



MOBILITÀ SOSTENIBILE A COSENZA

Un nuovo modello per Vivere Cosenza: comportamenti e sicurezza.

Paola Villani

aprile 2002

INDICE

UN NUOVO MODELLO PER VIVERE COSENZA: COMPORTAMENTI E SICUREZZA	4
ITALIA-EUROPA: UN CONFRONTO SUI FATTORI DI RISCHIO	4
COSTI SOCIALI DEGLI INCIDENTI STRADALI	6
GLI INCIDENTI STRADALI NELL'AREA COSENTINA	8
COMPORTAMENTI NELLA GUIDA DEL VEICOLO	8
LA PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI	10
L'ANZIANO E L'AUTOMOBILE	13
LA SAFE COMMUNITY	14
I COMPORTAMENTI ALLA GUIDA	15
LA DIFFICILE RICERCA DELLE CAUSE. IL FATTORE UMANO	16
LE VITTIME: UN INCIDENTE LUNGO UNA VITA	18
LA GUIDA SENZA CASCO	21
FERMARE LA STRAGE STRADALE	22
LE STRAGI DEL SABATO SERA	23
I GIOVANI E L'AUTOMOBILE	23
I CONTROLLI DELLA POLIZIA STRADALE	24
L'EDUCAZIONE: IL RUOLO DELLE ASSOCIAZIONI	25
E SE LE MACCHINE FOSSERO SEMPLICEMENTE TROPPE?	27
LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO: MOBILITÀ E QUALITÀ DELLA VITA.	29
QUALI COMPORTAMENTI?	29
EFFETTI E STRATEGIE	29
GRAZ	31
PREMESSA	31
L'INTRODUZIONE DELLE ZTL A 30 KM/H	31
LE ALTRE MISURE ADOTTATE	32
LE LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO A GRAZ	32
LA RIDUZIONE DEGLI INCIDENTI A SEGUITO DELL'INTRODUZIONE DEI 30 KM/H	33
I BENEFICI DELLE ZONE 30 KM/H PER LA CONTRAZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI	34
PAVIA	35
L'ESTENSIONE DELLE ZTL	35
LE AREE PEDONALI	36

LA REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA	36
TARIFFAZIONE DELLA SOSTA	37
RAFFORZAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO	37
ESTENSIONE DEI PERCORSI CICLABILI	37
ALLEGATI	38

Un nuovo modello per Vivere Cosenza: comportamenti e sicurezza

Il presente rapporto pone in evidenza i comportamenti strettamente connessi all'uso della strada e l'impatto in termini di costi sociali ed economici che questi comportamenti hanno sulla città e sulla vita di ogni cittadino.

Si tratta di modificare gli atteggiamenti che ognuno di noi inconsciamente mette in atto quando:

- decide di compiere un certo spostamento in auto anziché con il mezzo pubblico o a piedi (denominata in gergo tecnico *scelta modale*)
- si pone alla guida di un veicolo e tende a non rispettare le regole del Codice della Strada
- opta per un parcheggio in sosta irregolare anziché provare a reperire uno nelle immediate vicinanze
- ritiene di non intralciare la circolazione sostando temporaneamente in seconda fila
- ritiene di non arrecare alcun fastidio parcheggiando in prossimità degli incroci o sugli attraversamenti pedonali
- mantiene una guida aggressiva nei confronti degli utenti deboli (pedoni e anziani in particolare)
- ritiene superfluo l'uso del casco quando si sposta con un motoveicolo
- dà prova di capacità all'interno del gruppo di amici assumendo una modalità di guida irresponsabile, spesso in ore notturne, quando i riflessi sono rallentati.

Modificare in parte questi comportamenti significa modificare la percezione dello spazio urbano e la qualità della vita. Un miglioramento nell'uso degli spazi può significare una miglior qualità della vita per chi risiede, lavora o visita Cosenza o nei comuni limitrofi. Negli Allegati sono riportati gli incidenti stradali relativi alla prima sola settimana del mese di aprile 2002.

Italia-Europa: un confronto sui fattori di rischio

Nella graduatoria del numero di morti per incidente stradale relativa ai 15 stati dell'Unione Europea, il nostro Paese occupa il nono posto. La situazione, quindi, non è tra le peggiori. L'Italia, tuttavia, presenta un tasso di riduzione della mortalità per incidente stradale pari al 15%, nettamente inferiore alla media europea del 26,8%. Le cause di questo ritardo sono molteplici e intrinseche alle caratteristiche specifiche del nostro Paese. L'incidentalità stradale presenta caratteri evidenti di sistematicità e ordinarietà, connessi all'attuale modello di mobilità. Ulteriori fattori di rischio sono legati a modalità di trasporto, ambiti stradali e fasce d'età (aree urbane, ciclisti e pedoni, giovani e anziani, stragi del sabato sera).

Le linee guida di attuazione del piano nazionale della Sicurezza Stradale previste dal Ministero dei Lavori Pubblici (ora delle Infrastrutture e dei Trasporti) evidenziano quattro fondamentali aree di rischio e intervento, per le quali sarà necessario individuare le categorie di utenti a rischio, le relative cause di rischio e le azioni più efficaci per eliminare o ridurre il pericolo in termini di sicurezza stradale.

- Aree urbane

Nelle aree urbane, che risultano le più colpite, si verificano il 70% dei feriti e il 40% dei morti per incidenti stradali (quote nettamente superiori alla maggior parte dei Paesi europei)¹

- Utenti deboli

Circa i 2/3 delle vittime sono utenti deboli (pedoni e ciclisti) e conducenti di motocicli. Si tratta quindi di un problema di carente tutela delle componenti più deboli della mobilità, di scarsa separazione dei flussi di traffico, di ricorrente interferenza tra i percorsi di pedoni e ciclisti e quelli degli autoveicoli.

