

La strada, con 6.000 decessi all'anno, è il luogo più pericoloso al mondo. Sotto i 30 anni gli incidenti sono la prima causa di morte e a rimetterci sono soprattutto pedoni e ciclisti. Intanto l'Ue ha imposto all'Italia di dimezzare le vittime

UN PAESE CO

Pene e sanzioni

Dalla multa fino all'arresto

ALCOL: secondo il grado alcolico rilevato sono previste multe da 500 a 6.000 euro, arresto fino a 6 mesi e sospensione della patente fino a due anni.

VELOCITÀ: secondo le eccedenze riscontrate sono previste multe fino a 2.000 euro e sospensione della patente fino a 1 anno

DROGA: multa fino a 4.000 euro e arresto fino a 3 mesi

NEOPATENTATI: Potranno guidare solo mezzi la cui potenza non dovrà superare i 50 kw/t

MOTO: divieto di portare minori di età inferiore a 4 anni

CELLULARI: multe fino a 594 euro

GUIDA SENZA PATENTE: ammenda fino a 9.032 euro e arresto fino a un anno

di Bibi Bellini

Dopo gli incidenti domestici, è la strada, con i suoi 6.000 morti all'anno, il luogo più pericoloso della vita di ogni giorno. I voti dell'Italia sulla pagella europea della sicurezza stradale sono molto bassi: perlopiù insufficienti. 3.341. È questo il numero di decessi a cui l'Italia dovrebbe puntare per onorare l'obiettivo comunitario che impone il dimezzamento del numero delle vittime della strada entro il 2010. E siamo lontani. Troppo.

In attesa di riscontri ufficiali, il 2006 sembra proprio destinato a interrompere una serie di dati positivi maturati attorno all'introduzione della patente a punti varata l'estate del 2003. Una legge dalla parabola bizzarra: ha funzionato di più come campagna annunciata che come norma applicata. E oggi sembra essere lettera morta.

Eppure, da parte del governo in carica non mancano certo i provvedimenti e anche gli investimenti, che sono ancora poca cosa rispetto a quelli di Svizzera, Francia o Svezia, ma almeno ci sono: circa 60 milioni di euro per il prossimo triennio, a fronte di stanziamenti nulli del passato governo sul biennio 2005/2006. E poi l'azione legislativa. In attesa del varo della Legge (mentre scriveva-

mo in discussione al Senato), i primi di agosto è entrato in vigore il Decreto Legge sulla sicurezza stradale. Le pene sono inasprite e fanno un certo effetto (vedi il box di sintesi). Rimane comunque il timore che si sia varata una legge draconiana da applicare con il solito lassismo italiano.

Eppure ci sono tutte le ragioni per un'azione compatta dell'intero Paese: la domanda di sicurezza dei cittadini, le ragioni economiche (33 miliardi di euro all'anno sono i costi sociali stimati: un bel tesoretto verrebbe da dire), sensibilità umana e finanche accondiscendenza pastorale. Sì, perché anche il Pontificio Consiglio della pastorale dei migranti e degli itineranti si è espresso in materia, con un documento dal titolo Orientamento per la pastorale della strada contenente tra l'altro un decalogo della sicurezza stradale. Una "ingerenza" questa volta davvero benvenuta, per il richiamo morale che contiene.

"Sui temi della sicurezza stradale in Italia non si sfonda - sostiene Giordano Biserni Presidente di Asaps - perché siamo tutti un po' colpevoli e conniventi. Infatti, fateci caso, la più diffusa forma di solidarietà sulla strada è quella praticata attraverso la segnalazione tra automobilisti di un posto di blocco

continua a pagina 20 >

NTROMANO

Stasera guida Bobby

Il ministro Giovanna Melandri: "Una campagna di comunicazione perchè i giovani escano di sera indicando uno tra loro come guidatore designato"

