



# SOCIAL NEWS

Culture a confronto - Mensile di promozione sociale

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*

## LA MORTE CI ASPETTA ALL'INCROCIO



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

# L'evoluzione della normativa sulla sicurezza stradale

**Dal Nuovo Codice della Strada al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale fino al terzo programma annuale di attuazione**

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 Trafficlub per lo studio del traffico e della sicurezza stradale

www.trafficlub.eu - info@trafficlub.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**

**G**li 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 pugnalasse 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"

