

left

AVVENIMENTI | N. 35 | 29 AGOSTO 2008 | 3 EURO



PI - SPED. IN A.P. - DL. 35/03 ART. 1, COMMA 1, DCB VERONA
ANNO XXI - ISSN 1594-323X
LEFT + ALTERNATIVE PER IL SOCIALISMO EURO13

Benvenuti nel Paese dei 50 milioni di motori a scoppio. Dove quasi seimila persone muoiono sull'asfalto ogni anno. Strade scassate e mancanza di trasporti alternativi complicano le cose, ma i veri killer siamo noi. Viaggio inchiesta nel mondo dell'*homo automobilis*



Dottor Jekyll & Mr. Auto

LAVORO NERO Controlli impossibili **POLITICA** «Bersani for president»
CONFLITTI Il Caucaso che tifa Mosca **REPORTAGE** Le cupole di Aleppo

in questo numero

Il semaforo di Sofocle

Due uomini si incontrano ad un incrocio. Ognuno reclama la precedenza. Litigano, vengono alle mani. Uno dei due muore. Non è una notizia di cronaca della gazzetta di Latina. È Sofocle, 2500 anni fa circa, nella più nota tragedia greca, *l'Edipo re*. Sofocle, da grande drammaturgo, ci ha ricamato su, intrecciando la trama: i due erano, senza saperlo, padre e figlio. Poi ci si mette pure la madre, la Sfinge, la peste. Trame così non ne fanno più. Tanto che qualcuno, su quella vicenda bizzarra, ci ha costruito un'altrettanto improbabile teoria psicanalitica. Ma questa è un'altra storia. Fatto sta che tremila anni fa agli incroci si moriva già. E di auto ne giravano poche.

Questa estate l'opinione pubblica è stata scossa da alcuni gravissimi incidenti stradali. Coppie, gruppi di amici, famiglie intere spazzate via in un attimo da fatalità o veri e propri gesti criminali. E subito è partita la campagna: l'auto uccide più di ogni altra cosa. Aboliamola! Allora siamo andati a studiare un po' la situazione. E abbiamo scoperto che dei tre elementi necessari a un incidente (una strada, un mezzo e un guidatore) il più pericoloso è l'ultimo. Cioè noi. Le auto infatti sono sempre più sicure e le strade migliori. Sono gli umani che sbagliano tutto. Per due motivi: imperizia o pazzia. L'imperizia deriva dal pessimo sistema delle patentini e scuole guida. E poi c'è chi sceglie l'auto per uccidersi o uccidere. Quanto all'ambiente, a frenare l'auto del futuro siamo sempre noi. Non investiamo in trasporti pubblici. Attaccati a gadget e optionals, compriamo auto da due tonnellate. Auto che consumano barili di petrolio e felicemente passano sopra una delle poche speranze per il traffico e l'inquinamento: i motociclisti.

l.b.



SORPASSO? PURCHÉ SIA CULTURALE



A differenza del resto d'Europa, in Italia continua a scorrere troppo sangue sull'asfalto. Per cambiare marcia bisogna trasformare chi guida. Anche perché «non si può pensare a una militarizzazione del territorio». Parola di Polstrada **di Vincenzo Mulè**

La prima buona notizia è che sulle strade si muore meno. Quella brutta è che l'Italia è il Paese dell'Unione europea dove avvengono più decessi. Sugli incidenti stradali occorre sfatare una lunga serie di luoghi comuni, che vogliono sempre gli altri colpevoli. Fa male dirlo, soprattutto pensando alle vittime, ma i maggiori responsabili di questi bollettini della morte sono proprio gli automobilisti italiani: indisciplinati, imprudenti e poco preparati. Le statistiche raccontano che si muore durante il week-end in una strada extraurbana a una carreggiata a doppio senso di marcia e in uno scontro frontale. C'è da dire che in Italia, nel periodo 2000-2006, si è registrata una diminuzione del 7,2 per cento degli incidenti e di quasi il 20 per cento del numero di morti in incidente. Va altresì sottolineato che, nello stesso periodo, il parco veicolare è cresciuto del 13,7 per cento mentre il volume di circolazione, valutato sulle percorrenze autostradali, è cresciuto del 20 per cento. Ma non basta. Entro il 2010 occorre dimezzare il numero dei decessi sulle strade. Lo ha deciso l'Unione europea nel Libro bianco del 13 settembre 2001. Permanendo

l'attuale tendenza, l'Italia arriverebbe al 2010 con una diminuzione delle vittime pari a circa il 30 per cento. Intervenire sulla sicurezza non vuol dire perseguire solo fini sociali ma anche utilità economiche, visto che l'incidentalità costa al nostro Paese 37 miliardi euro all'anno.

