

**I.S.I.S. "V. MANZINI"
SAN DANIELE DEL FRIULI
A.S. 2009/2010**

PROGETTO "CONOSCERE L'EUROPA - FARE GLI EUROPEI"

LA SICUREZZA STRADALE:



CLASSE IV IGEA

**Bellina Jessica
Buttalo Mara
Del Fabbro Alessia
Michelutti Elisa**

**Migotti Ivan
Nali Debora
Pandelea Anita
Romano Irene**

INDICE

- **Introduzione** pag. 3
- **Testimonianze** pag. 5
- **Programma europeo d'azione sulla sicurezza stradale** pag. 9
- **Sicurezza stradale: premesse e obiettivi della legge Quadro** pag. 12
- **Le principali cause degli incidenti stradali** pag. 16
- **Incidenti e giovani** pag. 19
- **Incidenti stradali: ciclisti e pedoni** pag. 21
- **Incidenti in moto** pag. 23
- **Incidenti stradali: statistiche** pag. 25

INTRODUZIONE

Incontri preparatori

Nella prima conferenza, svoltosi a Udine abbiamo seguito l'intervento del dott. Giuseppe Stornello, Comandante provinciale della Polizia Stradale e dell'ispettore Carlo Piraneo, incaricato di studiare le dinamiche degli incidenti stradali, presso l'ufficio incidenti di Palmanova.

Nel corso del secondo incontro è stato trattato il tema sulla valenza del rispetto dei limiti sia sull'aspetto filosofico che morale con l'intervento del prof. Moroso, docente di filosofia, in seguito c'è stato l'intervento del comandante della Polizia Municipale sul tema delle conseguenze civili e penali alle più frequenti infrazioni stradali tenuto dal Comandante della Polizia Municipale di San Daniele Dott. Leonardo Zucchiatti.

Nel terzo incontro sono state presentate alcune dinamiche e le conseguenze dei più frequenti incidenti stradali anche attraverso documentazione fotografica e video, ciò con intervento, in qualità di relatori dell'arch. Franco Trigatti, dirigente del Comando dei Vigili del Fuoco di Udine e del Sig.Vanni Delle Vedove, Vigile del Fuoco coordinatore dell'ufficio Foto Documentazione. Dopo la parte teorica abbiamo assistito ad una simulazione di intervento dei Vigili Del Fuoco volontari di San Daniele, su un veicolo incidentato, presso il piazzale della scuola, con l'utilizzo di tutta la strumentazione tecnica in dotazione.

Questa dimostrazione è stata molto interessante ed educativa ma ci ha colpito il tempo necessario per la conclusione dell'intervento: le operazioni per prestare il soccorso alla persona incidentata vengono gestite con la collaborazione diretta del



personale sanitario e sotto la relativa supervisione. Anche il vigile del fuoco ha sottolineato la difficoltà di conciliare la fretta nel estrarre l'infortunato e la necessità di agire in totale sicurezza nelle manovre di estrazione. Ha evidenziato inoltre i rischi che corrono i vigili nei vari interventi di soccorso: sia fisici (per scoppio ritardato dell'air-bag,

possibile schiacciamento dell'abitacolo, contagio con ferite dell'incidentato), sia morali, per lo stress psicologico patito nel vedere frequentemente feriti gravi e morti, specie se si tratta di persone conosciute.

Nel quarto incontro il dott. Roberto Peresutti, specialista in anestesia e rianimazione nonché coordinatore Regionale Trapianti presso l'Azienda Ospedaliera Santa Maria della Misericordia di Udine ci ha illustrato le maggiori cause degli incidenti stradali: distrazione per l'uso di cellulari, l'utilizzo di sostanze alcoliche e stupefacenti, la stanchezza alla guida che si manifesta in particolare dopo una giornata intensa di lavoro o dopo un'intera serata di divertimento in discoteca che si conclude all'alba dopo ore di trambusto (sia sonoro che luminoso).

A ciò è seguito l'intervento del dott. Pierpaolo Janes, specialista in neurochirurgia presso l'Azienda Ospedaliera Santa Maria della Misericordia di Udine, sulle conseguenze dei traumi cerebrali e spinali a seguito di gravi incidenti stradali, sulla relativa diagnosi e sulle successive prospettive di vita.

Ci ha colpito la struttura anatomica del cranio e del cervello, la relativa fragilità e le gravissime conseguenze fisiche che possono derivare da una lesione cerebrale o spinale anche per incidenti o traumi di lieve entità.

Subito dopo questo intervento abbiamo ascoltato le testimonianze di ragazzi aderenti all'associazione "Basket e non solo" con sede a Spilimbergo. Questo



ente raggruppa persone divenute diversamente abili in seguito a traumi subiti in incidenti stradali e non solo. È stato particolarmente interessante ascoltare il percorso di crescita che hanno svolto queste persone per uscire dalle difficoltà fisiche ma soprattutto psicologiche conseguenti al grave infortunio patito. I testimoni che abbiamo ascoltato hanno recuperato una notevole energia e voglia di vivere, per recuperare stile di vita buono; questa energia vitale è stata indirizzata nell'attività sportiva e le persone si sono talmente impegnati da raggiungere risultati eccellenti: diventando campioni nazionali ed europei in varie discipline sportive. Anche il loro allenatore l'insegnante in educazione fisica è rimasto contagiato da questa energia vitale.

TESTIMONIANZE

Nell'ambito di un progetto scolastico, abbiamo avuto il piacere di incontrare due signori che ci hanno parlato della loro vita, segnata da un grave incidente stradale e di come oggi siano tornati a "vivere".

EROS

Eros è un cinquantenne, che in seguito ad un incidente stradale è rimasto paralizzato agli arti inferiori a causa di una lesione spinale.