“
Il Codice etico di autoregolazione per la sicurezza stradale, promosso dal Ministero per le Politiche giovanili ha introdotto la figura del "Guidatore designato". Abbiamo chiesto al Ministro Giovanna Melandri di dirci di cosa si tratta. Il guidatore designato (che nei Paesi anglosassoni viene comunemente chiamato "Bobby") è la persona che si assume la responsabilità del gruppo di amici e che per una sera non berrà bevande alcoliche, per poter guidare l'auto in sicurezza al rientro e riportare la sua comitiva a casa. I gestori dei locali gli serviranno esclusivamente bevande analcoliche e premieranno il suo comportamento in vari modi, ad esempio con sconti sui biglietti di entrata nel locale per successive

serate. Da agosto, insieme al Ministero dell'Interno e alla Fondazione ANIA per la sicurezza stradale, abbiamo lanciato una campagna di comunicazione "La vita non è un optional", che ha come scopo proprio quello di promuovere tra i giovani la figura del guidatore designato.

Come si articolerà la Campagna?

La campagna partirà con l'invio - grazie alla collaborazione dei gestori di telefonia mobile Tim, Vodafone, Wind e Tre - di diversi milioni di sms tematici sui cellulari dei giovani italiani tra i 18 e i 35 anni. La prima serie di invii raggiungerà oltre tre milioni e mezzo di giovani, una quota che al termine della campagna, nella prima settimana di novembre, toccherà i 10 milioni di giovani destinatari. Gli sms promozionali ricorderanno ai destinatari che "chi beve non guida, chi guida non beve".

Quali sono gli obiettivi dell'iniziativa e come si pensa di valutarne l'efficacia?

L'obiettivo è quello di diffondere e promuovere tra i giovani comportamenti virtuosi che possano contribuire a salvare delle vite. Nessuno vuole negare ai giovani la possibilità di divertirsi. Ma con la vita, propria e degli altri, non si scherza. Come già accennavo, il modello del guidatore designato è stato positivamente sperimentato in altri paesi. Penso, ad esempio, ai paesi del nord Europa dove il guidatore designato è stato introdotto da anni ed è, ormai, una consuetudine radicata quella di scegliere una persona nel gruppo di amici che non berrà durante la serata per riportare a casa gli altri.

o della presenza di una pattuglia della polizia.”

Sembra infatti che la partita vera non si giochi tanto sulla repressione di matrice legislativa, ma sulla prevenzione derivante da una tangibile presenza delle forze dell'ordine e dalla formazione di una cultura della guida e della sicurezza, che non vuol dire “saper guidare”, ma “saper essere” utente della strada responsabile. In una parola sola, la partita la si gioca sui valori e sul legame stretto tra sicurezza e cultura della legalità, che, ad esempio, associazioni come Libera e Sicurstrada da tempo mettono al centro delle proprie azioni. Ecco perché sono preziose le tante campagne di sensibilizzazione, gli interventi nelle scuole e tutte quelle strategie di comunicazione volte a ripristinare un senso di responsabilità specie

tra i giovani guidatori che, stando a una recente ricerca Aci-Censis, risultano essere senza dubbio i più indisciplinati al volante, con conseguenze che sono sotto gli occhi di tutti. Oggi la strada è per i giovani sotto i 30 anni la principale causa di morte. Stiamo parlando della generazione di domani decimata da questa guerra in tempo di pace che in dieci anni se ne è portati via 25.000.

Ecco perché va salutata con un plauso la campagna promossa dal Ministero Politiche giovanili e attività sportive, volta a istituire la figura del “Guidatore designato” (nella pagina precedente ne parla il Ministro Giovanna Melandri). L'importante è non fermarsi lì. La dinamica e la tempistica di molti dei cosiddetti “incidenti del sabato sera” ha a che fare con i colpi di sonno nell'ultimo

tratto di strada, quando tutti dormono e, calata la tensione e l'adrenalina, il guidatore designato resta solo. Ecco perché occorre promuovere un'azione ulteriore volta a far sì che “un altro componente del gruppo a turno rimanga sveglio insieme all'amico, perché è sì importante il guidatore designato, ma lo è anche il compagno di viaggio” dice Emanuela Bergamini Vezzali responsabile dell'Osservatorio per la Sicurezza Stradale della Regione Emilia-Romagna.

Studiare e capire prima di agire. Ma come si fa se i dati non ci sono?

È intollerabile il differimento, da parte dell'Istat, della comunicazione dei dati relativi agli incidenti stradali. Provate a pensare se si facesse lo stesso con i dati dell'inflazione o quelli dei principali indicatori economici. Sarebbe scandalo.

