione, addestramento, tecnica, razionalità, controllo delle emozioni, iperprestazione, esibizione dell'esperienza è quanto la società post-moderna della fluidità chiede ai suoi adepti ad evidente detrimento della possibilità reale di una costruzione di identità che sappia ancora distinguere il bene dal male. Abbattuti gli dei delle religioni e della morale, sono stati eretti nuovi altari alla dea scienza, costruendo una sorta di nuova ideologia della chimica ammantata di santità. "Qui si esprime il fondamentale dato di fatto dell'umano volere, il suo horror vacui. Quel volere ha bisogno di una meta. E preferisce il volere il nulla, piuttosto che non volere." Si tratta di quella ormai interminabile sequela di imprese esibite su You Tube da eroi moderni (sensation seekers) che sfidano la noia con gli stimolanti e gli stimoli del rischio quale risposta adattativa alla perdita del tono sensoriale gratificante e al vuoto, al nulla che la società attuale non è in grado di controvertire. Promuovendo la ricerca di un'indipendenza necessaria per il successivo sviluppo individuale, l'adolescente contemporaneo si accolla il rischio più grande. In assenza, ed è qui la differenza maggiore rispetto ai riti di passaggio all'età adulta del passato riportati da antropologi quali M. Mead. B. Malinowski, R. Linton, C. Levi Strauss, di un officiante, di un setting protetto, di un bagaglio culturale ed esperienziale protettivo, il rito rischia di uscire dal tempio trasformando i fedeli in integralisti veicolanti realtà virtuali dalle mille possibilità, la maggior parte delle quali irrealizzabili nel reale. Ed è sempre un altro giro, un'altra corsa sulla giostra del vuoto.

Vincenzo Simeone
Direttore dipartimento dipendenze patologiche ASL di Taranto
Maria Grazia Lentini
Dirigente psicologo
Cosimo Buccolieri
Dirigente medico
Anna Paola Lacatena
Dirigente sociologo



Meno multe, più informazione

Con l'obiettivo di far crescere la cultura della legalità da diversi mesi viene reso noto il programma settimanale di collocazione degli autovelox, con tanto di precisa indicazione dell'arteria stradale, dell'ambito territoriale e del chilometro dove si posizionerà la pattuglia

Informazione e trasparenza come ulteriore strumento della Polizia Stradale affinché si diffonda nell'opinione pubblica il convincimento che i comportamenti imprudenti vanno evitati non per il timore di un'eventuale sanzione, quanto piuttosto per le conseguenze che possono derivare a se stessi e agli altri in caso di incidente stradale causato dalla violazione di una norma. Con l'auspicio che l'informazione e la trasparenza rappresentino un ulteriore contributo per rendere le strade friulane – e non solo - un luogo sempre più sicuro. Anche con l'obiettivo di superare antichi retaggi in ordine all'attività della Polizia Stradale recentemente sono state intraprese interessanti iniziative finalizzate a rimarcare ancor più la vocazione alla prossimità della specialità; ci si riferisce in particolare a quelle che in qualche caso sono state definite “nuove strategie” ma che in realtà non sono altro che la ricerca di un canale di comunicazione che sia ancor più diffuso e diretto del contatto su strada. In questa ottica la Stradale già da diversi mesi rende pubblico il programma settimanale dei propri servizi di contrasto alle violazioni del limite di velocità: la mappa degli autovelox in Friuli. Ovvero ogni singolo sito nel quale la Polizia Stradale di Udine organizza i servizi mirati al contrasto della velocità, con tanto di precisa indicazione dell'ar-

teria stradale, dell'ambito territoriale e del chilometro dove si posizionerà la pattuglia con l'apparecchiatura specifica per il rilevamento della velocità, ma anche informazioni sulle sanzioni previste per le diverse violazioni al codice della strada. È la stessa Polizia Stradale di Udine a fornirli nell'ambito delle iniziative intraprese per stimolare la collaborazione fra cittadini e istituzioni e con l'obiettivo primario – così come fu l'iniziativa estiva di ‘Guido con prudenza’ – di far crescere la cultura della legalità, la conoscenza del codice della strada e i gravissimi rischi per se stessi e per gli altri causati dai comportamenti illeciti al volante. La Polizia Stradale da sempre si caratterizza per la sua vocazione alla prossimità verso il cittadino. La stessa denominazione di “stradale” evidenzia come il personale sia impegnato sul territorio e condivida con la gente la più comune tra le esperienze quotidiane: la strada. In questo suo compito l'operatore della stradale può essere definito un ‘professionista’ a disposizione del cittadino. Ed è proprio sulla professionalità della Polstrada che ci si vuole soffermare brevemente. Gli addetti alla specialità giungono a questo servizio dopo una prima selezione attitudinale che si svolge a Roma presso il centro psico tecnico della Polizia di Stato e solo dopo aver verificato la presenza di determinati requisiti il poliziotto viene avviato alla scuola di Cesena, vero fiore

all'occhiello dell'amministrazione della P. di S.; ultimato questo percorso egli viene assegnato a un reparto della Stradale. Un iter, quello descritto, che privilegia il momento dello studio, della conoscenza del codice della strada e delle leggi statali e comunitarie che regolano la materia della circolazione. Un professionista, dunque, che come detto mette il suo ricco bagaglio di preparazione ed esperienza a disposizione del cittadino. Infine, in tema di prevenzione della guida in eccesso di velocità si vuole ricordare il dettato dell'art. 142 del codice della strada che regola la delicatissima materia: “ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare...”. Segue la casistica con le varie indicazioni. Una formula chiara senza perifrasi né mezzi termini tale da non richiedere commenti. Eppure si consideri che quando si parla dell'art. 142 ci si riferisce solo ai soliti semplici aspetti sanzionatori della norma: quant'è la multa? Quanti punti? Sono le domande di rito piuttosto che soffermarsi sulla importante parte pre-