La vita di Eros, fino a 21 anni, è stata simile a quella di molti altri giovani: usciva spesso durante i week-end, amava divertirsi, fare le ore piccole, conoscere nuove persone, gli piacevano le belle macchine, le ragazze, la velocità e non disdegnava qualche "bicchierino". Cose che piacciono a tutti nel periodo della gioventù e della spensieratezza.

Però tutto ciò che lui amava, una notte gli segnò profondamente e definitivamente la vita, quasi come se tutto ciò che lui apprezzava gli si fosse ritorto contro.

Una sera come tante altre, Eros e un suo amico neodiciottenne, erano in giro per locali a divertirsi; musica, ragazze, alcool: la serata perfetta. I due amici, vista l'ora, decisero di raggiungere l'ultimo locale aperto, che di lì a poco avrebbe chiuso.

Non c'era tempo da perdere, i due si precipitarono in macchina; Eros era al volante, l'amico gli sedeva accanto.

Il tempo utile per raggiungere il nuovo luogo del divertimento era poco, la macchina andava a grande velocità. Alla prima curva, Eros perse il controllo del veicolo e si schiantò sull'unico palo situato sul ciglio della strada.

L'epilogo: l'amico di tutte quelle serate passate a "spassarsela" per i locali non c'era più; Eros invece non sentiva più le gambe. Di lì a poco arrivò un altro amico, con l'intento di raggiungerli al locale. Il ragazzo era incredulo, ma capì subito che in quel groviglio di lamiere accartocciate c'erano i suoi due amici. Chiamò i soccorsi, che arrivarono al più presto.

Eros venne portato dall'elisoccorso al più vicino ospedale, per poi essere trasferito al nosocomio "Gervasutta" di Udine, dove "vive" per tre anni.

Tre anni in cui Eros è rimasto immobile su un letto di ospedale, in una stanza fredda, priva di calore e affetto, che di certo non era accogliente come casa sua, 1095 giorni interminabili a fissare un soffitto bianco sempre uguale.

La voglia di vivere non c'era più, se n'era andata come se n'era andato l'amico di una vita, come non c'era più la voglia di divertirsi, di prendere la vita alla leggera e con spensieratezza.

Poi ad un tratto la forza di volontà ha prevalso su tutto: Eros ha iniziato a lottare.

Sono passati mesi di fisioterapia, ha avuto il coraggio di mostrarsi in pubblico, ma soprattutto ha capito che la vita è un dono prezioso, che basta un attimo per perderla.

Oggi Eros, dopo più 30 anni dall'incidente, ha imparato a vivere sulla sedia a rotelle.

Grazie alla sua famiglia e all'associazione sportiva "BASKET E NON SOLO", Eros è un super sportivo, pratica numerose discipline sportive con ottimi risultati, anche a livello nazionale; insegna ai bambini a giocare a calcio e fa mille altre attività.

In particolare passa molto tempo con i giovani, nelle scuole o associazioni di vario genere, per raccontare la sua esperienza, sottolineando l'importanza della vita, della guida prudente, della sicurezza stradale, del coraggio nella malattia, della forza del volontariato e dell'amicizia.

Tutti nell'associazione "BASKET E NON SOLO" condividono questi principi e questi ideali, che sono stati determinanti per uscire dal tunnel dello sconforto e della depressione dopo la lunga malattia.

CRISTIANO

Cristiano è un ragazzo sulla trentina, che in seguito ad un incidente in moto, non può più muovere gli arti inferiori a causa di una paralisi.

Cristiano era un ragazzo giovane, sulla ventina, che ama divertirsi con gli amici, andando in giro per locali con la sua moto.

Una sera, Cristiano e i suoi amici erano in giro a divertirsi. Le ore volavano e l'alba si avvicinava; gli amici di Cristiano decisero che era ora di rientrare. Cristiano invece non aveva nessuna voglia di tornare a casa, voleva divertirsi ancora. Salì sulla sua moto e partì alla ricerca di un locale.

La sua moto correva sull'asfalto, quando improvvisamente perse il controllo del mezzo scivolò sull'asfalto e andò a sbattere con la schiena sul palo di sostegno del guardrail.

Cristiano venne sbalzato nel mezzo di un prato, non poteva muoversi, l'erba era alta, la voce fioca, la strada era lontana, il cellulare squillava ma lui non poteva

rispondere, perché sobbalzato a metri da lui, nessuno passa per la strada, nessuno lo poteva vedere.

Il tempo non passa più, iniziarono a susseguirsi nella mente del giovane troppe domande: “Dove sono? Cos’è successo? Perché non riesco a muovere le gambe? Perché nessuno mi aiuta? Perché ...?”, ma soprattutto quel telefonino che squillava e un unico pensiero: “I miei genitori saranno in pensiero per me e io non riesco a comunicare con loro in alcun modo!”

Erano circa le 5:30 del mattino, un cane si avvicinò a Cristiano, gli leccò il viso e abbaiò al padrone per attirare la sua attenzione. Il padrone si avvicinò al cane, vide il giovane e avvertì subito il 118. Cristiano venne portato in ospedale, la diagnosi era chiara: lesione alla spina dorsale.

Il mondo fatto di gioia, divertimento, leggerezza non c’era più, il suo posto era stato preso da una vita che non si poteva più chiamare tale; Cristiano passerà tutta la sua vita su una carrozzella.

Dopo la degenza in ospedale e la fisioterapia, Cristiano era libero di tornare a casa. Era difficile e spaventoso uscire di casa, dover raccontare a tutti milioni e milioni di volte sempre la stessa tremenda storia. Cristiano non se la sentiva di affrontare il mondo; passò ancora tanto tempo e finalmente trovò la forza di uscire.