- Fasce d'età a rischio: giovani e anziani

Altre categorie che richiedono un intervento specifico sono quelle degli utenti giovani (18-29 anni) e anziani (oltre 64 anni), i cui tassi di mortalità e ferimento specifici sono circa il doppio di quello della fascia di popolazione intermedia². In particolare, sono strettamente legate alla giovane età le cosiddette stragi del sabato sera.

- Incidenti sul lavoro e negli spostamenti casa-lavoro

Circa 1/3 di morti e feriti per incidenti stradali è formato da cittadini alla guida di un mezzo per motivi di lavoro o durante spostamenti casa-lavoro ("in itinere"³). Gli incidenti stradali determinano ben oltre il 50% del totale delle morti sul lavoro (620 su 1073 morti complessivi)⁴. Il Ministero dei Lavori Pubblici si propone di operare su due distinte linee di intervento: relativamente agli incidenti sul lavoro, dovrà essere regolamentato il trasporto di merci e persone

¹ "Seconda Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale. 1999"

² Il tasso di mortalità specifico per le età 18-29 anni è pari a 17, quello per gli anziani oltre i 64 anni è circa 15; il tasso specifico per le età 30-64 anni non arriva a 9. Da "Indirizzi generali e linee guida di attuazione del piano nazionale della Sicurezza Stradale", Ministero dei Lavori Pubblici, Marzo 2000.

³ Definizione dell'INAIL.

⁴ Statistiche INAIL, 1997. L'onere sostenuto dalla collettività italiana a causa degli infortuni sul lavoro è piuttosto consistente: nel 1996 è stato calcolato in circa 55.000 miliardi, di cui circa un quarto relativo ad oneri di prevenzione (realizzazione di impianti, oneri in corso di esercizio ed oneri per il controllo), un altro quarto per indennizzi (non solo INAIL, ma anche di altri Enti preposti all'indennizzo) ed il resto per oneri indiretti a carico delle aziende, oneri residui a carico della vittima, oneri riflessi a carico della collettività nel suo complesso. Sulla base della cifra sopra riportata sono stati effettuati calcoli separati del costo sociale per alcuni settori specifici: per i soli infortuni l'onere sarebbe prossimo ai 46.000 miliardi, per le malattie professionali ai 9.000 miliardi, mentre i settori di Agricoltura ed Edilizia assorbono in parti quasi uguali 20.000 dei 55.000 miliardi complessivi.

al fine di ridurre i fattori di rischio, definendo controlli e accordi col sistema delle imprese e delle rappresentanze dei lavoratori; per quanto riguarda invece gli incidenti “in itinere”, tra le soluzioni auspicabili sono il rafforzamento del trasporto collettivo nei tragitti casa-lavoro e l'adozione di orari più flessibili, o addirittura del telelavoro, come avviene già in alcuni Paesi europei⁵.

Costi sociali degli incidenti stradali

La stima dei costi sociali degli incidenti stradali per l'anno 2000 è risultata pari a 54.901 miliardi di lire. I calcoli sono stati effettuati a partire dai dati relativi all'anno 1998, desunti dall'indagine Istat-ACI sugli incidenti stradali (“Statistica degli incidenti stradali”, Anno 2000, ISTAT). Tali valori, applicati ai rispettivi contingenti dell'anno 2000, maggiorati in modo da tener conto della sottostima del fenomeno, hanno fornito le stime riportate nella Tavola 1. Sono stati considerati diversi fattori che rappresentano i costi derivanti da un incidente sia direttamente che indirettamente, ovvero:

- Perdita della capacità produttiva: tale perdita può essere totale o parziale in relazione alle conseguenze dell'incidente, e la stima complessiva per questo tipo di spesa è risultata pari a 16.695 miliardi di lire.
- Costi umani: rappresentano “quella parte di danno non patrimoniale che sostanzialmente si configura con la perdita dell'integrità psicofisica della persona e/o dei congiunti”. Comprendono danni alla persona di tipo morale (in caso di decesso) e biologico (in caso di ferimento). Ovviamente il danno maggiore è quello morale provocato ai superstiti delle persone poi decedute, e la stima corrispondente è pari a 6.645 miliardi di lire (cioè circa il 67% del totale dei danni umani).
- Costi sanitari: la stima di queste spese è pari ad un totale di 799 miliardi di lire. Si tratta dei costi relativi a:
 - pronto soccorso e trasporti;
 - ricoveri nei reparti;
 - riabilitazione.
- Danni materiali e altri costi: comprendono i costi derivanti da danni materiali, costi amministrativi (costi di gestione delle assicurazioni e di intervento delle autorità pubbliche quali Polizia Stradale, Polizia Municipale, Carabinieri, Vigili del Fuoco) e costi giudiziari (spese sostenute dall'amministrazione giudiziaria per il contenzioso per responsabilità civile automobilistica). Complessivamente, tali costi sono stati valutati in 27.493 miliardi di lire.

⁵ “Indirizzi generali e linee guida di attuazione del piano nazionale della Sicurezza Stradale”, Ministero dei Lavori Pubblici, Marzo 2000

Tavola 1 – Costi sociali degli incidenti stradali – Anno 2000 (miliardi di lire)

Mancata produzione presente e futura	
<i>degli infortunati</i>	7.857
<i>delle persone decedute per inabilità permanente</i>	5.199
<i>delle persone decedute per inabilità temporanea</i>	3.639
Valutazioni delle voci di danno alla persona	
<i>danno morale ai superstiti dei deceduti</i>	6.645
<i>danno biologico per invalidità gravi</i>	1.581
<i>danno biologico per invalidità permanenti</i>	1.687
Costi sanitari	
<i>spese ospedaliere e di pronto soccorso</i>	777
<i>spese per riabilitazione</i>	22
Danni materiali e altri costi	
<i>danni materiali</i>	19.768
<i>costi giudiziari</i>	170
<i>costi amministrativi spese per assicurazione R.C.A.</i>	4.461
spese per rilievo incidenti stradali della Polizia Stradale	1.035
spese per rilievo incidenti stradali dei Carabinieri	1.035
spese per rilievo incidenti stradali della Polizia Municipale	888
spese per rilievo incidenti stradali dei Vigili del Fuoco	136
Totale	54.901

(“Statistica degli incidenti stradali”, Anno 2000, ISTAT).