L'intervista

“A velocità più bassa, la mortalità cala”

Edoardo Galatola è membro della Consulta nazionale sulla sicurezza stradale e responsabile sicurezza stradale di Fiab (Federazione italiana amici della Bicicletta). Gli abbiamo chiesto di parlarci di sicurezza in riferimento all'utenza debole.

Non bisogna essere catastrofisti ma neppure nascondere il problema, che c'è ed è significativo. In Italia abbiamo un triste primato, un'incidenza della mortalità nei centri urbani decisamente superiore a quella degli altri Paesi europei. Questa grande incidenza del dato che attiene i centri urbani influisce sui dati relativi all'utenza debole, perché la metà degli incidenti in città coinvolge pedoni e ciclisti.

Come si può tutelare l'utenza debole?

Sulla strada rispetto ad altri contesti a rischio c'è un parametro molto semplice da analizzare che è la curva della mortalità in funzione della velocità dell'impatto. Questa curva mi dice che se un'auto mi investe a 30 km orari o meno, ho una probabilità di mortalità inferiore al 5%. Se l'incidente avviene invece con una velocità d'impatto

di 50 km orari quella probabilità sale al 50% e diventa addirittura il 90% se la velocità è uguale o superiore a 70 km orari. L'utenza debole muore perlopiù per questa ragione. Ecco perché istituire e far rispettare il limite dei 30 km orari con l'istituzione di “zone 30”, può salvare molte vite, senza penalizzare la circolazione visto che nelle città la velocità media si aggira attorno ai 13/15 km orari.

E poi?

E poi c'è il tema della visibilità. Il pedone o il ciclista deve rendersi visibile con le luci e abbigliamento adeguati. È un aspetto cruciale su cui il Fiab insiste tantissimo. Infine ci sono le intersezioni, le rotatorie o i passaggi pedonali che andrebbero messi in sicurezza. Ma soprattutto serve buon senso da parte di tutti.

È vero però che ciclisti e pedoni spesso non brillano per correttezza in strada...

Esiste il pedone indisciplinato, così come il ciclista e il camionista. Non bisogna assolvere nessuno, ma le differenze ci sono: il pedone indisciplinato è al massimo maleducato, il camionista invece può ammazzare.

Il libro

S.o.s. bambini

Anche i bambini, quelli da 0 a 13 anni sono vittime dell'insicurezza delle nostre strade. Rispetto al 2004 c'è stato un incremento dei decessi pari al 15,5%, passando da 84 a 97. In Italia essere pedoni e bambini è letale. Infatti sul totale di 97 decessi i pedoni/bambini erano 20, più di un quinto. Anche per questo motivo va segnalata un'iniziativa editoriale di Egaf Edizioni, espressamente pensata per i giovani dai 4 ai 18 anni. Si chiama Percorsi di Educazione stradale ed è una collana dedicata alla sicurezza stradale. 5 testi pensati per rendere più semplice l'apprendimento delle nozioni legate alla circolazione. Ognuno con un linguaggio e un taglio appropriato all'età. Un'operazione rivolta ai giovani, ma anche a quei genitori che vorranno

prendersi cura dell'incolumità dei propri figli leggendogli una fiaba o una filastrocca per metterli in guardia sui pericoli della strada.





La novità

Unipol: la polizza che dà fiducia ai giovani

In altre nazioni come Francia Spagna o Gran Bretagna dopo 30/40 giorni dalla fine dell'anno si pubblicano i dati provvisori che diventano definitivi entro 2/3 mesi al massimo. Da noi no, bisogna aspettare tra i 9 e i 20 mesi.