Giuseppe Stornello
Primo dirigente della Polizia di Stato
comandante della sezione Polizia Stradale
della provincia di Udine

NO ALLA CHIUSURA DEI DISTACCAMENTI DELLA POLIZIA STRADALE

“La notizia della chiusura di ben 43 distaccamenti della polizia stradale e quindi l'inevitabile diminuzione degli agenti di controllo sulle strade, è un passo falso che il Governo non può permettersi. Il decreto legge parlava chiaro ed ora non possiamo, -per razionalizzare- colpire quei settori che servono per contrastare un problema grave e di tutto il Paese”. Ad affermarlo è Carmelo Lentino, portavoce della campagna nazionale “BastaUnAttimo” sulla sicurezza stradale e contro le stragi del sabato sera in riferimento alla chiusura di molti distaccamenti della polizia stradale per razionalizzare le energie e accorpare i reparti. “Non è possibile – prosegue Lentino - usare prima lo sbandierato potenziamento dei controlli su strada e poi arrivare a decisioni tali che mettono sicuramente a repentaglio quello che di buono è stato fatto fino ad oggi”. “Spero che il Governo – conclude il portavoce di BastaUnAttimo – possa ritornare sui suoi passi e che razionalizzi altri settori non quelli che indubbiamente servono per la sicurezza dei cittadini. Oggi in Italia ogni giorno accadono centinaia di incidenti anche, a volte, molto gravi. Depotenziare chi ha il compito di controllare la nostra rete stradale è sicuramente uno sbaglio”.

"BASTAUNATTIMO"
campagna nazionale sulla sicurezza stradale e contro le stragi del sabato sera

I numeri di una guerra senza trincee

Ogni anno in Italia, a seguito d'incidente stradale, muoiono mediamente circa 5 mila persone, mentre i disabili gravi sono 20 mila e i feriti 300 mila. Hanno meno di 30 anni la maggior parte delle vittime dal momento che i sinistri automobilistici sono la prima causa di morte per una fascia d'età che va dai 15 ai 29 anni. Più della metà dei ragazzi deceduti a 18 anni muore in questo modo e proprio l'incidente stradale risulta essere la prima causa d'invalidità grave dei giovani

La sicurezza stradale è tema di grande attualità e di interesse generale che richiede peraltro un approccio multidisciplinare. La situazione dell'incidentalità stradale nel nostro Paese ha assunto il carattere di una vera e propria emergenza nazionale. Sull'onda di tale constatazione il recentissimo Decreto-Legge 3 agosto 2007 n.117, (Legge 2 ottobre 2007 n. 160) ha introdotto “Disposizioni urgenti modificative al Codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione” inasprendo in modo sensibile le sanzioni per alcune infrazioni comuni e pericolose, responsabili di un gran numero di incidenti mortali: dal superamento dei limiti di velocità alla guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di stupefacenti. Più severo anche le sanzioni per l'utilizzo dei telefonini durante la guida. I dati collegati al fenomeno sono preoccupanti. Ogni anno in Italia, a seguito di incidente stradale, muoiono mediamente circa 5 mila persone, il numero dei disabili gravi è di 20 mila e quello dei feriti ammonta a 300 mila. La maggior parte delle vittime è concentrata in una fascia d'età giovanile: i sinistri stradali, infatti, sono la prima causa di morte per i giovani tra i 15 ed i 29 anni. Più della metà dei ragazzi deceduti a 18 anni muore a seguito di incidente stradale; che risulta essere altresì la prima causa di invalidità grave dei giovani. Per avere un'idea precisa di cosa questo significhi sul lungo periodo, basta pensare che dal 1970 ad oggi sono deceduti per incidente stradale circa 125.000 giovani (100.000 maschi e 25.000 femmine) che avevano meno di trent'anni. Accanto a questi, circa 315.000 giovani della stessa fascia di età hanno riportato in seguito al sinistro invalidità di grande rilievo (in particolare per trauma cranico grave e trauma spinale). Le principali cause degli incidenti sono evidenziate nel rapporto ISTAT del 2007 sulla sicurezza stradale. Fattore principale risulta un comportamento scorretto del conducente, in particolare il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità troppo elevata (50% dei casi). Per la gravità degli incidenti provocati e per il fatto che essi coinvolgono di più i giovani, va segnalato lo stato psico-fisico alterato, anche se rilevato in percentuale non elevata sul totale dei casi (2%). Le cause principali delle alterazioni psico-fisiche accertate sono: l'ebbrezza da alcool, pari al 70% della categoria con 4.107 casi; il malore improvviso, l'ingestione di sostanze stupefacenti o psicotrope ed il sonno (che con 1.551 casi pesano per il 26%). Sempre dai dati Istat, che l'Arma dei Carabinieri alimenta mensilmente, è la notte il momento in cui gli incidenti presentano il più elevato tasso di mortalità, anche se il numero di sinistri è più basso. In questo arco temporale, l'indice di mortalità registra il valore massimo intorno alle ore 5 del mattino (6 morti ogni 100 sinistri). Gli incidenti del venerdì e sabato notte sono pari al 44,3% del totale dei sinistri notturni; analogamente, i morti e i feriti del venerdì e sabato notte rappresentano, rispettivamente, il 45,0% e il 47,1%. L'indice di mortalità degli incidenti avvenuti durante la notte è pari al 4,4% contro il 2,4% della media nazionale. Tale indice assume valore massimo in corrispondenza del venerdì notte (4,7%). Dall'analisi dei dati per giorno della settimana, il venerdì registra il maggior numero di incidenti, il sabato il valore massimo di feriti e la domenica la frequenza più elevata di morti. Il Ministero della Salute ha stimato che l'elevata mortalità giovanile per incidente stradale è correlata ad abuso di alcool per più del 40% dei casi e rappresenta la causa di più del 46% del totale dei morti di età compresa tra 15 e 24 anni. Una realtà che richiede perciò adeguati interventi per prevenire questi danni e per promuovere comportamenti e stili di vita coerenti con il mantenimento di un buono stato di salute. L'alcol in generale è, peraltro, da tempo considerato il terzo più importante fattore di