Gli incidenti stradali nell'area cosentina

Nell'area cosentina l'indice di incidenti per chilometro relativo all'anno 2000⁶ è pari allo 0,44, un dodicesimo di quello che si registra sulle arterie delle principali aree metropolitane - Roma e Milano - che rappresentano però valori di popolazione insediata 40 volte superiori a quella della Sibaritide: il rapporto popolazione / incidenti è quindi molto sfavorevole alla realtà osservata anche se fortunatamente questa non è certo l'area a maggior rischio di incidenti d'Italia. Un'analisi sui dati del 2000 e in particolare sul trend incidenti dal 1991 al 2000⁷ desta qualche preoccupazione: gli incidenti sono infatti aumentati del 98,3% nel decennio, i feriti sono aumentati del 70,2% e i morti rappresentano un decimo degli incidenti registrati.

Ecco che qualsiasi azione atta a contrarre i flussi di traffico può comportare un minor rischio di incidenti⁸ e conseguentemente notevoli risparmi sui costi sociali causati degli stessi: perdita della capacità produttiva, costi umani, costi sanitari, danni materiali.

Molteplici sono i dati sugli incidenti stradali che compaiono quotidianamente sulla stampa, specialmente nei periodi dei grandi esodi. Secondo recenti studi di varie università americane ed altri promossi dall'università di Padova sulle cause principali degli incidenti stradali gli errori umani sono responsabili di quasi il 94%, le caratteristiche del veicolo non più dell'8% mentre altri fattori (condizioni strade, ecc.) hanno un'incidenza bassa.

Comportamenti nella guida del veicolo

Quali sono le probabilità reali di rischio di incidente stradale attribuite esclusivamente all'uomo (fattore umano)? I fattori di rischio attribuiti all'uomo e riconosciuti come più probabili cause di incidente stradale possono essere riconducibili a 4 gruppi fattoriali di cause tra loro interconnesse:

- l'abilità di guida
- i processi cognitivi deficitari,
- l'età,
- le caratteristiche comportamentali e personologiche.

Non sempre l'abilità è direttamente proporzionale alla pratica di guida, tanto che un maggior numero di chilometri percorsi non fornisce per tutti garanzia di abilità. L'abilità di guida migliora a condizione che la persona sia recettiva alle informazioni di ritorno che riceve sulle pro-

⁶ S.S. N. 107 Silana - Crotonese. Dati riferiti all'anno 2000 *Fonte: Aci 2000 Localizzazione degli incidenti stradali*

⁷ Ibidem

⁸ In Italia dal 1958 al 1995 abbiamo avuto più di trecentomila morti per incidenti stradali. In media, le vittime sono state 8.346 all'anno, quasi 23 al giorno. I feriti sono stati quasi otto milioni e mezzo, con una media annua di oltre duecentoventimila. Nel 2000 si sono registrati 211.941 incidenti stradali per un totale di 6.410 morti e 301.559 feriti. Le ore più a rischio sono quelle comprese tra le 8.00 e le 19.00. (*Fonte - Statistica degli incidenti sdradali Istat anno 2000*)

prie prestazioni (feedback prestazionale). Di fatto diversi automobilisti non sono sensibili al feedback prestazionale, spesso per specifici deficit neuropsicologici, per cui non apprendono dai propri errori di guida e continuano a perseverare negli stessi errori nonostante l'aumento dei chilometri percorsi. Inoltre la maggior parte degli automobilisti, particolarmente in Italia, pensa di guidare meglio degli altri e pertanto ritiene di possedere un'abilità di guida superiore all'automobilista medio. Pertanto si riscontra di fatto una diffusa difficoltà ad apprendere dalle proprie esperienze e quindi a migliorare le proprie prestazioni automobilistiche nonostante l'incremento della pratica di guida ed un generale disinteresse verso i messaggi di sicurezza stradale.

I processi cognitivi assieme alle caratteristiche comportamentali e di personalità costituiscono secondo le normative CEE quel binomio misurabile di variabili predittive di rischio di incidente. I processi cognitivi implicati nella guida sono

- il sistema attentivo
- i processi decisionali che sono successivi alle elaborazioni attentive ed antecedono l'esecuzione dei compiti motori, causa ultima dell'incidente, misurati in tempi di reazione.

E' stato accertato che l'efficienza del sistema attentivo incide per circa il 50% degli incidenti stradali inquadrabili nella prototipica espressione "ho visto l'ostacolo troppo tardi".

Assieme alla abilità di guida e all'età anche determinate caratteristiche comportamentali e personologiche possono ritenersi concause degli incidenti stradali.

La ricerca di tali fattori prognostici di rischio è il risultato di 4 tipi di studio:

1. studi statistici sulle cause degli incidenti
2. dimostrazioni sperimentali di specifici effetti in situazioni simulate sulla capacità di guida
3. studi su guidatori plurincidentati relazionati a guidatori senza incidenti
4. studi su caratteristiche di guidatori plurincidentati cui è stata ritirata la patente

I comportamenti a rischio cui si fa qui riferimento possono essere temporanei in quanto agiti situazionalmente, prima o durante l'utilizzo dell'automobile, oppure stabili nel senso che tali comportamenti appartengono alle abitudini personali e pertanto vengono attivati in maniera fissa e generalizzata.