Con 95 morti per incidenti stradali ogni milione di abitanti, il nostro Paese registra ancora un tasso praticamente doppio rispetto a Gran Bretagna, Olanda e Svezia tanto da meritare una sonora bocciatura dall'osservatorio della stampa estera, secondo la quale «sarebbe meglio evitare di guidare sulle strade italiane se non si vuole andare incontro a incidenti anche mortali». È dello stesso avviso Enzo Marco Letizia, segretario dell'Associazione nazionale funzionari di polizia (Anfp), convinto che la situazione sulle nostre autostrade «è giunta ormai a livelli allarmanti». Secondo Leti-

60

I pedoni investiti ogni giorno. Quasi tutti anziani o bambini



zia, «il 50 per cento delle sanzioni comminate dalla polizia stradale devono essere devolute a uno specifico capitolo per il potenziamento dei mezzi della Polizia e per l'incentivazione del personale meritevole, ripianando il buco d'organico di cui soffre il corpo». Per Marco Carino, direttore del

ufficio I del compartimento stradale del Lazio «il problema è, invece, di carattere culturale. L'uomo è il principale responsabile degli incidenti stradali. Per questo, l'automobilista va responsabilizzato. È vero, siamo sotto organico, ma è altrettanto

vero che non si può pensare a una militarizzazione del territorio». Le leggi degli incidenti sono due: crescono con la densità dei veicoli (leggi le città), ma fanno più male all'aumentare della velocità. Quindi, se il numero più alto di incidenti si verifica nelle strade urbane (il 76,5 per cento del totale), l'indice di mortalità mostra che gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extra urbane, dove muoiono sei persone ogni cento sinistri. Sulle autostrade, inoltre, dove secondo i dati dell'Acì avviene solo il 5,6 per cento degli scontri, l'indice di mortalità è più che triplo rispetto a quanto avviene in città. Secondo Istat e Acì, il 90 per cento degli incidenti stradali è determinato dal fattore umano. Per contrastare questo fenomeno, dalla mezzanotte di venerdì 29 agosto parte

66,5%

La percentuale delle autovetture coinvolte nei sinistri

In città il 76,5 per cento degli incidenti, ma fuori le mura si muore tre volte di più

una nuova iniziativa che prevede la presenza di medici e infermieri in un'apposita unità mobile su strada. Da uno dei tanti posti di blocco organizzati dalle forze dell'ordine, potranno effettuare test tossicologici e clinici

per scoprire se il guidatore fermato ha fatto uso di droghe. Il ritiro della patente è assicurato se l'esito è positivo. L'iniziativa si affianca all'altra novità prevista per l'autunno, cioè il progetto sperimentale a Foggia, Verona, Cagliari e Perugia che renderà obbligatorio il test anti-droga per chi chiede il patentino o la patente, e al protocollo, inviato a fine luglio alla conferenza Stato-Regioni, che dichiara legge i test obbligatori per tutti i lavoratori a rischio, come ad esempio gli autisti di pullman e piloti di aereo. Una novità, quella dei test su strada, a cui si pensa da tempo - e già sperimentata in alcuni territori - ma che ha trovato un'accelerazione dopo la tragedia di Anzio (Roma) dove un giovane che guidava sotto l'effetto di cocaina ha ucciso una donna incinta. Secon-

do Fausto Taverniti, responsabile della comunicazione della Croce Rossa italiana e tra i promotori della Campagna sulla sicurezza stradale lanciata dalla Cri, le responsabilità maggiori degli incidenti stradali, in Italia, non sono da attribuire ad alcol e droga ma a velocità, utilizzo del cellulare, mancato uso delle cinture di sicurezza e dei seggiolini per i bambini. Intervenendo nel programma radiofonico *Radio Anch'io*, Taverniti ha posto l'accento sulla necessità di «una maggiore attenzione da parte dei singoli, sui comportamenti personali, prima di tentare di scaricare le responsabilità solo su alcol e droga». In ogni caso l'azione dell'uomo e le sue conseguenze torna centrale nell'analisi del fenomeno. È per questo che tutti i più importanti studi sulla sicurezza stradale tendono ad analizzare in prima battuta l'aspetto soggettivo. Fermarsi a un elenco dei numeri potrebbe essere limitante e non offrire un quadro completo. Nella valutazione del fenomeno degli incidenti stradali occorre quindi considerare in primo luogo che quello che si è spezzato era un sistema complesso che vedeva interagire uomo, strada e ambiente. ■