rischio per la salute (dopo il tabacco e l'ipertensione) e le conseguenze di tali fenomeni interessano non solo il mondo sanitario, ma anche quello sociale ed economico, con perdita di anni di vita e di lavoro, sofferenza delle famiglie e degli individui, violenza, disadattamento sociale. Cresce, inoltre, il numero dei giovani consumatori e, in particolare, delle donne di 18-19 anni e di 20-24 anni. Particolarmente preoccupante appare il dato relativo ai giovani tra gli 11 e i 15 anni, per i quali vige il divieto di somministrazione di alcolici, tra i quali ben il 19,5% dichiara comunque di averne assunti nel corso dell'anno. **Il contributo delle Forze di Polizia ed in specie dell'Arma dei Carabinieri** La situazione sopra esaminata, caratterizzata da enormi costi umani e sociali, oltre che intuitivamente economici, presuppone uno studio complesso di tipo olistico per intervenire modificando i fattori di rischio. Operando nell'ambito delle competenze dell'Arma dei Carabinieri (e più in generale delle Forze di Polizia) la materia esige risposte adeguate in termini di efficacia, essenzialmente attraverso: a. l'attività preventivo-repressiva e di segnalazione delle pattuglie sulla strada; b. alcune iniziative sotto il profilo etico-culturale, rivolte soprattutto ai giovani, che promuovano la cultura della legalità e la consapevolezza dei valori sociali per modificare stili di mobilità rischiosi, come pure scoraggiare il consumo di alcol e sostanze stupefacenti mentre si guida. Per quanto attiene al primo ambito (sub a.), è interessante consultare la tabella Servizi e attività contravvenzionale svolta da Polizia Stradale ed Arma dei Carabinieri nel periodo Gennaio-Giugno del 2006 e del 2007 (vedi figura pag. 19) ove spicca, all'interno di un generale miglioramento dei risultati, il considerevole incremento delle persone controllate con etilometri/precursori (+86,8% a favore dell'anno in corso) nonché dei soggetti contravvenzionati per guida in stato di ebbrezza (+30,2%) e guida sotto influenza di droga (+17,8%). Significativi anche i dati sull'Attività infortunistica rilevata da Polizia di Stato e Arma dei Carabinieri sempre nello stesso periodo (fig. 2 pag. 24), che segna una diminuzione del numero degli incidenti (quest'anno -4,6 %) e dei deceduti a seguito degli stessi (-5,8%). Si soggiunge che l'iniziativa delle Forze di Polizia è stata in particolare modo diretta a contrastare il fenomeno delle cosiddette “stragi del sabato sera” attraverso l'esecuzione di mirati servizi notturni durante tutti i fine settimana. Per quanto concerne le iniziative di cui al punto b., giova premettere che il nuovo Codice della Strada (D.L. 30/4/92 n°285) all'art. 230 prevede l'educazione stradale obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado. In tale contesto si sono inserite alcune attività delle FF.PP. svolte, in particolare, durante la “Settimana della sicurezza stradale” istituita dall'ONU dal 23 al 29 aprile 2007. Con attinenza alla provincia di Trieste, il Comando Provinciale dei Carabinieri, d'intesa con il Comando Generale dell'Arma, la Prefettura e l'Ufficio scolastico locali, ha organizzato presso le caserme e/o le scuole degli incontri con numerosi alunni/studenti delle primarie e secondarie della provincia. Con l'ausilio di supporti audiovisivi, illustrando le norme fondamentali in materia di codice della strada e mostrando direttamente alcune specifiche apparecchiature tecniche (ad es.: autovelox ed etilometro), i giovani - che hanno tutti dimostrato vivo interesse - sono stati orientati alla cultura della responsabilità e della legalità, a vantaggio loro e dell'intera collettività.

Massimiliano Pigato
Tenente colonnello e capo ufficio del comando provinciale dei Carabinieri di Trieste