Questo impedisce di fatto di individuare in tempi rapidi le situazioni ad altro rischio, ma anche di effettuare un monitoraggio in "presa diretta" di eventuali provvedimenti adottati. È qualcosa di più di una semplice omissione informativa. È trascuratezza italiana, indolenza che denota scarsa sensibilità sociale annacquata dal rimpallarsi delle responsabilità, redistribuite di volta in volta tra una serie di soggetti: governo, scuola, famiglia e poi giovani naturalmente. Questa responsabilità diffusa è dannosa, ma diventa addirittura micidiale quando viene supportata da certo liberalismo in salsa italiana con argomenti, come quelli sostenuto di recente da Piero Ostellino, che sembra assumere come nuova frontiera di libertà la velocità senza limiti. La sua tesi riferita agli autovelox? "Solo i regimi illiberali reprimono il rischio". Si può anche irridere, come da più parti è stato fatto, una posizione di questo tipo, ma forse si dovrebbe fare di più: sostenere con forza che esiste il principio di precauzione e che la valutazione del rischio di in-

continua a pagina 23 >

Deriva da una convinzione comune considerare i giovani la principale risorsa di una nazione eppure la loro tutela sembra non rientrare tra le principali preoccupazioni degli adulti.

È vero, la maggior parte dei giovani al volante, specialmente se sotto i 24 anni non brilla in disciplina e uno strano identikit collettivo sembra definirli: scapestrati, senza regole e pericolosi per sé e per gli altri. Da penalizzare perciò. Ma siamo proprio sicuri che la pena e l'ammenda siano la medicina giusta? Unipol Assicurazioni pensa di no e prova ad avviare un dialogo e un nuovo discorso con i giovani. Offre fiducia in cambio di responsabilità.

Lo fa con Young Unibox, la prima e a tutt'oggi unica polizza RCA del mercato italiano, che non penalizza chi ha meno di trent'anni, perché non applica la maggiorazione che le compagnie infliggono ai giovani in quanto conducenti rischiosi. Si tratta di una polizza che coniuga impegno sociale e tecnologia avanzata per tute-

lare i ragazzi alla guida. Infatti comprende senza spese d'acquisto, un dispositivo elettronico (una sorta di "scatola nera") che permette di localizzare l'auto in caso di furto, di ricostruire la dinamica di un incidente e anche di lanciare un allarme alla centrale operativa, per l'invio di mezzi di soccorso, in caso di collisioni di una certa gravità. Queste le caratteristiche principali di questa polizza appositamente studiata per tutti quei giovani in età compresa tra i 18 e i 29 anni, che faticano a responsabilizzarsi perché di fatto costretti, per ragioni economiche, a quel sotterfugio che consiste nell'intestare l'assicurazione dell'auto al genitore. Young Unibox cerca invece di conciliare risparmio e sicurezza, ma soprattutto dà fiducia. In un Paese di furbi e indolenti, si tratta di una sfida importante e ambiziosa anche sul piano culturale, perché chiede ai giovani di lavorare sulla dimensione del "saper essere" dove valori e modelli diventano la reale posta in gioco.

cidenti e la sua auspicabile riduzione, non può che essere di pertinenza politica, perché politiche (in quanto coinvolgono la collettività) sono le conseguenze.

E quando il gioco si fa duro, i deboli cominciano a pagare: pedoni e ciclisti innanzitutto. I dati sono eloquenti.

Nel 2005 sono deceduti 703 pedoni (il 13% del totale dei decessi) e rimasti feriti quasi 19.000. Un dato in controtendenza rispetto al calo generale di sinistri. I ciclisti morti nel 2005 sono stati invece 317 con un incremento pari a +5,7%, che diventa +6% se ci riferiamo ai feriti.

Va però notato che pedoni e soprattutto ciclisti sono sovente troppo disinvolti nell'interpretare il codice della strada, riservando scarsa attenzione alle norme che regolano la circolazione, dice Carlo Favot autore di In bicicletta con il codice (Ediciclo), un vero e proprio codice della strada a uso dei ciclisti.

Non si tratta qui di alimentare, come sovente accade, una sorta di guerra tra bande. La tribù dei ciclisti contro quella degli automobilisti, dei camionisti, dei tassisti e autisti di bus... Tutti noi nasciamo pedoni e rivestiamo diverse identità per soddisfare il bisogno di mobilità. Si tratta solo di trovare forme armoniose di convivenza per affrontare tutti insieme il tema della sicurezza stradale che è strettamente connesso a quello dei servizi pubblici per la mobilità. Come ha fatto notare in una recente intervista su Due ruote, Maurizio Coppo della segreteria tecnica della Consulta Nazionale, nelle città italiane il traffico e la lentezza dei mezzi pubblici spingono verso le due ruote (a motore) anche soggetti che altrimenti non le userebbero. Persone che diventano quelle esposte con maggior frequenza agli incidenti.