Tra i comportamenti temporanei hanno particolare emergenza l'uso o l'abuso occasionale di sostanze tossiche prima di mettersi alla guida. Si fa qui diretto riferimento all'uso di vari tipi di droghe e al più diffuso abuso di alcol prima di iniziare a guidare. A tal proposito le statistiche ci informano che 2 incidenti mortali su 5 sono causati da assunzioni alcoliche maggiori dei

limiti, comunque troppo permissivi, stabiliti dalle leggi nazionali (0.8 gr di alcol per litro di sangue, pari a 2 bicchieri di vino). Infatti già con una concentrazione di alcol nel sangue pari a 0.5 gr/l (1 goccia d'alcol su 2000 gocce di sangue) si riscontra nell'automobilista un rallentamento della risposta motoria (ad esempio pigiare il pedale del freno) da 75 centesimi di secondo ad 1 minuto e 5 secondi.

Altre alterazioni funzionali riscontrate negli automobilisti che occasionalmente assumono alcol prima di mettersi alla guida sono:

- la caduta del livello di vigilanza,
- riduzione della capacità di attenzione, della acuità visiva statica e dinamica,
- minor resistenza all'abbagliamento,
- restrizione del campo visivo,
- rallentamento dei processi decisionali.

Altre caratteristiche comportamentali e personologiche, più stabili, prognostiche di rischio di incidente fanno riferimento all'amore per il rischio, quale attitudine a cercare situazioni di pericolo e la ricerca di sensazioni forti nuove ed intense per contrastare la noia ed il senso di vuoto. Altre ancora sono l'irritabilità, l'impulsività, l'aggressività, l'instabilità emotiva. Altre infine si riferiscono allo stile di guida deviante come il guidare senza patente valida, non allacciarsi le cinture, sopravvalutare le proprie capacità in specifiche situazioni di guida.

Alcune fasce d'età, fermi restando gli altri fattori umani, sono più a rischio di incidente stradale di altre. Queste sono disposte lungo una linea di progressione d'età partendo dal diciottesimo anno e tendono a distribuirsi secondo una disposizione ad U, per cui le due fasce più estreme, rispetto al centro, sono considerate fasce a rischio tanto che i guidatori più a rischio si situano dai 18 ai 24 anni (i giovani) e sopra i 74 anni (gli anziani).

Un gruppo differisce dall'altro per una diversa tipologia degli errori. Nei giovani si riscontrano errori nella guida derivati da problemi comportamentali e di personalità, mentre per gli anziani si rilevano deficit cognitivi di vario tipo. Infatti diverse ricerche rilevano che l'automobilista anziano, in particolare, incorre in errore non tanto per compromissione della sua salute oculare e neppure per riduzione della sua funzione visiva, quanto piuttosto per ridotta efficienza attentiva. Il guidatore anziano con il sistema attentivo inefficiente causa incidenti dalle 3 alle 4 volte superiori agli anziani che a parità di età ed i chilometri percorsi sono dotati di un sistema attentivo efficiente.

La prevenzione degli incidenti

Il termine prevenzione deriva dal latino pre-venire che assume diversi significati:

- precedere qualcuno giungendo prima di lui
- anticipare qualcosa agendo o parlando prima di altri
- impedire che qualcosa avvenga o si manifesti, provvedendo adeguatamente in anticipo (definizioni dal dizionario della lingua italiana Zingarelli).

Parlare di prevenzione nel contesto che ci sta a cuore vuol dire stimolare e sviluppare nei giovani una maggiore responsabilità e/o consapevolezza circa i comportamenti a rischio (ad esempio mettersi alla guida sotto l'effetto di alcol o sostanze).

Nonostante non ci siano dubbi sulla constatazione che il conoscere e il sapere siano un pre-requisito irrinunciabile per sviluppare comportamenti adeguati, nello stesso tempo questi elementi conoscitivi di per sé non garantiscono alla persona di prendere decisioni coerenti e di attuare le modificazioni comportamentali richieste. Se l'obiettivo di un messaggio è quello di evitare che qualcuno compia una certa azione, è fondamentale considerare il significato che i comportamenti a rischio assumono in questa fascia d'età e le motivazioni ad essi sottese. La consapevolezza del rischio e delle conseguenze ad esso collegate, potrebbero essere dei punti su cui focalizzare l'attenzione per fare un intervento preventivo, senza tuttavia inviare dei messaggi proibitivi o "terroristici" che spesso non sortiscono l'effetto desiderato.

Parlare di prevenzione primaria significa parlare di ordinarietà, di tutti i contesti dell'esperienza, di tutto l'agire sociale che interviene sui fattori di rischio, interni ed esterni, prima che questi abbiano la possibilità di creare forme di disagio. La dimensione educativa della prevenzione può fornire le risorse emotive ed intellettive necessarie ad auto-difendersi, ad auto-tutelarsi, a stimolare la scelta di atteggiamenti e comportamenti positivi e non a correggere comportamenti negativi.

Le variabili in gioco nella modificazione dei comportamenti sono numerose, le principali:

1. Livello informativo del soggetto;
2. Grado di percezione del rischio;
3. Quadro soggettivo motivazionale.

Risulta quindi evidente la necessità di operare su più fronti:

1. Studiare l'adolescenza: è fondamentale elaborare gli aspetti teorici relativi, per sostanziare al soggetto in questione l'analisi e l'intervento con solidi quadri concettuali di riferimento;
2. Lavorare con gli adolescenti: si tratta di illustrare e precisare gli aspetti operativi dei diversi contesti in cui gli adolescenti vivono (famiglia, scuola, servizi, strada) privilegiando soprattutto un'ottica di prevenzione;

3. Intervenire: vanno utilizzate le metodologie di ricerca più adeguate per studiare e intervenire con gli adolescenti;

4. Impegnarsi: è un richiamo alle responsabilità delle istituzioni e del mondo sociale perché insieme cerchino di definire e realizzare delle politiche sociali per gli adolescenti, che tengano conto dei risultati delle analisi e delle ricerche fatte da studiosi ed operatori.