L'evoluzione della normativa sulla sicurezza stradale

Dal punto di vista normativo, il concetto di sicurezza stradale è relativamente recente. Sebbene già ai tempi dei romani esistessero semplici ma efficaci regole alla circolazione di veicoli a trazione animale, è solo nell'ultimo secolo, con la diffusione delle automobili, che il legislatore ha regolamentato in modo sistematico la circolazione sulle strade. Il primo passo in tale direzione è segnato dal Regio Decreto del 1923, al quale fanno ancora riferimento alcuni provvedimenti attuali. Risale invece al 1959 il documento che può essere considerato come il primo vero codice stradale: il Testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, che introduce per la prima volta il concetto di sicurezza nella circolazione, con articoli relativi alla visibilità, alle distanze di sicurezza, ai requisiti fisici, psichici nonché morali per la patente di guida. Tuttavia, è solo con le prime risoluzioni del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli stati membri delle Comunità europee che nei primi anni '80 si inizia a maturare la consapevolezza del numero di vittime causate dalla libertà alla circolazione stradale. In una delle prime disposizioni del Consiglio su tale tema, si manifesta infatti la necessità [...] di elaborare ed attuare un programma comunitario di misure concrete destinate a realizzare nuove iniziative comuni e a ravvicinare gli esperimenti attualmente effettuati a livello nazionale nei vari settori d'azione e di ricerca interessati alla lotta contro gli incidenti stradali e le conseguenze per le vittime di tali incidenti[...]. Nel 1992 viene approvato in Italia il Nuovo Codice della Strada; nell'Art 1- Principi generali viene precisato per la prima volta che “Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico”. Tale codice è stato modificato ed integrato numerose volte in questi 15 anni ed un nuovo aggiornamento è ritenuto necessario da molti esperti del settore. In questa sede, è indispensabile menzionare che il Nuovo Codice della Strada ha avuto, tra gli altri, il merito fondamentale di dare il via all'emanazione di provvedimenti per la progettazione stradale, ambito che fino al '92 era stato normato dal Consiglio Nazionale delle Ricerche. Il Nuovo Codice è stato pensato come testo di riferimento per disciplinare i diversi aspetti concernenti la strada: la costruzione, la gestione, le norme di comportamento e le sanzioni. Il codice in particolare prevedeva che ad un anno dall'entrata in vigore, avvenuta nel 1992, il Ministero dei Lavori Pubblici emanasse le norme funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade, dei relativi impianti e servizi ed entro due anni le norme per la classificazione delle strade esistenti in base alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali. Ciò nonostante, tali normative indispensabili per il lavoro di progettazione degli ingegneri stradali sono state approvate solo in parte. Manca ancora un riferimento normativo per la classificazione delle strade esistenti e soprattutto mancano le nuove norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti. Quando le norme che regolano la deroga alle norme funzionali e geometriche per le strade esistenti verranno approvate, esse risulteranno essere particolarmente utili per l'innalzamento dei livelli di sicurezza. Per la normativa specifica sulla sicurezza stradale si è dovuto attendere fino al 1999 quando, tramite il recepimento della Comunicazione alla Commissione

Europea n. 131 del 1997, “Promuovere la sicurezza stradale nell'EU: il programma 1997-2001”, anche in Italia è stata approvata, con la legge n. 144, l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. È sicuramente con questo piano che si inizia a governare anche dal punto di vista legislativo la sicurezza stradale. In un secondo tempo vengono elaborati gli Indirizzi generali e linee guida di attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale; dipartono i programmi per i finanziamenti per progetti pilota, i programmi annuali di attuazione del Piano Nazionale per l'anno 2002 e 2003. Grazie all'incentivo dei finanziamenti, molte amministrazioni locali si avvicinano alla sicurezza stradale, per esempio con la messa in sicurezza di strade esistenti, sperimentando anche nuove metodologie di analisi e di pianificazione. Un ruolo importante è stato sicuramente rivestito dalle circolari ministeriali del 2001, a proposito delle Linee guida sulle analisi di sicurezza e La redazione dei Piani Urbani della Sicurezza Stradale. Dal 2004 i programmi annuali di attuazione sono stati bloccati; solo negli ultimi mesi del 2007 si è tornati a discutere del terzo programma annuale e dei nuovi finanziamenti ad esso connessi. In questo lasso di tempo, la Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale ha comunque portato avanti diversi progetti, mantenendo un'elevata attenzione tecnica su tale tematica. Parallelamente, alcune amministrazioni regionali stanno lavorando in questi anni all'approvazione di piani regionali della sicurezza stradale, così come di normative tecniche specifiche per colmare le mancanze ministeriali. Si è venuta a creare in questo modo una banca normativa che potrebbe contribuire al miglioramento dei livelli di sicurezza: da una parte, con il completo recepimento delle norme del Nuovo Codice della Strada e dall'altra con le circolari e norme tecniche specifiche. L'unico aspetto che probabilmente manca è una diffusa cultura tecnica della sicurezza stradale. In molti paesi europei, soprattutto anglosassoni e scandinavi, lo studio sulla sicurezza stradale è nato nei primi anni '70, molto prima dell'obbligo delle direttive europee. Questo ha prodotto un gap non indifferente in termini sia di risultati ottenuti sia di qualità tecnica.

Conclusioni

Dal punto di vista normativo la sicurezza stradale sta seguendo le modalità evolutive della sicurezza negli ambienti di lavoro, in modo particolare quella nei cantieri. Infatti, come nel biennio '55-'56 c'è stato uno start-up delle norme per la prevenzione degli infortuni e per l'igiene sul lavoro; così nel '99, con il Piano Nazionale della sicurezza Stradale, c'è stata la presa di coscienza della gravità delle morti sulle strade. Una differenza di quarant'anni, sebbene i morti sul lavoro risultino essere oggi circa un quinto di quelli occorsi sulla strada e che il 50% delle morti bianche occorra nei percorsi lavorativi o casa-lavoro. L'obiettivo dell'Unione Europea di ridurre del 50% i morti entro il 2010 è stato recentemente rivalutato in quanto non raggiungibile da tutti gli stati membri. Va ricordato infatti che è possibile raggiungere gli obiettivi prefissati anche tramite un programma comunitario con normative sulla progettazione stradale e sulle analisi di sicurezza.