Probabilmente serve uno sguardo più ampio. Ogni giorno nel mondo perdono la vita 3.000 persone. Un fenomeno globale che forse meriterebbe risposte globali e riflessioni, come quelle di Guido Viale (Vita e morte dell'automobile Boringhieri), capaci di interrogarsi sulla sostenibilità del modello di trasporti basato sull'uso privato dell'auto, che si sa, è il principale predatore dell'uomo. Nel frattempo però, localmente e singolarmente non possiamo stare a guardare.

(bbi bellini - bibi@ilikebike.org) ■ ■ ■



di Mario Tozzi
primo ricercatore Cnr - Igag
e conduttore televisivo

Clima, o si agisce o rischiamo la catastrofe

L'Italia sarà la nazione che soffrirà maggiormente del cambiamento climatico in atto. Questo uno dei dati più preoccupanti scaturito dalla Conferenza Nazionale sul Clima tenutasi il mese scorso a Roma, che ha visto dipingere scenari catastrofici che vanno dalla fusione dei ghiacciai (con il conseguente innalzamento del livello del mare) all'erosione estesa delle coste e all'incremento delle tempeste e delle alluvioni, dall'annegamento degli atolli oceanici alla siccità e all'impoverimento delle riserve idriche, fino all'incremento delle malattie, all'estinzione del 30% delle specie dei viventi e a milioni di profughi ambientali. La mitigazione di questo rischio è senza dubbio la sfida più importante che l'intera umanità sia mai stata chiamata a vincere, se vorrà continuare a vivere decentemente.

Ma, anche di fronte ai dati più preoccupanti, non sembra che i governi del mondo si stiano dando da fare in modo percettibile. L'anidride carbonica (CO₂) continua ad aumentare di circa 2 ppm (parti per milione) all'anno e presto arriverà a 400 ppm: un incremento preoccupante, visto che nel 1850 (anno di riferimento della rivoluzione industriale) era attorno a 280 ppm. Per dirne una, gli Stati Uniti incrementeranno le loro emissioni di CO₂ di circa il 20% entro il 2020, mentre il protocollo di Kyoto (cui non hanno aderito) prevede una riduzione del 6%. Questo significa che, nel prossimo secolo, la temperatura media del pianeta salirà di 2°C, quando in quello precedente era cresciuta di 0,6°C. E che la temperatura delle acque degli oceani incrementerà come mai da 10.000 anni a questa parte. Tutto questo però non induce comportamenti virtuosi, né vincoli che portino risultati positivi. Anzi.

La risoluzione delle conseguenze catastrofiche del cambiamento climatico viene colpevolmente lasciata ancora alla libera iniziativa del mercato, che scioglierà ogni nodo non appena troverà conveniente farlo. Non sappiamo se ciò possa accadere, quello che sappiamo è che sarà senz'altro troppo tardi, vista l'inerzia dell'atmosfera terrestre, che ancora non ha incrementato la sua temperatura media quanto avrebbe dovuto rispetto alla quantità di anidride carbonica presente. Come a dire che, se pure cessassero di colpo e totalmente le emissioni inquinanti, la temperatura dell'atmosfera continuerebbe a crescere per decenni.

Ma, si sostiene, è una questione di costi troppo elevati. In realtà non è così e i 220 miliardi di dollari necessari per mitigare il rischio dei cambiamenti climatici, sono pari solo a una frazione del pil mondiale (fino al 5%) molto minore di quella che sarà necessaria se non si farà nulla (fino al 20% entro il 2030). Inoltre, se l'Europa è riuscita a ridurre dell'8% le emissioni di CO₂ dal 1990 ad oggi vuol dire che si può fare. Il motivo per cui non si fa sta nei guadagni ancora enormi che si possono lucrare sui combustibili fossili e nessun libero mercato viene meno alla sua regola fondamentale, il profitto prima di tutto. Fino all'ultimo secondo, danzando pericolosamente sull'orlo dell'abisso.