L'ANZIANO E L'AUTOMOBILE

Quotidiano.net 3.09.00

INCIDENTI STRADALI: TRE MORTI IN CALABRIA

SAN MARCO ARGENTANO (COSENZA), 3 SETTEMBRE - Tre persone sono morte in un incidente stradale accaduto questa sera a San Marco Argentano, un centro del cosentino. Le persone decedute erano a bordo di due automobili, una Ford Mondeo e una Daewo, che stavano percorrendo la strada statale delle Terme.

L'incidente è accaduto all'interno di una galleria. Lo scontro tra le due auto è stato frontale. I morti sono M. L., di 76 anni, e A. I., di 75, entrambi originari di Cosenza ma residenti a Genova, che erano a bordo della Daewo (alla guida c'era L.), e C. I., di 44 anni, di Cosenza che guidava la Ford. I tre sono morti sul colpo. I rilievi sul luogo dell'incidente, la cui dinamica è ancora in fase di ricostruzione, sono stati fatti dai carabinieri.

Il numero di incidenti stradali in Italia è molto alto, uno dei più elevati in Europa; nel periodo 1997 - 2000 i feriti per incidente stradale sono aumentati dell'11,6% passando da 270.000 feriti nel 1997 a 301.559 nell'anno 2000.

Gli anziani sono meno coinvolti in numero assoluto perché, per la loro scarsa percorrenza chilometrica/anno, risultano meno esposti; ma il numero di incidenti per chilometri percorsi aumenta con l'età, soprattutto oltre i 70 anni .

E' prevedibile che il numero degli anziani ancora in possesso di patente di guida aumenti nei prossimi anni per il prolungamento della vita media e per le migliori prestazioni fisiche. L'eccesso di rischio dell'anziano in automobile è da imputare alla maggior disattenzione e alle sue malattie, spesso multiple; tipicamente gli incidenti si verificano di giorno (non nel week-end), agli incroci e soprattutto nelle svolte a sinistra. L'analisi accurata della dinamica degli incidenti avvenuti in corrispondenza di incroci può fornire notizie importanti sul comportamento di guida e sulle condizioni psicofisiche dell'anziano.

Sembra inevitabile che si debbano prendere provvedimenti nei riguardi di soggetti, spesso anziani, che manifestano problemi nella guida, in quanto utilizzano basse velocità o un "defensive driving style".

E' nota la difficoltà dell'anziano a prendere rapide e corrette decisioni in presenza di stimoli multipli ed improvvisi, come si verifica durante la guida. La risposta adeguata prevede l'esecuzione di movimenti molteplici, coordinati ed integrati, ma ciò non è agevole. L'anziano ha

problemi ad individuare un obiettivo in un contesto complesso: così ha difficoltà a vedere le segnalazioni stradali in un campo occupato anche da altri oggetti.

La segnaletica e gli incroci dovranno essere riconsiderati e ridisegnati se privi di chiarezza. La segnaletica deve diventare più chiara, visibile ed uniforme per ridurre la possibilità di errori.

La Safe Community

La Safe Community è un modello utilizzato soprattutto nei paesi anglosassoni, per identificare e combattere i problemi legati agli incidenti. La Safe community permette ai cittadini di sapere (e di poter prevedere) quando e dove è più possibile che si verifichino incidenti, e quindi di poter prendere le migliori misure preventive per evitare che questi accadano.

La Safe community si definisce per 4 caratteristiche principali:

1. Utilizzo di molteplici fonti di dati per identificare i maggiori problemi legati agli incidenti stradali. Controllando i dati provenienti da diverse fonti, una Safe community può anche arrivare a definire perché esistano quei tipi di incidenti nella comunità di riferimento.

2. Coinvolgimento dei cittadini

Significa che i cittadini e le organizzazioni della comunità sono attivamente coinvolte nel combattere il problema degli incidenti stradali. Ciò permette al progetto di rimanere sempre ancorato alle caratteristiche della comunità in cui si sviluppa

3. Collaborazioni a largo raggio

Assicura al gruppo che sta lavorando per combattere il problema degli incidenti di potersi confrontare e collaborare con altri nella comunità che a loro volta sono interessati alla riduzione del problema.

4. Controllo sugli incidenti integrato e completo

E' un sistema che comprende 3 componenti: la prevenzione, l'intervento al momento dell'incidente e la riabilitazione.

Le persone che lavorano nella prevenzione focalizzano l'azione nel ridurre e prevenire le cause che provocano gli incidenti. Unendo queste 3 componenti come partners attivi ed essenziali in un progetto di riduzione degli incidenti, la Safe community può trovare le migliori strategie di intervento per lavorare prima, durante e dopo che l'incidente è avvenuto.

Un esempio di Safe Community Italiana è costituito dalla Associazione Italiana Vittime della strada - ONLUS che a Cosenza è attiva su coordinamento di Filippo Di Benedetto V.Alta Inf., Coop Linus - 87100 Cosenza Tel. 0984/38990 e-mail: fdiben@libero.it

I comportamenti alla guida

a cura di : Gianmarco Brizzi - Luca Laviola - Filippo Raponi, Eurispes - LAMIERE CONTORTE Gli incidenti stradali in Italia, Roma 2001