Andrea Marella

Ingegnere specializzato in sicurezza stradale, responsabile di Traffyclab per lo studio del traffico e della sicurezza stradale

www.traffyclab.eu – info@traffyclab.eu

“...e io adesso devo morire”

Un giornalista che per caso si è trovato sul luogo di un incidente mortale ha raccolto le ultime parole di una ragazza morta dopo una notte in discoteca a causa di un giovane che si è messo al volante dopo aver bevuto. Lei era rimasta sobria, ma non ha potuto evitare l'impatto

Gli incidenti stradali, nonostante la patente a punti ed altri provvedimenti, registrano tutt'ora un bilancio tragico che nel mondo conta oltre un milione di vittime all'anno, di cui 5000 nella sola Italia.

Secondo l'OMS, l'Organizzazione Mondiale della Sanità, sono più di 3000 le persone che ogni giorno muoiono a causa di un incidente stradale e gli ultimi dati Istat, confermano che le categorie più a rischio rimangono quelle dei giovani d'età compresa tra i 18 e i 24 anni. Per la maggior parte si tratta di ragazzi che, dopo aver trascorso la notte in discoteca, si mettono al volante in stato d'ebbrezza e rimangono coinvolti nelle sin troppo note “stragi del sabato sera”.

A nulla servono le raccomandazioni dei tanti genitori preoccupati, che, svegli fino all'alba, attendono con angoscia il rientro del proprio figlio. I giovani fanno di testa loro, non sempre però. Qualche volta, i più giudiziosi scelgono di divertirsi in maniera “pulita”, ma anche questo, non sempre basta. Le agghiaccianti parole di seguito riportate, sono state raccolte da un giornalista, che casualmente si è trovato ad essere testimone di un incidente che ha portato via la vita ad una ragazza, il cui ultimo desiderio, è stato quello di lasciare un messaggio ai suoi familiari.

“Mamma, sono uscita con amici. Sono andata ad una festa e mi sono ricordata quello che mi avevi detto: di non bere alcolici. Mi hai chiesto di non bere, visto che dovevo guidare, così ho bevuto una Sprite. Mi sono sentita orgogliosa di me stessa, anche per aver ascoltato il modo in cui, dolcemente, mi hai suggerito di non bere se dovevo guidare, al contrario di quello che mi dicono alcuni amici. Ho fatto una scelta sana ed il tuo consiglio è stato giusto. Quando la festa è finita, la gente ha iniziato a guidare senza essere in condizioni di farlo. Io ho preso la mia macchina con la certezza che ero sobria. Non potevo immaginare ciò che mi aspettava. Ora sono qui,

sdraiata sull'asfalto e sento un poliziotto che dice: “il ragazzo che ha provocato l'incidente era ubriaco”. La sua voce sembra così lontana ... il mio sangue è sparso dappertutto e sto cercando, con tutte le mie forze, di non piangere. Posso sentire i medici che dicono: “questa ragazza non ce la farà”. Sono certa che il ragazzo alla guida dell'altra macchina non se lo immaginava neanche, mentre andava a tutta velocità. Alla fine lui ha deciso di bere ed io adesso devo morire. Perché le persone fanno tutto questo, mamma? Sapendo che distruggeranno delle vite? Il dolore è come se mi pugnassero con un centinaio di coltelli contemporaneamente. Di a mia sorella di non spaventarsi, di a papà di essere forte. Qualcuno doveva dire a quel ragazzo che non si deve bere e guidare. Forse, se i suoi glielo avessero detto, adesso sarei viva. La mia respirazione si fa sempre più debole ed incomincio ad avere tanta paura... questi sono i miei ultimi momenti, e mi sento così disperata. Mi piacerebbe poterti abbracciare mamma, mentre sono sdraiata qui, morente. Mi piacerebbe dirti che ti voglio bene... ti voglio bene, addio”.

Nessuno può rimanere indifferente davanti a questo straziante messaggio, che da un po' di tempo viene proposto da decine di blog. Il nome del giornalista in questione è sconosciuto, ciò fa presupporre che il fatto non sia realmente accaduto, ma anche se così fosse, queste cose invece, purtroppo succedono. Forse, vale la pena far riferimento a delle parole tanto toccanti per entrare nel cuore dei giovani, che a volte sono infastiditi dai consigli degli adulti, ma che di certo, non rimangono indifferenti davanti agli avvertimenti che arrivano dai loro coetanei.

La sensibilità che dimostrano di avere i ragazzi potrebbe quindi rappresentare un valido aiuto, un canale da utilizzare per sensibilizzare e prevenire, nella speranza che le testimonianze di sofferenza, che per esempio si riscontrano fra le numerose Associazioni di genitori che hanno perso un figlio, incomincino a diminuire in termini numerici. È, infatti, impressionante il lungo elenco di madri e padri che scrivono il loro dolore sul sito dell'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada (onlus). Si tratta di persone che hanno bisogno di far sentire la loro voce e che, più di ogni altra cosa, sentono l'esigenza di mantenere in qualche modo vivo il ricordo dei loro cari. Famiglie distrutte, che continuano a chiedersi come sia potuta accadere proprio a loro una simile disgrazia.

Quando si è a conoscenza della malattia di un congiunto che si appresta a lasciarci, si ha perlomeno l'amara possibilità di non lasciare un “ti voglio bene” in sospeso, cosa che non accade quando la tragedia è invece improvvisa. Stando agli sfoghi dei familiari il non aver dato un ultimo saluto, il non aver pronunciato un'ultima parola d'amore, rappresenta un terribile cruccio, che almeno per un attimo, viene accantonato attraverso l'uso di un freddo computer, che consente di esprimere un “ciao” pieno di calore.