18

Sono i bambini che ogni giorno muoiono o restano feriti sulla strada

«**M**aggiori controlli sulle strade. Educazione stradale nelle scuole. Formazione nelle scuole guida. Revisione di alcuni parametri della patente a punti. Prova di guida anche per i ciclomotori». Secondo Paolo Russo, presidente dell'associazione di categoria delle autoscuole Arca, è questa la via da seguire per ridurre gli incidenti stradali e migliorare il comportamento al volante degli italiani. L'obiettivo, imposto dall'Unione europea, è quello di ridurre del 50 per cento le morti sulle strade entro il 2010. Ma allo stato attuale appare pura utopia. Oggi il 90 per cento dei sinistri è causato dal comportamento errato del guidatore: inserita nella Carta europea sulla sicurezza stradale, l'educazione stradale nelle scuole secondo gli esperti può ricoprire un ruolo determinante per vincere la battaglia contro comportamenti errati, fatali per sé e per gli altri. «Serve formazione su due canali paralleli: quella degli insegnanti delle autoscuole e quella nelle scuole elementari e superiori». A sostenere con convinzione questo percorso è Andrea Marella, un piemontese che circa un anno fa ha creato un portale di informazione sul sistema dei trasporti e sulla sicurezza stradale. «La formazione in classe - prosegue - può aiutare a risolvere i problemi, a favorire la mobilità urbana e a ridurre l'inquinamento». La volontà di seguire questa strada era stata espressa dai ministeri competenti già nei primi anni Novanta, quando era stato creato un elenco di associazioni ed enti abilitati all'insegnamento dell'educazione alla mobilità nelle scuole. Ma a quasi vent'anni di distanza la cultura della sicurezza stradale è ancora un obiettivo lontano. Negli istituti scolastici l'educazione alla convivenza civile, alla responsabilità personale e sociale, allo sviluppo di comportamenti corretti sulla strada viene praticata a macchia di leopardo. «Negli ultimi anni - spiega ancora Paolo Russo - i corsi sono stati finalizzati esclusivamente al conseguimento del patentino per i ciclomotori».

Una speranza potrebbe venire dal ritorno nelle aule, a molti anni dalla sua abolizione, dell'educazione civica. Nel disegno di legge presentato dal ministro dell'Istru-



Norme in attesa di riforma, lezioni sporadiche e carenza di aggiornamento degli istruttori nelle autoscuole. In Italia, la sicurezza stradale come materia di studio resta un'utopia

di Alessandro De Pascale



© CRISTINA/SINTESI

senza casa...
Sex and the car



C'era una volta Sex and the city ma ora i giovani di otto Paesi europei

fanno sesso in auto per almeno 60 minuti la settimana. Sono 78 ragazzi italiani su cen-

zione Gelmini agli inizi di agosto, a questa disciplina verranno dedicate annualmente 33 ore, che includeranno educazione stradale, ambientale, alimentare e della salute. Altro settore critico è quello normativo e delle scuole guida. In Italia si parla di aggiornamento del codice della strada da oltre cinque anni, i quiz ministeriali sono stati realizzati 15 anni fa e da oltre sette mesi è pronto un decreto che

obbliga i docenti delle autoscuole a seguire, come avviene per gli altri insegnanti, corsi di aggiornamento annuali. «Il problema - spiega Russo - è che a distanza di un anno e mezzo la norma è pronta, gli esami sono fermi, i corsi non sono partiti e il decreto, pronto da sette mesi, ancora non è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale». Stesso discorso per i quiz della patente. La procedura è partita

da diversi anni ma delle modifiche ancora non c'è traccia.