Il paese era pieno di barriere architettoniche, i passanti si fermavano a parlare con il giovane e gli chiedevano cosa fosse successo: la storia era sempre la stessa, tremenda e dolorosa!

Le cose che il giovane odiava di più erano gli sguardi bassi di chi provava compassione per lui, le pacche sulle spalle come a dire “Dai non ti preoccupare, sei forte, ce la farai”, e quelle frasi fatte “Mi dispiace, ti capisco”. E invece nessuno può capire quello che Cristiano ha provato quella sera di dieci anni fa, quando il mondo ha smesso di girare e si è bloccato, se non le persone che hanno vissuto la sua stessa tragedia.

Oggi Cristiano ha ricominciato a vivere, è felicemente fidanzato e anche lui fa parte dell’Associazione Sportiva “BASKET E NON SOLO”, è campione di sci e di molte altre discipline sportive. Anche lui racconta la sua tragica esperienza; si commuove ma è gioioso nella ritrovata vitalità e invita tutti a fare attenzione, dato che una piccola distrazione alla guida può cambiare completamente la vita.

Cristiano come Eros, e come chissà quante persone al mondo: due uomini le cui vite a 20 anni sono state segnate dallo stesso destino.

Due ragazzi che si sono trovati ad affrontare un problema più grande di loro e che non si sarebbero mai aspettati. Due uomini che hanno riscoperto la voglia di vivere e l'importanza di superare i problemi della vita per andare avanti.

Due uomini con la voglia di combattere contro tutto e contro tutti



perché la vita non è tale solo se funzionano le gambe, ma è molto di più, è un dono prezioso che ci viene dato e che noi dobbiamo essere in grado di preservare e di vivere al meglio, in qualunque condizione.



La loro spiacevole esperienze, ha insegnato che la vita è un dono meraviglioso, basta un attimo per perderla, ma soprattutto che se la vita ti mette davanti delle sfide, forse è perché tu sei in grado di affrontarle, forse perché anche noi siamo un po' padroni di noi

stessi, della nostra vita e del nostro destino.

La distrazione di un attimo può essere fatale, le conseguenze permanenti.

(Del Fabbro Alessia)

SICUREZZA STRADALE PROGRAMMA D'AZIONE EUROPEO SULLA SICUREZZA STRADALE (CON VALENZA DAL 2003 AL 2010)



Fra tutti i sistemi di trasporto, quello stradale è il più pericoloso. Ogni anno si registrano nell'UE 1.300.000 incidenti con 40 000 morti e 1 700 000 lesioni. Il costo totale degli incidenti è il 2% del PNL dell'Unione Europea. Le persone più colpite hanno una fascia di età che va dai 15 ai 24 anni e comprendono soprattutto: ciclisti e pedoni .

Per questo l'UE si è impegnata a redigere un programma d'azione sulla sicurezza stradale che comprende le seguenti misure:

1. il rafforzamento sui controlli stradali;
2. Il ricorso a nuove tecnologie per la sicurezza;
3. Il miglioramento delle infrastrutture stradali;
4. Il migliorare il comportamento degli utenti;
5. E diminuire il tasso di decessi del 50% per il 2010.

Questi obiettivi sono stati decisi e iscritti nel libro bianco dell'UE considerati i molteplici problemi di sicurezza stradali nei vari stati membri: velocità eccessiva, consumo d'alcool, mancato uso della cinture di sicurezza, protezione insufficiente, punti ad alto rischio della rete stradale, inosservanza dei tempi di guida e di riposo per il trasporto professionale, cattiva visibilità.

I vari provvedimenti consistono:

Incoraggiare gli utenti ad un migliore comportamento da tenere sulla strada mediante un rispetto più rigoroso della normativa esistente e così facendo armonizzare le sanzioni a livello europeo, aumentando la qualità dei controlli di polizia e istruendo il cittadino mediante campagne di sensibilizzazione ed educazione.

Principali misure: incoraggiare l'uso di elementi protettivi come il casco per tutti i veicoli. Realizzare azioni specifiche per i giovani conducenti e armonizzare le

sanzioni per il trasporto commerciale internazionale(es.con etichetta dei medicinali che compromettono l'idoneità alla guida).

Sfruttare il progresso tecnico, ossia migliorare le misure di sicurezza passive(obbligo cinture di sicurezza) e sostenere il progresso tecnico dei mezzi di trasporto.Per questo la commissione europea sta sostenendo l'EuroNCAP (programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili).

Misure principali: generalizzare a livello europeo i dispositivi di sicurezza per bambini, eliminare l'angolo morto nei mezzi pesanti, migliorare la sicurezza di motocicli e veicoli

Incoraggiare il miglioramento delle infrastrutture stradali eliminando i punti pericolosi. Per questo punto la comunità europea vuole sviluppare la "strada intelligente". Questo tipo di strada è controllata via satellite (satellite Galileo) il quale permette un miglior sistema di navigazione e orientamento informa sulla situazione del traffico e la presenza sulla strada di veicoli che trasportano merci pericolose.

Principali misure: sviluppo di sistemi di audit per la gestione dell'ambiente urbano, trovare nuove tecniche per la riduzione della velocità e migliorare i livelli di sicurezza in galleria.

Sicurezza del trasporto professionale di merci e di passeggeri per ridurre gli numero di incidenti che coinvolgono mezzi pesanti e quindi disciplinare la formazione dei conducenti professionisti applicazione di adeguati tempi di guida e riposo.