Cinzia Lacalamita

Responsabile delle relazioni pubbliche del gruppo di ricerca “Body-Image”



Quando, quanto e in che modo?

Permettere a bambini e ragazzi di spostarsi a piedi e in bicicletta significa renderli autonomi e responsabili. Genitori, insegnanti ed educatori si trovano spesso dinnanzi al dilemma di quanta autonomia concedere, in quali situazioni e con quali modalità

Informazioni, regole ed esperienza conducono a quella che, con linguaggio scolastico-ministeriale, viene definita competenza, ma che ritengo si possa identificare come consapevolezza, applicandola ad ogni situazione della vita dentro e soprattutto fuori dalla scuola. Osservare un bambino o un ragazzo mentre a piedi o in bicicletta si trova sulla strada, ci fornisce molte informazioni sulla sua consapevolezza: non sono confortanti. Conosce poche regole. Quando le conosce, spesso le disattende. Troppo spesso non riconosce le situazioni pericolose e ancor meno sa prevederle, perché le vive come qualcosa di astratto e di lontano dalla propria realtà. L'esperienza, infatti, è ciò che manca. Ma come e quando i nostri bambini possono sperimentare davvero cosa significa destreggiarsi nel traffico, guardare prima a sinistra e poi a destra negli attraversamenti pedonali, utilizzare nel modo consentito dalla legge le piste ciclabili o i percorsi ciclo-pedonali? I bimbi vengono depositati all'ultimo minuto davanti al cancello della scuola perché piove, perché gli zaini sono pesanti, perché il traffico è pericoloso, perché tutti sono cronicamente in ritardo e forse perché i genitori sono scarsamente fiduciosi nell'indipendenza e nella maturità dei figli, che loro stessi hanno contribuito a crescere poco autonomi e troppo pigri. Molte città hanno varato negli ultimi anni progetti che puntano a ribaltare questa situazione così negativamente cristallizzata. I



Associazione Donatori Organi
Friuli - Venezia Giulia
Sezione per il L.R.D. - Via Dora, 10 - Tel. 0432/456789

L'Associazione Donatori Organi FVG Onlus ha lanciato la nuova campagna di sensibilizzazione diretta principalmente ai giovani. Il titolo era "UN CASCO PER LA VITA". Erano invitati tutti, ma specialmente i ragazzi, ad usare il casco al fine di praticare attività sportive con maggiore sicurezza: gli sport sulla neve, il ciclismo, ma anche nell'uso di moto e di motorini. Questa campagna di prevenzione è stata effettuata in collaborazione con il Centro Regionale Trapianti di organi e tessuti, il cui responsabile è il dott. Francesco Giordano, primario della 2ª Terapia Intensiva all'Ospedale Civile di Udine. Perché un'associazione che divulga il messaggio del dono degli organi effettua campagne di questo genere? Risponde la presidente regionale dell'A.D.O.-FVG, dott.ssa Gloria Aita: "l'A.D.O.-FVG ha tra i suoi obiettivi quello di prevenire gli incidenti e le cause che possono portare da una parte alla perdita della vita e dall'altra a trovarsi in lista d'attesa per un trapianto. La cultura della solidarietà e della sicurezza devono essere trasmesse alle nuove generazioni fin dalla giovane età. Dai dati che ci sono forniti dal dott. Roberto Peressutti, prezioso collaboratore dell'A.D.O.-FVG negli incontri con le scolaresche e dirigente medico del Centro Regionale Trapianti, emerge che circa il 50% dei decessi è dovuto ad incidenti sulle strade, l'8% sulle piste da sci. L'A.D.O.-FVG pertanto è disponibile ad effettuare interventi di sensibilizzazione nelle scuole, assieme a personale medico competente, su richiesta dei dirigenti scolastici. Inoltre l'A.D.O.-FVG ha realizzato un cortometraggio, dal titolo "Le solite parole" interpretato da ragazzi e ragazze frequentanti le scuole superiori della regione e prodotto con il contributo della Regione FVG, della Provincia di Udine e con la collaborazione del Centro Regionale Trapianti. Il film sensibilizza i giovani alla sicurezza stradale, trattando l'abuso del consumo di alcolici ed evidenziandovi comportamenti a rischio. "Le solite parole" con la regia di Cristian Canderan e Gian Pietro Nadalutti, ha riscosso un alto gradimento fra i giovani ed ha offerto vari spunti di discussione e di approfondimento nelle scuole. Agli interessati potrà essere fornito gratuitamente richiedendolo presso le quattro sedi provinciali dell'Associazione.