Inoltre bisogna trovare una soluzione per le due ruote. Gli incidenti stradali negli anni si sono relativamente stabilizzati, mentre il trend di quelli che coinvolgono moto, scooter e motorini continua a crescere. Per tentare di frenare l'aumento nel 2006 la Ue ha emanato una direttiva che prevede anche per i ciclomotori l'introduzione di una patente (l'Am) in sostituzione dell'attuale certificato, con tanto di prova pratica di guida. «Nelle autoscuole - riporta Russo - vediamo tanti ragazzi che pur comprendendo regole e comportamenti da tenere con il motorino, alla fine non lo sanno guidare». Quando arriverà in Italia, il sistema, anche in questo caso, prevederà probabilmente i punti. Anche se, come confermato dallo stesso ministero dei Trasporti, l'effetto deterrente della patente a punti è finito un anno e mezzo dopo la sua introduzione. «Allo stato attuale - sottolinea Russo - la riduzione dei sinistri è al 3-4 per cento». Marella aggiunge di aver avuto conferme dalla polizia stradale che «questa percentuale è data dal fatto che molti automobilisti dopo un tamponamento non chiamano più la polizia per paura di vedersi decurtare i punti». Fattori che secondo Russo, richiedono una revisione della norma. «Dopo due anni senza commettere alcuna infrazione si recupera l'intero punteggio. Molti automobilisti attendono questo periodo guidando con disciplina, per poi tornare a pieno punteggio e rispettare poco le regole». A questo si aggiunge la farsa dei «corsi di recupero punti». Durano 12 ore, senza alcun esame finale. Su cento nuovi patentati che in media ogni anno escono da una scuola guida, altri tre vengono obbligati a seguire il recupero. «Queste persone - conferma Russo - perdono il tempo. Pagano e fanno trascorrere le ore». Più utile, secondo il presidente dell'Arca, sarebbe l'introduzione della «guida accompagnata», anche per i neopatentati. Un sistema che adoperato con successo in altre nazioni europee, come la Francia, insegna maggiore disciplina e corregge comportamenti scorretti o pericolosi per se stessi, ma soprattutto per gli altri che alla fine, loro malgrado, ci rimettono la vita. ■

IL COLLAUDATORE

Regole e falsi miti per vivere, e bene, in auto

Utilizzate a fondo i freni. L'istinto umano spinge a ritirare il piede e lasciare il freno quando l'ostacolo si avvicina. Invece bisogna continuare a spingere con forza sul pedale fino all'impatto, sfruttando a pieno la capacità frenante della propria auto.

L'Abs è un'invenzione eccezionale.

Usatela! In frenata quando il pedale del freno comincia a saltellare molti ritraggono il piede. Quel tremolio è il segnale che il dispositivo sta facendo il suo lavoro. Insistete a fondo sul pedale.

Scordatevi il freno motore. Non arrestate l'auto di fronte a un ostacolo, servono i freni. In alcune scuole di guida sportiva insegnano a spingere a fondo insieme frizione e freno per isolare completamente l'azione del motore che altrimenti continua a trasmettere un po' di movimento alla macchina.

Il volante si tiene sempre con due mani.

La posizione in rettilineo delle mani è come un orologio che segna le nove e un quarto. Non state troppo vicini o lontani: l'angolo che il braccio deve fare tra corpo e volante è di circa 90 gradi. In più non bisogna mai lasciarlo e non si fa scorrere, neanche all'uscita delle curve. Serve anche a evitare gli ostacoli!

Sotto i 100 chilometri l'ora, usatelo con forza e decisione. Gli ostacoli si possono evitare.

In curva non si accelera e non si frena. Si va a velocità costante. Fondamentale non arrivare troppo veloci.

Non utilizzare la cintura di sicurezza nelle macchine con l'airbag vuol dire andare a caccia di seri ferimenti in caso di incidente.

Sul bagnato i pneumatici perdono aderenza dal 30 al 40 per cento. La velocità va ridotta in proporzione.

Guidate solo se in buone condizioni fisiche. Tutte le sostanze psicotrope (alcool, spinelli, cocaina ecc.) sono assolutamente letali in auto.

Alla trazione integrale hanno creduto in molti. Se lo avete fatto anche voi, beh, ci dispiace ma non è così. Serve solo a dare migliore motricità, ovvero trasmettere meglio a terra la potenza. Ottima in un rettilineo, in curva non serve quasi a nulla. La sbandata dipende dalla reazione del veicolo all'accelerazione laterale.

Non vi uccide la velocità, ma come guidate. Dovete conoscere e controllare il vostro mezzo con padronanza.

Tutti i test di sicurezza vengono svolti fino a 70 km/h. Oltre quella velocità, se andate contro un muro, non importa quanto costosa sia la vostra auto, il motore finisce nel bagagliaio e voi siete nel mezzo.

to, seguiti da francesi (72%) e greci (67%).

I motivi

- 89%** In casa non può
- 73%** Pratica dopo la disco
- 66%** È molto intima



- 53%** Sicura rispetto all'aria aperta
- 57%** Può dare privacy
- 44%** Offre comfort e musica
- 42%** Accorcia i tempi del rientro a casa
- 39%** È più eccitante