Principali misure: migliorare e rafforzare la normativa sulle condizioni di lavoro dei conducenti professionisti, sostituire il tachigrafo analogico con uno digitale, armonizzare a livello comunitario la norma sul trasporto di trasporti pericolosi, rendere obbligatorio l'uso di cinture di sicurezza sui mezzi di trasporti.(autocarri e mezzi pesanti).

Soccorso e assistenza alle vittime della strada così per migliorare la rapidità di intervento e diagnostica in presenza di incidenti sul manto stradale e favorire una rapida assistenza post-traumatica .

Principali misure: realizzare un progetto a livello comunitario che coinvolga gli enti che prestano soccorso , così da poter studiare migliori tecniche di intervento sanitario e di soccorso post-incidente

Raccolta, analisi e diffusione dei dati sugli incidenti: per migliorare il metodo di raccolta ed analisi di dati relativi ad incidenti, così da poter capire i vari campi di azione. Questi dati devono essere raccolti in base a una metodologia europea. Un istituto che compie già questi rilevamenti è il CARE.

Principali misure: completare e sviluppare l'ente CARE. Migliorare i collegamenti tra i dati degli ospedali e quelli statistici, istituire un osservatorio europeo sulla sicurezza stradale e di inchiesta a livello europeo, creare una Carta europea della sicurezza stradale. Per questo motivo la Commissione UE ha deciso di interpellare tutte le parti coinvolte (imprese di trasporto, costruttori autoveicoli, fornitori di attrezzature, compagnie di assicurazioni, gestori di infrastrutture) per creare una Carta Europea sulla Sicurezza Stradale.

I morti da 40.000 dovrebbero con il trattato passare a 20.000

Da i dati che ho raccolto sul web ho constatato che :

nel 2006 i morti per incidenti stradali nell'UE sono stati 43 milioni

nel 2009 i morti per incidenti stradali nell'UE sono stati 39 milioni.

Gli obiettivi dell'UE sono molti e le aspettative alte, i primi non sono ancora stati raggiunti, anche se siamo arrivati alla fine del tempo programmato.

Da questo fatto si può dedurre che la Comunità Europea non riesce a perseguire i suoi obiettivi.

Gli esperti hanno determinato che nel 2006 ci sono stati 43.000 morti e 1,3 milioni di feriti e nel 2009 i morti sono stati 39 milioni. L'Italia è undicesima nella corsa verso l'obiettivo UE, con una riduzione del 33% del numero dei morti sulle strade, situazione positiva se paragonata alla media UE pari a -31,2%. Il traguardo del 2010 è già stato raggiunto da Lussemburgo (-53,9%), Portogallo (-52,9%) e Lettonia (-50,2%). Sulla buona strada Francia (-47,1%), Spagna (-46,3%) e Germania (-40,3%). solo due Paesi registrano un aumento delle vittime rispetto al 2000: Romania (+22,5%) e Bulgaria (+4,8%).

(Mara Buttalo)

SICUREZZA STRADALE: PREMESSE E OBIETTIVI DELLA LEGGE QUADRO

La LEGGE-QUADRO sulla sicurezza stradale ha come obiettivi:

- La diminuzione della strage stradale
- La solidarietà alle vittime della strada
- La contrazione della spesa pubblica

L'obiettivo di preservare le persone da una morte inaccettabile e violenta o da una invalidità di lunga durata o addirittura permanente, deve spingere tutte le autorità, alla formulazione di leggi e strumenti attuativi mirati a risolvere i problemi della Sicurezza Stradale, per il conseguimento di urgenti finalità, quali:

- salvare la vita delle persone sulla strada;
- proteggere la salute di chi è travolto da incidente stradale;
- sostenere i parenti delle vittime della strada con aiuti morali, spirituali, legali e materiali;
- difendere l'ambiente, spesso trascurato, la cui incuria e degrado, risultano concause della strage stradale;
- recuperare risorse economiche da riservare alla sicurezza stradale e alla formazione culturale degli utenti della strada: pedoni, ciclisti, motociclisti, automobilisti.

L'azione congiunta di Istituzioni, Chiesa, famiglie, forze dell'ordine, associazioni e organizzazioni, stampa e tv, forse, è la formula vincente per sensibilizzare tutti sul tema della salvaguardia della vita e della salute dei cittadini sulla strada.

La sicurezza stradale riguarda:

1. dignità dell'uomo;
2. cultura.

1. La dignità dell'uomo

La vita è la prima e fondamentale "sfida" che si presenta a chi si interessa del problema della sicurezza stradale e a chi prudentemente o imprudentemente si appresta a percorrere un tratto di strada.

Il diritto alla vita appartiene ad ogni essere umano dalla nascita alla morte.

La vita è una, unica, sacra e in quanto tale ciascuno deve avere rispetto e cura della vita.

Da qui deriva la dignità dell'uomo e la sua grandezza all'interno della gerarchia delle cose create.

E' l'uomo l'artefice e il protagonista della sua storia nonché padrone delle sue azioni ed ecco che dietro l'angolo dell'esistenza, del benessere, delle relazioni umane e sociali, appare prepotente la minaccia alla vita, alla salute, all'ambiente e alla sua tutela..

L'incidente stradale oggi è quello che sconvolge la serenità e l'armonia e le getta nel baratro della tragedia, della disperazione e della solitudine.

Ogni giorno in Italia si verificano oltre 650 incidenti stradali, con circa 30 morti e 900/1000 feriti più o meno gravi.

Il triste evento, oltre al danno fisico e morale, produce un'enorme perdita economica, che, in termini di euro, si aggira intorno al 3% del PIL.

Le statistiche, i numeri, le considerazioni e le riflessioni esposte dovrebbero stimolare ciascuno di noi ad affrontare questo problema.

Il fine è quello di far cambiare il comportamento alla guida dei giovani e dei meno giovani e di formare in tutti gli utenti della strada una coscienza responsabile, cioè la cultura della vita, del traffico e della circolazione.