Gloria Aita - Presidente ADO per il Friuli Venezia Giulia - www.adofvg.it

risultati ci sono, ma nelle città dove il traffico è davvero soffocante non è facile realizzare un'inversione di tendenza, modificando un radicato atteggiamento culturale. Nel Comune di Tavagnacco si vuole cogliere l'occasione per sfruttare la convergenza di alcune condizioni favorevoli, proponendo un percorso dedicato agli studenti, alle loro famiglie e a tutti i cittadini sostenuto dall'amministrazione comunale e dall'istituto scolastico comprensivo di Tavagnacco, che da anni collaborano in grande sintonia e con positive ricadute. Il 25 Ottobre scorso è stata organizzata una serata aperta al pubblico per presentare percorsi concreti e realizzabili, affinché tutti possano vivere gli spazi pubblici come luoghi sicuri, gradevoli, invitanti, luoghi in cui poter esprimere la propria socialità, la propria creatività, in armonia con gli altri e con la natura, nel pieno rispetto dell'ambiente. Il sindaco Pezzetta e l'assessore all'urbanistica e alla viabilità Maiarelli hanno illustrato il nuovo piano del traffico e la capillare rete di percorsi ciclo-pedonali recentemente realizzati e tali da permettere la percorribilità del territorio urbano ed extraurbano in modo agevole e sicuro. Il comandante della polizia municipale Floreancig ha esposto il progetto educativo-didattico dedicato all'educazione stradale, che verrà svolto a scuola in collaborazione con i docenti, adatto all'età degli studenti e sostenuto da esperienze pratiche su strada. Il tutore regionale per i minori Milanese ha sottolineato l'importanza di proteggere le utenze deboli e i bambini in particolare, progettando e realizzando iniziative che prevedano la condivisione di responsabilità importanti da parte degli adulti. La dott.ssa Venturini, pedagoga, scrittrice ed acuta osservatrice del mondo infantile e adolescenziale, ha ricordato quanto sia importante per una crescita equilibrata sperimentare, confrontarsi con i propri limiti, vivere esperienze insieme al gruppo dei pari. Muoversi per strada a piedi o in bici, raggiungere la scuola, la casa degli amici, il campetto di basket o il parco è fondamentale per conquistare gradualmente un'autonomia adeguata all'età. Il dirigente dell'istituto scolastico comprensivo di Tavagnacco, dott.ssa Aita ha presentato infine i progetti didattico-educativi pensati per gli studenti. Sono percorsi creativi e motivanti in cui i ragazzi potranno assimilare, rielaborare e raccontare ciò che avranno imparato, ma anche desideri, critiche e proposte. Realizzeranno storie a fumetti, rappresentazioni teatrali, disegni per il logo promotore della pista ciclabile, video-spot di pubblicità progresso, articoli e racconti. È un percorso coinvolgente attraverso il quale passano diversi e importanti messaggi che vanno ben oltre l'educazione stradale: disegnando, discutendo, inventando si parla di educazione alla convivenza civile, si parla di rispetto e di diritti, si riflette sui problemi dell'ambiente e della salute e sulla responsabilità individuale, che non si annulla nella responsabilità collettiva. I bambini non sono i cittadini di domani, sono già cittadini con il diritto e il dovere di partecipare, di proporre e di essere ascoltati. Il consiglio dei ragazzi del comune di Tavagnacco avrà un importante ruolo di raccordo durante questo lungo ed articolato percorso.

Fabiola Danelutto
Docente presso la scuola secondaria di primo grado dell'Istituto scolastico di Tavagnacco (Udine)

Italia, patria dei divieti

Esistono soluzioni che contemplano l'ingresso sulla vettura direttamente con la carrozzina, ma gli automezzi che hanno uno spazio sufficiente sono di grosse dimensioni e di una certa cilindrata, che per ovvi motivi non è consentita ad un neo-patentato. Ci sarebbe anche la possibilità di fare determinate modifiche su vetture leggermente più piccole, ma solamente importandole dall'Inghilterra dove questi adattamenti sono concessi

Per i disabili l'autonomia rappresenta un obiettivo imprescindibile e di fondamentale importanza all'interno del processo di integrazione nella società in cui viviamo. Un passo fondamentale in questa direzione è costituito dall'utilizzo dell'automobile per effettuare quegli spostamenti che oggi più che mai fanno parte del nostro vivere quotidiano, pensiamo infatti a fare la spesa, a frequentare la scuola o il lavoro, a fare shopping, a vedere il cinema o una partita di calcio, o a praticare uno sport, il tutto reso possibile solamente attraverso il ricorso ad una quattro-ruote. Io credo che in questi ultimi anni molto si sia fatto e si stia facendo per rendere possibile l'uso delle autovetture a noi "piloti in carrozzina", con tutte le difficoltà che si possono incontrare durante questo percorso e la forte personalizzazione delle soluzioni a cui si deve ricorrere, vista la molteplicità degli handicap che rende quasi impossibile una standardizzazione dei prodotti. Da qualche settimana sto frequentando la scuola guida per ottenere la patente e mi sto contemporaneamente occupando della ricerca di un mezzo che mi consenta di spostarmi in maniera autonoma. Le soluzioni prospettatami sia dal Web che da un'autofficina specializzata da me contattata, sono diverse, c'è però una richiesta che non riesce a trovare risposta: la completa autonomia, poter cioè utilizzare il mezzo senza l'aiuto di nessuno. Diversi progetti prevedono infatti, la piegatura della carrozzina, operazione che io non riesco a compiere, vuoi per l'esilità della mia corporatura, vuoi perché usufruisco di una sedia a rotelle elettrica dal peso notevole. Ci sono poi soluzioni che contemplano l'ingresso sulla vettura direttamente con la carrozzina, ma gli automezzi che hanno uno spazio sufficiente sono di grosse dimensioni e di una certa cilindrata, che per ovvi motivi non è consentita ad un neo-patentato. Ci sarebbe anche la possibilità di fare determinate modifiche su vetture