L'indagine dell'Eurispes⁹, affronta argomenti molto spesso sottovalutati o ignorati nel dibattito sugli incidenti stradali: da un'analisi delle principali fonti di riferimento risulta evidente che di questo fenomeno si sa ancora abbastanza poco. Ma alcune cose sono ben chiare. I miglioramenti compiuti dall'Italia tra la fine degli anni Ottanta e i primi anni Novanta stanno lasciando il passo a un "rilassamento" generale, sia nella repressione, nel controllo e nella prevenzione sia nei comportamenti di guida. L'"inutile strage" continua invece senza soluzione di continuità, esodo dopo esodo, week-end dopo week-end, giorno dopo giorno: 97 mila morti e 2,5 milioni di feriti negli ultimi 10 anni. Con un costo sociale di 54 mila miliardi l'anno. La ricerca analizza le statistiche ufficiali (Istat, Aci etc.) e evidenzia peculiarità e limiti. Inoltre, che cosa significa davvero "fattore umano", al quale si attribuisce la colpa principale di ciò che avviene sulle strade. Cosa si fa – di legale e di illegale – per ottenere la patente di guida e fino a che punto sono selettivi gli esami per conseguirla (con gli effetti che si possono immaginare sulla sicurezza della circolazione). Altra questione delicata e cruciale: come si comportano le assicurazioni e le istituzioni con le vittime degli incidenti e che garanzie di risarcimento esistono. In che condizioni si trovano le strade e le autostrade italiane e a che punto sono i progetti per migliorarle. Quanto sono sicure le automobili su cui ci spostiamo e quali sforzi fanno o non fanno le case produttrici per renderle più affidabili.

Parte dei temi vengono in genere trattati isolatamente sui mezzi di comunicazione, senza collegarli in una visione complessiva del fenomeno. La ricerca dell'Eurispes intende richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica sull'urgenza di provvedimenti strutturali (in certi casi tutt'altro che difficili e costosi) per ridurre gli incidenti stradali alla loro dimensione fisiologica, nella certezza che quella attuale sia una situazione patologica ormai da tempo inaccettabile. In attesa che una tanto invocata "cultura della strada" si affermi in Italia, a partire dall'educazione nelle scuole, non è più ammissibile l'impunità di fatto per la violazione delle più elementari regole del Codice della strada e per il mancato uso dei sistemi di sicurezza (cinture e casco). Non si può aspettare che i bambini di oggi diventino guidatori modello di domani, sempre che davvero si cominci a formarli in tenera età. La strage sulle strade va fermata subito, con ogni mezzo possibile, considerandola finalmente per quello che è: un'emergenza sociale, uno scandalo per una nazione avanzata come l'Italia.

⁹ "LAMIERE CONTORTE Gli incidenti stradali in Italia" a cura di : Gianmarco Brizzi - Luca Laviola - Filippo Raponi, Eurispes, Roma 2001

La difficile ricerca delle cause. Il fattore umano

Dai dati nazionali risulta che oltre il 60% degli incidenti, dei morti e dei feriti sono determinati da un numero relativamente ridotto di cause (sette delle oltre 40 analizzate dall'Istat).

Vediamole nelle seguenti tabelle riassuntive.

Cause degli incidenti stradali. Valori assoluti Anno 1996

Cause più ricorrenti di incidenti			
	Incidenti	Morti	Feriti
1) Mancato rispetto precedenza/stop	29.975	269	37.449
2) Eccesso di velocità	25.205	1.450	37.942
3) Guida distratta/pericolosa	24.792	841	35.710
4) Mancanza di distanza di sicurezza	19.350	303	28.917
5) "Procedeva contromano"	10.870	514	17.213
6) Attraversamento irregolare dei pedoni	4.455	268	4.973
7) Alcool e stupefacenti (*)	2.704	106	4.110
(*) solo stupefacenti	249	11	339
Cause più ricorrenti nel complesso (1-7)	113.351	3.751	166.314
Altre cause	70.064	2.442	97.899
Totale	183.415	6.193	264.213

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT.

Cause degli incidenti stradali. Fattori di pericolosità Anno 1996

Cause dirette degli incidenti	Morti per 100 incidenti	Feriti per incidente
1) Mancato rispetto precedenza/stop	0,89	1,44
2) Eccesso di velocità	5,75	1,51
3) Guida distratta/pericolosa	3,39	1,44
4) Mancanza di distanza di sicurezza	1,57	1,49
5) "Procedeva contromano"	4,73	1,58
6) Attraversamento irregolare dei pedoni	6,02	1,12
7) Alcool e stupefacenti (*)	3,92	1,52
(*) solo stupefacenti	4,42	1,36
Cause più ricorrenti nel complesso(1-7)	3,31	1,47
Altre cause	3,49	1,40
Totale	3,38	1,44

Fonte: Elaborazioni RST su dati ISTAT 1997.

Nel complesso, la guida distratta, il mancato rispetto di stop, precedenze e distanza di sicurezza determinano circa il 60% degli incidenti, dei morti

e dei feriti. L'Istat punta il dito in particolare sull'eccesso di velocità, che da solo determina il 14% degli incidenti e dei feriti, ed oltre il 23% dei decessi. Appaiono invece poco significativi gli incidenti dovuti alla guida in stato di ebbrezza da alcolici o stupefacenti (non oltre l'1,5%), a differenza dell'incidenza che questo fattore fa riscontrare nelle statistiche di altri Paesi europei. Una possibile chiave di lettura di questi dati la offre Giordano Biserni, presidente dell'Associazione sostenitori amici della Polizia stradale (Asaps), molto attiva nello studio del fenomeno. "In Italia si fanno molti meno controlli con l'etilometro rispetto all'autovelox – accusa Biserni – perché le multe per guida in stato di ebbrezza vanno direttamente allo Stato, mentre quelle per eccesso di velocità sono riscosse dai Comuni competenti per territorio. Quindi le Amministrazioni locali sono molto più motivate a utilizzare i rilevatori di velocità piuttosto che gli etilometri". Senza contare che il tasso alcolico consentito in Italia è già al di sopra della media europea. Per Biserni – che censura la massiccia e imperante violazione delle regole del Codice della strada – "l'evoluzione tecnologica dei sistemi di sicurezza dei veicoli non è bastata a colmare il fattore rischio determinato da un sempre più esasperato traffico, in particolare dei veicoli pesanti. Servono controlli più assidui e qualificati, soprattutto nel trasporto pesante".