2. La cultura

In ciascuno di noi è indispensabile lo sviluppo del processo di conoscenza e di rispetto delle norme del Codice Stradale soprattutto quelle che riguardano il buon comportamento nel traffico e nella circolazione.

Occorrono regole di prevenzione e di repressione ed anche una regolata progettualità della Sicurezza stradale, chiara ed efficace, capace di coinvolgere cittadini ed esponenti dello Stato verso l'unico obiettivo: **limitare le stragi stradali e risparmiare risorse economiche, con strumenti di immediata applicazione.**

3. L'esempio degli adulti e dei giovani

Più di ogni altra azione, l'esempio degli adulti, soprattutto dei genitori, è capace di smuovere le montagne dell'indifferenza, dell'egoismo, dell'arroganza di molti utenti della strada e a predisporli alla prevenzione.

Il modo di gestire il mezzo di locomozione da parte di un adulto e il suo buon comportamento sulla strada sono una scuola di vita per i più giovani. L'uso del casco, delle cinture di sicurezza, del cellulare, della radio, il rispetto del limite di velocità, del semaforo rosso, dello stop, dei vari divieti e del sorpasso azzardato ed anche l'astenersi dal fumo durante la guida, si apprendono meglio dall'esempio e dalle raccomandazioni dei parenti, che dalla scuola guida.

4. Ruolo dei mezzi di comunicazione

I mezzi di comunicazione del pensiero: stampa e tv hanno una funzione importante nella prevenzione degli incidenti stradali. Per essere più incisivi e determinanti, basterebbe che giornalisti e tecnici della comunicazione, non si soffermassero soltanto alla informazione di uno spettacolare incidente avvenuto sulla strada o a qualche trasmissione più o meno mirata a suscitare emozioni, ma alla "formazione e alla educazione" dell'utente, con un programma di breve durata, ma costante nel tempo.

NUOVO CODICE DELLA STRADA:

Qui di seguito vengono riportati i principi generali citati nell'articolo 1 del Nuovo Codice della Strada, che dovrebbero essere la base per mantenere la sicurezza e la salvaguardia della vita sulle strade.

Art. 1. (1)

Principi generali

1. La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.
2. La circolazione dei veicoli, dei pedoni e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione.

3. Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il Piano nazionale per la sicurezza stradale.

4. Il Governo comunica annualmente al Parlamento l'esito delle indagini periodiche riguardanti i profili sociali, ambientali ed economici della circolazione stradale.

5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti fornisce all'opinione pubblica i dati più significativi utilizzando i più moderni sistemi di comunicazione di massa e, nei riguardi di alcune categorie di cittadini, il messaggio pubblicitario di tipo prevenzionale ed educativo.

Riflessioni finali

Un'importante riflessione che nasce riguardo questo argomento è che tutto ciò che si verifica sulle strade dovrebbe rappresentare una lezione di vita in quanto ogni giorno, anzi spesso durante una stessa giornata, sulle strade italiane si verificano incidenti gravi causati da imprudenza, mancanza di attenzione, abuso di sostanze alcoliche, uso di misture dopanti o di droghe, utilizzo di cellulari, disattenzione,...

I nostri occhi vedono scene di corpi feriti o privi di vita, macchine distrutte; i nostri orecchi odono il suono di sirene di autoambulanze, grida e pianti di parenti, forse di fidanzate, di mogli, di figli, condannati ad una vita di sofferenza e di solitudine.

E' possibile che tutto ciò costituisca solamente una "rappresentazione scenica" che trasmette brevi impressioni, fugaci ma forti emozioni e non una lezione di vita?

Se gli incidenti stradali saranno considerati un tributo dovuto alla scienza e al benessere, la vita si perderà inutilmente sulla strada e i sogni di molti resteranno impressi sull'asfalto delle strade.

(Nali Debora)

LE PRINCIPALI CAUSE DEGLI INCIDENTI STRADALI

L'ISTAT ha censito oltre 40 cause diverse d'incidenti stradali, ma sono sette le tipologie di incidenti più frequenti, tutte riconducibili ad un comportamento scorretto del conducente. Negli ultimi anni tali percentuali di concentrazione sono salite.

Le sette tipologie di incidenti principali sono:

1. **ECCESSO DI VELOCITÀ (12,76%):** è la causa degli incidenti più pericolosi con il più alto numero di morti (5,4 ogni 100 incidenti). Questa causa ha un trend di crescita continua. Potrebbe essere correlata alle maggiori prestazioni delle auto moderne ma anche alla mancanza di capacità da parte del guidatore di valutare il rapporto spazio temporale; ciò a volte per inesperienza, a volte per le caratteristiche del mezzo meccanico: trasferimento dei carichi, sovra e sottosterzo, aderenza dei pneumatici.
Spesso capita che non ci si accorga della velocità raggiunta magari perché distratti dai passeggeri.
2. **GUIDA DISTRATTA E PERICOLOSA (15,36%):** ha un indice di 3,1 morti per 100 incidenti ed è un altro fattore in crescita. È spesso causato dall'utilizzo del cellulare, dal fumo oppure dai passeggeri a bordo, in quanto provocano una distrazione e di conseguenza possibili manovre pericolose.
3. **GUIDA CONTROMANO:** ha un indice di pericolosità molto alto (4,9 morti per 100 incidenti) e si ricollega sicuramente ad una guida distratta, non concentrata, quasi che il momento guida sia diventata eccessivamente abituale e scontato, tanto da non richiedere una soglia d'attenzione maggiore.
4. **MANCATO RISPETTO DELLA PRECEDENZA – STOP (17,74%):** ha un indice di pericolosità molto basso (1,1 morti per 100 incidenti) ma il dato non deve ingannare. Infatti, a fronte di una drastica riduzione degli incidenti, aumentano i feriti ed i morti, segno della maggiore "violenza" degli impatti.
5. **MANCATO RISPETTO DELLA DISTANZA DI SICUREZZA:** ha un indice di pericolosità piuttosto basso (1,2 morti ogni 100 incidenti) anche se, in questo caso, si nota un netto incremento degli incidenti negli ultimi anni.