leggermente più piccole, ma solamente importandole dall'Inghilterra dove questi adattamenti sono concessi, però si parla sempre di veicoli di una certa dimensione con l'inconveniente poi della guida a destra. Siamo quindi punto e a capo. Ho trovato anche su Internet, una vettura di piccole dimensioni, senza sedili, costruita in Romania appositamente per portatori di handicap, con accesso dal portellone posteriore. Si tratta però di una macchina elettrica con un'autonomia di 40 km (non riuscirei a recarmi all'Università e ritornare a casa) e la velocità massima è di 40 km/h. Quello che rende difficile l'attuazione di molte idee in questa prospettiva, è il complesso apparato burocratico - normativo che regola la materia e che prevede per ogni modifica effettuata, numerose autorizzazioni, omologazioni e quant'altro. Questo è comprensibile, perché è indispensabile preservare e garantire la sicurezza del mezzo in qualsiasi condizione. È necessario pertanto che siano le case automobilistiche che si facciano promotrici di nuovi progetti, di nuove idee, avendo gli strumenti necessari per garantire le condizioni di massima sicurezza come previsto dalla normativa. Secondo me bisogna partire dall'idea di costruire una vettura ad hoc per i disabili, evitando di effettuare macchinosi adattamenti ad automobili progettate e concepite per persone normodotate. Sono consapevole che è difficile una produzione su vasta scala di questo tipo di macchine, sia per il numero ridotto di utenti, sia per la molteplicità delle esigenze da soddisfare, però sono altresì convinta che con la necessaria determinazione ad affrontare e risolvere il problema si potrebbe arrivare a definire un prototipo che con pochi adattamenti potrebbe soddisfare le necessità di tutti. Aspetto fiduciosa nell'ingegno e nella buona volontà del genere umano!

Micaela Marangone

INCIDENTI E COSTO "SOCIALE"

Gli incidenti stradali che coinvolgono il trasporto di merci pericolose hanno conseguenze che vanno ben oltre gli effetti di un sinistro tra veicoli convenzionali. Difatti se il carico pericoloso fuoriesce, oltre alle conseguenze dirette del sinistro, possono essere generati danni secondari per l'ordine e la sicurezza pubblica. (es. sversamento di liquido tossico a seguito del ribaltamento di una cisterna) Il costo "sociale" totale di questi particolari sinistri deve pertanto essere comprensivo delle seguenti voci: • Inquinamento atmosferico, • Cambi climatici, • Effetti sulla natura, • Processi di "up & down stream", Ricordo che per "costo sociale" del sinistro si intende la somma dei valori delle seguenti voci:

- Costi sociali da incidentalità stradale
- Valore del rischio (perdita di utilità per le persone decedute o ferite) e danni morali per familiari e conoscenti,
- Perdita del capitale umano (perdite nette di produzione per l'allontanamento permanente o temporaneo dal posto di lavoro), - Cure ospedaliere, - Costi amministrativi (forze dell'ordine preposte alla sicurezza stradale), - Danni materiali a proprietà terze,
- Costi sociali da perditempo dovuti alla incidentalità stradale

Uno studio commissionato dal Ministero dei Trasporti al Politecnico di Milano (DiAP), ha individuato questi costi (espressi in milioni di Euro) per il periodo 2000-2004 riassunti nella seguente tabella:

Anno	Costi totali da incidentalità stradale	Costi totali da perditempo	Costi totali specifici per sinistri con merci pericolose	totali
2000	32.990	527	1.576	35.093
2001	34.612	542	1.666	36.821
2002	36.033	560	1.596	38.189
2003	34.479	574	1.550	36.604
2004	31.559	589	1.552	33.700

(Fonte: elaborazioni DiAP-Politecnico di Milano sulla base di dati del Ministro Trasporti)

Questi risultati, danno la dimensione del fenomeno che indica che il costo a carico della collettività degli incidenti stradali nel nostro paese è molto oneroso e risulta essere di poco superiore alla media stimata per i paesi Europei dall'UE (2% del Prodotto Interno Lordo). L'incidenza del costo relativo ai sinistri con merci pericolose rispetto al totale dei costi per l'anno 2004 è stato circa del 5%.

fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (2004) - Min. Trasporti

LUDOTECA COMUNALE

IL SETTIMO CIELO



Educazione stradale in Ludoteca



Sara 5 anni



DOVE SI ATTRAVERSA LA STRADA?
Sulle strisce pedonali.
F. 6 anni

Michael 6 anni



VI RICORDATE COME E' FATTO
IL DIVIETO DI SOSTA?
No. N. 9 anni
Si in cerchio blu con una barra
rossa e bianca.
O. 8 anni

CHI SA DIRCI COS'E'
IL DIVIETO DI SOSTA?
Dove non si può parcheggiare
la macchina.
N. 9 anni

Alessia 6 anni



COS'E' IL SENSO UNICO?
Dove si può passare solo in
una direzione.
N. 9 anni



CHE GESTI DOBBIAMO FARE PER
RENDERE PIU' SICURE LE STRADE?
Rispettare le leggi e il semaforo.
O. 8 anni
Non correre e attraversare solo
quando è verde.
F. 6 anni
Attraversare sulle strisce.
S. 8 anni

Astrid 5 anni



Ivan 8 anni



COME E' FATTO IL CARTELLLO
CHE INDICA UN OBBLIGO?
C'è un cerchio blu con disegnato
due frecce bianche.
O. 8 anni



CHE CARTELLI CONOSCI?
Il passo carrabile che è un cartello
rotondo con una linea che serve
per non farsi parcheggiare le
macchine davanti.
S. 8 anni

LUDOTECA COMUNALE IL SETTIMO CIELO

presso la scuola materna paritaria "M. Immacolata" - via Roma, 7 - Montalcorno
servizio rivolto ai bambini dai 4 ai 10 anni

per informazioni ed iscrizioni rivolgersi a:

Servizio 1 del Comune di Montalcorno - Unità Operativa 4 - Attività Educative tel. 0481/494361