Guardando le tre tabelle precedenti non può sfuggire il fatto che i sette comportamenti negativi siano per così dire definiti attraverso altrettante violazioni del codice: un'ottica che appare più idonea ad individuare le responsabilità giuridico-amministrative dell'incidente piuttosto che la causa o la molteplicità di cause che sono all'origine del sinistro. Per esempio, la mancanza per le vetture dell'equivalente dell'autopsia – che viene eseguita invece per le persone decedute su strada – impedisce per esempio di accertare la reazione meccanica del veicolo: se in prossimità di uno stop i freni non rispondono, sono molto alte le possibilità che l'eventuale incidente venga archiviato come dovuto a un'infrazione e non a un guasto meccanico. Quanti sono i casi in cui una lettura "giuridica" di un incidente non coincide con la causa dello scontro? Il fenomeno della sovrastima dei comportamenti individuali come causa dell'incidente è stato già evidenziato dall'Eurispes (allora Ispes) nel 1988 all'interno della ricerca intitolata Effetti sociali ed economici del decreto Ferri.

Un altro esempio. Le statistiche raccolte dalle autorità federali degli Stati Uniti hanno dimostrato che, a causa delle dimensioni e del peso, i fuoristrada sono spesso protagonisti di incidenti mortali. In particolare, nel caso di scontro la possibilità di morte per il passeggero dell'altro veicolo è tre volte superiore quando un fuoristrada è coinvolto nell'urto con un'auto di medie dimensioni. Uno studio della Ford ha inoltre messo in evidenza che anche l'eccessiva durezza della carrozzeria dei fuoristrada è spesso causa di decessi negli incidenti automobilistici.

Le vittime: un incidente lungo una vita

Una ricerca pubblicata nel 1995 dalla Federazione Europea delle Vittime della Strada (FEVR), dal titolo L'impatto della morte e dell'infortunio sulla strada (sottotitolo: Ricerca sulle principali cause della caduta di qualità della vita e di livello di vita che subiscono le vittime degli incidenti stradali e le loro famiglie). È uno studio unico nel suo genere, che non sembra aver avuto seguito né imitatori – perlomeno in Italia – e che a quattro anni di distanza mantiene intatta la propria forza. È stato compiuto dalla FEVR (a cui aderiscono le principali associazioni italiane impegnate in questo campo) in Belgio, Svizzera, Francia, Lussemburgo, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Olanda e Italia, stampato in 25 mila copie e tradotto in 12 lingue. Sedici organizzazioni in rappresentanza dei nove paesi citati hanno somministrato un questionario a circa diecimila famiglie che hanno avuto morti, superstiti e infortunati in incidenti stradali. In sintesi, i risultati principali della ricerca sono stati:

- l'informazione che viene fornita alle vittime di incidenti stradali, a proposito dei loro diritti e delle organizzazioni che li tutelano, è del tutto inadeguata;
- la maggior parte delle vittime e delle famiglie colpite ha bisogno di un notevole aiuto psicologico, pratico e legale;
- le vittime e le loro famiglie si dichiarano insoddisfatte dei sistemi di giustizia civile e penale dei loro paesi;
- non esiste alcun riconoscimento legale del danno di lungo termine causato dal trauma cronico, che è frequente;
- la sofferenza psicologica delle vittime e dei loro parenti è spesso fortissima e di lunga durata. Di solito essa cresce con il tempo e può essere causa di malattie serie, che possono portare perfino alla morte.

Delle 1.364 risposte, il 59% proveniva da parenti di morti per incidenti stradali, il 41% da parenti di vittime rese invalide o dagli stessi invalidi. Una larga maggioranza (91% delle famiglie dei morti e 78% di quelle degli invalidi) lamentava di non essere stata sufficientemente informata sui propri diritti, come quello di porre questioni e di essere rappresentati legalmente nelle inchieste, o sul tempo limite per ricorrere in appello. Circa l'85% delle famiglie non sapeva nulla sull'esistenza di organizzazioni per la tutela delle vittime; nonostante i giovani siano le vittime più numerose degli incidenti, solo il 10% delle famiglie veniva contattato per la donazione di organi. Grande l'insoddisfazione anche nei confronti dei processi penali: l'89% delle famiglie dei morti e il 68% di quelle degli invalidi ritenevano di non aver ottenuto giustizia e rispettivamente il 75% e il 61% sostenevano che la pena per il colpevole non era stata adeguata. Inoltre, quasi il 70% dichiarava di non aver percepito abbastanza serietà e rispetto intorno al proprio caso.

Circa la metà delle vittime rese invalide sosteneva che la propria condizione fisica era diventata stabile nel giro di tre anni, mentre per l'altra metà ciò si è verificato molto più tardi, in molti casi, mai. La percentuale di invalidità fisica riconosciuta dalle compagnie di assicurazione veniva considerata insufficiente dal 60% circa delle vittime, mentre il 40% si dichiarava insoddisfatto delle cure mediche e riabilitative.

Solo il 37% delle vittime che avevano subito danni alla testa erano state pienamente riabilite entro i primi tre anni e solo un ulteriore 19% più in là nel tempo. Il restante 44% soffriva di danni neurologici o cerebrali permanenti. In particolare, durante i primi tre anni dall'incidente le vittime di traumi cranici soffrono delle seguenti disfunzioni neurologiche: il 78% dichiara perdita della memoria e incapacità di concentrazione; il 70% incapacità nello svolgimento di mansioni ordinarie; il 59% di disordine del linguaggio. Oltre questo lasso di tempo, le percentuali scendono rispettivamente al 61, al 52 e al 29. Dai dati dell'indagine risultava inoltre che le vittime soffrivano dei seguenti sintomi: il 49% aveva problemi di sonno, il 55% accusava cefalee, il 41% aveva incubi notturni, il 58% problemi generali di salute.

Una larga percentuale dei parenti delle vittime morte o disabili, così come gli stessi disabili, soffriva di disordini psicologici.