Probabilmente il corretto uso degli elementi di sicurezza passiva in auto, soprattutto le cinture di sicurezza, abbinata all' air bag, ha fatto diminuire il numero di incidenti mortali.

6. **ATTRAVERSAMENTO IRREGOLARE DEI PEDONI:** l'indice di pericolosità risulta il più elevato in assoluto (6,1 morti per 100 incidenti). E' facilmente spiegabile con la notevole differenza di protezione che esiste fra un automobilista ed un pedone.

7. **ASSUNZIONE DI ALCOOL E SOSTANZE STUPEFACENTI (2%):**

si colloca in una posizione intermedia (3,2 morti per 100 incidenti) ma bisogna sottolineare che spesso tale causa di incidenti viene confusa con l'eccessiva velocità o la guida distratta e pericolosa. L'alta pericolosità degli incidenti concentrati in giorni, ed ore, particolari della settimana tendono ad evidenziare una sottostima di questa causa.



Altre cause di incidenti non imputabili al conducente sono:

a. **FONDO GHIACCIATO:** occorre ridurre notevolmente la velocità, cercare di mantenerla quanto più possibile uniforme evitando brusche manovre (accelerazioni, frenate, ecc.), far uso di marce basse nella percorrenza di forti discese, limitando e dosando l'azione dei freni. In presenza di tratti ghiacciati è opportuno inoltre aumentare di circa 3/4 volte la distanza di sicurezza, distanziarsi dalla traiettoria di veicoli che si incrociano e attraversare con particolare prudenza le zone della carreggiata non esposte al sole.

b. **STRADA INNEVATA:** occorre moderare la velocità, evitare brusche manovre, fare uso specialmente di marce intermedie, distanziare maggiormente i veicoli e, in discesa, procedere con movimento uniforme. Ove necessario il

conducente deve montare catene o pneumatici da neve sulle ruote motrici e, se il mezzo ne è provvisto, innestare la doppia trazione.

- c. STRADA SDRUCCIOLEVOLE: si verifica una diminuzione dell'aderenza tra pneumatici e fondo stradale per cui il conducente deve cercare di procedere con cautela e velocità moderata e uniforme, evitare manovre brusche, affrontare le curve a velocità particolarmente moderata e aumentare la distanza dal veicolo che lo precede.
- d. IN CASO DI NEBBIA: occorre accendere i proiettori fendinebbia e la luce posteriore per nebbia; procedere a velocità adeguata alle proprie possibilità visive; se la visibilità è troppo ridotta, fermarsi fuori dalla carreggiata; lasciarsi guidare dalla segnaletica orizzontale facendo riferimento alle strisce longitudinali; evitare di fermarsi sulla carreggiata e se costretti a fermarsi, usare la segnalazione luminosa di pericolo.
- e. INCIDENTE SULL'ALTRA CARREGGIATA: occorre mantenere sempre la calma, evitare brusche manovre, non rallentare per guardare a sinistra, né fermarsi: procedere tranquillamente la marcia, diversamente se tutti si fermassero, l'ingorgo od un'altro incidente sono sicuri.

(Migotti Ivan)

OGNI GIORNO QUATTORDICI MORTI 893 FERITI E 633 INCIDENTI

L'**incidente stradale** è definito dalla convenzione di Vienna del 1968 come un evento in cui rimangono coinvolti veicoli, esseri umani o animali fermi o in movimento e dal quale derivino lesioni a cose, animali, o persone... Questa è la definizione formale della tragedia che succede ogni giorno.

Le strade sono diventate sempre più il campo di battaglia dei nostri tempi... ogni anno migliaia di morti e feriti, migliaia di giovani che perdono le speranze e i sogni sotto le pesanti lamiere dei mezzi di trasporto.

Gli incidenti stradali che coinvolgono i giovani sono quelli che da sempre creano più scalpore, e nell'ultimo periodo, dato l'incoscienza delle nuove generazioni, sono in forte aumento. Quasi ognuno di noi ha perso un amico o un conoscente in questo modo, ognuno di noi, con le lacrime agli occhi, si è ritrovato ad ascoltare almeno una volta questa canzone :

CANZONE PER UN'AMICA

**“Lunga e diritta correva la strada, l'auto veloce correva
la dolce estate era già cominciata vicino lui sorrideva, vicino lui sorrideva...**

**Forte la mano teneva il volante, forte il motore cantava,
non lo sapevi che c'era la morte quel giorno che ti aspettava, quel giorno che ti aspettava...**

**Non lo sapevi che c'era la morte, quando si è giovani è strano
poter pensare che la nostra sorte venga e ci prenda per mano, venga e ci prenda per mano...**

**Non lo sapevi, ma cosa hai sentito quando la strada è impazzita,
quando la macchina è uscita di lato e sopra un'altra è finita, e sopra un'altra è finita...**

**Non lo sapevi, ma cosa hai pensato quando lo schianto ti ha uccisa,
quando anche il cielo di sopra è crollato, quando la vita è fuggita, quando la vita è fuggita...**

**Dopo il silenzio soltanto è regnato tra le lamiere contorte:
sull'autostrada cercavi la vita, ma ti ha incontrato la morte, ma ti ha incontrato la morte...**

**Vorrei sapere a che cosa è servito vivere, amare, soffrire,
spendere tutti i tuoi giorni passati se così presto hai dovuto partire, se presto hai dovuto partire...**

**Voglio però ricordarti com'eri, pensare che ancora vivi,
voglio pensare che ancora mi ascolti e che come allora sorridi e che come allora sorridi...”**

Un altro incidente, un'altra famiglia distrutta, un'altra storia... una sola lettera:

“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 e 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, mamma, ciò che mi aspettava.

Qualcosa di inaspettato!

Ora sono qui sdraiata sull'asfalto e sento un poliziotto che dice: 'il ragazzo che ha provocato l'incidente era ubriaco.

Mamma, la tua 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 e io adesso devo morire...

Perchè le persone fanno tutto questo, mamma? Sapendo che distruggeranno delle vite?

Il dolore è come se mi pugnalasse con un centinaio di coltelli contemporaneamente.

Dì a mia sorella di non spaventarsi, mamma, dì 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, io adesso sarei viva...

La mia respirazione si fa sempre più debole e incomincio ad avere veramente 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.

Per questo... ti voglio bene e... addio.”

(Anita Pandelea)



INCIDENTI STRADALI: CICLISTI E PEDONI

Quando parliamo di incidenti stradali e di vittime della strada, parliamo anche degli incidenti che avvengono in bicicletta e ai pedoni.

Spesso sentiamo parlare di gente che camminando per strada, a causa di automobilisti ubriachi o distratti, perdono la vita.

Secondo una statistica del 2008 dell'Asaps circa 60 persone al giorno finiscono sotto un'auto, un camion o una moto per diverse cause, tra queste due perdono la vita mentre le altre subiscono il ricovero ospedaliero per ferite più o meno gravi.

La stagione in cui gli incidenti sono più pericolosi è l'inverno, in quanto le ore di luce sono minori e le condizioni atmosferiche non sono sempre delle migliori; le vittime principali sono gli anziani e i bambini.



Secondo me la causa principale è che molte persone al volante in Italia non rispettano le strisce pedoni; frequentemente bisogna aspettare molto tempo prima di attraversare la strada pur avendo la precedenza sui veicoli, cosa che non succede in altri stati dell'UE, soprattutto del nord Europa.

Spesso alcune morti sono dovute al comportamento di persone prive di coscienza e di senso di responsabilità: si tratta di persone che il sabato sera si divertono ubriacandosi o assumendo sostanze stupefacenti e la domenica mattina si mettono in macchina per tornare a casa rischiando la propria, ma soprattutto la vita di altre persone. Molto grave è il comportamento dei c.d. "pirati della strada", che non soccorrono coloro che investono, mi sembra più che doverosa la denuncia per omissione di soccorso e le relative conseguenze penali.

La bicicletta è sicuramente un mezzo pericoloso che bisogna saper usare; gli incidenti stradali in bicicletta nel 2008 sono stati circa 300. Le vittime principali sono i ragazzi al di sotto dei 14 anni che a causa di traumi alla testa molte volte muoiono. Secondo me è molto importante sensibilizzare sia giovani sia bambini sull'uso del casco in bicicletta e in motorino.



Infatti è la mancanza del casco la causa principale di morte o di traumi con gravi conseguenze.

Talvolta anche i ciclisti adulti non sono sempre rispettosi del codice della strada rendendosi pericolosi per gli automobilisti: si mettono a file di due sulla strada o addirittura cercano di mettersi sulla scie delle macchine che passano per subire una minore resistenza dell'aria.

Recenti statistiche hanno dimostrato che la bicicletta è il mezzo di trasporto più pericoloso, infatti il 7% degli incidenti stradali è causato dalle biciclette.

Questi dati dovrebbero farci riflettere e indurre gli amministratori pubblici a costruire più piste ciclabili, soprattutto per la sicurezza dei più piccoli, ma anche per quella degli automobilisti.

(Michelutti Elisa)

INCIDENTI IN MOTO

In Italia

Le statistiche forniscono sconcertanti risultati riguardo alla mobilità su due ruote in Italia: infatti, le morti tragiche sulle strade sono sempre di più e si assiste ad un incremento del 22.8%, a fronte di un calo del 6% registrato nei paesi del vecchio continente.

Un trend pauroso e scoraggiante che è in netta contrapposizione con quello europeo, dove invece si assiste a una graduale diminuzione degli incidenti stradali. Il dato più tragico è che l'età delle vittime è sempre più bassa. Sono i giovani in sella ad una due-ruote a morire di più sulle strade italiane: la maggior parte delle vittime ha meno di 24 anni. Una vittima su tre ha un'età inferiore a 25 anni, ma anche per i motociclisti di mezza età si registrano tassi d'incidente più elevati rispetto agli automobilisti. Non esistono dati certi sugli incidenti mortali accaduti a bordo di scooter o moto negli ultimi tempi nel nostro paese, ma l'unico dato disponibile è allarmante: nel decennio 1995-2005, in Italia sono morte in incidenti sulle due ruote, 12.753 persone con 787 mila feriti, il valore più alto in Europa.

Nel 2006 sono morti circa 2.600 motociclisti, ovvero il 16% di tutte le vittime stradali di quell'anno, sebbene i veicoli a motore a due ruote rappresentassero solamente il 2% di tutti gli utenti della strada. In Europa il rischio per i motociclisti di morire in un incidente stradale è 18 volte superiore rispetto a quello degli altri utenti della strada. I sinistri che riguardano motociclisti sono il 20% del totale, anche se stanno poco a poco diminuendo.

Nella ricerca, riportata dall'A.S.A.P.S. si legge che, in base a uno studio della Commissione europea, la prima causa degli incidenti è l'errore umano, il 37% delle volte per colpa del motociclista e per il 50% dei conduttori di altri veicoli. Il restante 13% è imputabile alle condizioni della strada, al maltempo o a incidenti meccanici. In particolare, oltre il 70% degli incidenti causati da guidatori di auto o camion è dovuto al fatto che non hanno visto la moto, anche se tale percentuale cala se il guidatore è anche un motociclista.



In Europa

Secondo il rapporto 2009 dell'Oms Europa, ogni anno circa 120 mila persone muoiono a causa di incidenti stradali nella Regione europea, mentre 2,4 milioni rimangono infortunate. Il numero annuale dei morti sulle strade in Europa è sceso negli ultimi 10 anni, mentre il numero dei motociclisti morti è salito in 13 dei 27 paesi europei. Pedoni, ciclisti e motociclisti costituiscono circa il 39% delle vittime della strada e, mediamente, i Paesi a basso e medio reddito hanno un numero complessivo di incidenti pari al doppio di quello dei Paesi industrializzati.

Il 70% degli incidenti mortali avviene nei Paesi più poveri e, all'interno dei Paesi dell'ex Unione sovietica, il tasso di mortalità è circa quattro volte superiore a quello dei Paesi nordici. I Paesi dell'Est europeo sono quelli con la più alta percentuale di incidenti mortali per i pedoni; Italia, Grecia, Malta, Cipro e Francia sono gli Stati con il più elevato numero di decessi per incidenti mortali in moto.

Che cosa fa l'Europa?

L'Unione Europea ha intensificato gli sforzi per promuovere la guida sicura e per rendere le strade e i veicoli meno pericolosi per i motociclisti. La legislazione europea per la standardizzazione delle patenti di guida è diventata più esigente nel campo dei veicoli a motore a due ruote.

La nuova legge introduce le patenti per i ciclomotori e i requisiti di età minima, che dipendono dalle dimensioni del motoveicolo e da un'eventuale patente precedente per un motociclo di cilindrata inferiore.

La sicurezza dei motocicli è anche al centro di alcuni progetti di ricerca finanziati dall'Unione europea. Uno di questi punta a migliorare la progettazione dei guardrail, che spesso provocano la morte dei motociclisti.

(Bellina Jessica)

DATI SUGLI INCIDENTI STRADALI:

Gli incidenti stradali rappresentano la nona causa di morte nel mondo, la prima nella popolazione italiana sotto i 40 anni. Si stima inoltre che ogni anno circa un milione e mezzo di ricoveri in pronto soccorso e 20 mila casi di invalidità siano imputabili a incidenti stradali. Dal punto di vista economico gli incidenti stradali sono responsabili di una perdita di circa il 2% del Pil. Nel 2002 l'Oms ha presentato una strategia



quinquennale per la prevenzione della morte e invalidità da incidenti stradali, con l'obiettivo di raggiungere entro il 2020 una riduzione di almeno il 50% della mortalità e della disabilità. Sulla stessa linea, la Commissione europea ha promosso un programma europeo per la sicurezza stradale che prevede una riduzione delle

vittime da incidenti del 50% entro il 2010.

In Italia questo obiettivo si è tradotto nel Piano nazionale per la sicurezza stradale, istituito con la legge 144 del 1999 e finalizzato a creare le condizioni per una mobilità sicura e sostenibile.

Tra gli scopi prefissati, ci sono il rafforzamento dell'assistenza sanitaria, la costruzione di una cultura della sicurezza stradale, lo sviluppo di campagne di sensibilizzazione e il miglioramento dei controlli e dell'organizzazione del traffico.

APPROFONDIMENTO SUL FRIULI-VENEZIA GIULIA:

Il Friuli Venezia Giulia risulta fra le regioni italiane a più alto rischio di incidente stradale con conseguenze mortali. Per raggiungere l'obiettivo fissato dall'OMS per il 2020 di riduzione di almeno del 50% della mortalità e disabilità dovute agli incidenti della strada, la Regione ha emanato la Legge Regionale n. 25 del 2004 "Interventi a favore della sicurezza ed educazione stradale"

Udine - Nel 2006 sul territorio del Friuli Venezia Giulia si sono verificati 5.065 incidenti, che hanno causato 142 morti e 6.628 feriti: numeri che corrispondono al 2,1 per cento degli incidenti stradali avvenuti sull'intera rete viaria italiana.

Rispetto alle altre regioni, in Friuli Venezia Giulia si riscontra una maggiore mortalità sulle autostrade e sui raccordi. Le maggiori cause di questi incidenti sono: la guida

distratta, l'eccesso di velocità e il mancato rispetto della distanza di sicurezza. I dati rivelano che c'è una quota superiore a quelle delle altre regioni d'Italia di incidenti connessi allo stato di ebbrezza da alcool del conducente.

Il 73 per cento degli incidenti in regione avviene su strade urbane comunali, provinciali e statali. Rispetto al rischio di morte la pericolosità delle strade extraurbane è molto più elevata di quelle urbane. Nel 71,3 per cento dei casi coinvolgono due o più veicoli. Le autovetture rappresentano il 68,5 per cento dei veicoli coinvolti. La classe d'età che presenta maggior numero di conducenti coinvolti in incidenti è quella tra i 31-40 anni, mentre la classe maggiormente coinvolta in incidenti mortali è la fascia tra i 51-60 anni.



Ritengo che questi dati siano importanti per far capire quanto la nostra regione in particolare sia colpita dagli incidenti stradali e non soltanto per lo stato d'ebbrezza, come si potrebbe pensare, ma anche per cause molto più banali come la distrazione e l'alta velocità.

(Romano Irene)