La situazione peggiore è quella dei parenti dei morti: nei primi tre anni il 72% aveva perso interesse per le attività quotidiane, come la professione, il lavoro in casa o gli studi; il 70% lamentava perdita nella capacità di guida; il 49% perdita di fiducia in se stesso; il 46% attacchi d'ansia; il 37% aveva sperimentato propositi suicidi; il 64% soffriva di depressione; il 27% di fobie; il 35% di disordini alimentari; il 78% provava rabbia e il 71% risentimento. Dopo tre anni queste manifestazioni decrescono in media solo del 10%. In particolare, la tentazione del suicidio cala solo dal 37% al 26%, lasciando una grande percentuale di soggetti in stato di angoscia estrema.

"La sofferenza evidenziata da questa ricerca – si legge in una sintesi – mostra nelle nostre società una quantità sempre crescente di vite devastate a causa della violenza sulle strade. Ciò che difficilmente viene riconosciuto da chi di dovere, incluso il sistema giudiziario, è che quanti sono privati di una persona cara o resi invalidi da un incidente stradale sono spesso colpiti in modo permanente anche da altri tipi di violenza. Eppure ancora non c'è quasi aiuto, non c'è comprensione adeguata per le vittime e le famiglie delle vittime della violenza stradale".

La ricerca della FEVR si concludeva con una serie di "proposte di riforma", corrispondenti ai principali bisogni emersi dai questionari, "per alleviare le sofferenze [delle vittime e delle loro famiglie, ndr], prevenire la discriminazione e l'ingiustizia, limitare il declino della loro qualità e del loro livello di vita".

A distanza di quattro anni, cosa è cambiato in Europa, e in Italia in particolare, rispetto alle conclusioni di quello studio? "Non moltissimo, purtroppo – risponde Marcel Haegi, fondatore

e presidente della FEVR, fisico svizzero in pensione che da molti anni risiede in Italia –. Un grande successo che abbiamo ottenuto è stata una risoluzione del Parlamento europeo, a marzo dello scorso anno, seguita da un programma dell'Unione sulla prevenzione degli incidenti stradali, entrambi ispirati dalla nostra ricerca. Ma per quanto riguarda la legislazione degli Stati, chiamati a recepire le indicazioni di Strasburgo e Bruxelles, siamo ancora indietro". La tendenza è rimasta quella che vede i Paesi del Nord Europa molto più all'avanguardia in questo campo, mentre l'area mediterranea cerca faticosamente di recuperare il gap". Quanto all'Italia, Haegi sostiene che si sono visti miglioramenti apprezzabili nell'assistenza alle vittime e in parte nella percezione del problema, ma moltissimo resta ancora da fare. "L'Italia investe ancora troppo poco in vista della scadenza del 2010, data entro la quale l'Unione Europea si propone di veder ridotti del 40% gli incidenti stradali negli Stati membri. Ci sono paesi che investono migliaia di miliardi. E i risultati si vedono. I tempi della giustizia penale e civile, poi, restano lentissimi, con conseguenze pesanti per le famiglie delle vittime. Nel tentativo di affermare una nuova prassi giuridica, l'ex ministro Enrico Ferri (famoso per il decreto sui 110 km orari, ndr) si sta battendo per far entrare la FEVR come parte civile in un processo per la morte di un ragazzo in Sardegna".

La ricerca della Federazione europea conteneva parole molto dure per le assicurazioni: "[...] un'insoddisfazione diffusa a proposito dei rapporti con le compagnie d'assicurazione e all'importo dei risarcimenti offerti, specie in casi di lesioni gravi o di morte. Le vittime e le loro famiglie sono negativamente colpite dalla lentezza delle procedure e dall'apparente insensibilità delle compagnie. [...] le compagnie dovrebbero essere obbligate a erogare immediatamente somme di denaro adeguate a coprire spese come quelle funebri, mentre pagamenti anticipati dovrebbero essere riconosciuti anche a quelle famiglie di vittime che abbiano subito perdite di reddito. Il livello di risarcimento, infatti, dovrebbe riferirsi alle conseguenze subite e dovrebbe entrare in vigore una revisione regolare che permetta di tenerne conto".

"Le assicurazioni –accusa il professor Haegi – si sono dimostrate impermeabili al cambiamento e con la loro fortissima pressione lobbistica hanno portato l'Italia ad attuare appena la metà delle direttive europee che le riguardano. In Francia, ad esempio, una legge stabilisce fin dal 1985 che le compagnie hanno al massimo 8 mesi di tempo per liquidare, altrimenti incorrono in fortissime sanzioni. In ogni caso sono costrette a versare almeno un grosso anticipo. E i risarcimenti troppo bassi sono vietati o soggetti a multe salate. Da quando è entrata in vigore questa normativa, solo gli avvocati hanno avuto il coraggio di protestare, perché la semplificazione delle procedure ridimensionava di molto la loro presenza e i loro guadagni!".

Uno degli aspetti su cui insiste di più la FEVR, non solo per quanto riguarda l'Italia, è il riconoscimento legale e assicurativo dei danni di lunga durata. Chiede inoltre che il risarcimento massimo per singola vittima garantito dal Fondo di garanzia per le vittime della strada sia portato in Italia dal miliardo e mezzo attuale ad almeno due miliardi.

La guida senza casco

Nel 1986, è stata introdotta in Italia una legge che ha reso obbligatorio l'uso del casco per i motociclisti di tutte le età, e per i ciclomotoristi fino ai 18 anni. Dopo l'entrata in vigore della legge, l'uso del casco tra i motociclisti è aumentato dal 15% al 97% e, da allora, è rimasto stabile. Invece, nonostante un iniziale aumento dal 4% al 52% (1), l'uso del casco tra i ciclomotoristi si è ridotto successivamente fino a valori attorno al 20% o meno. Questo livello è decisamente inferiore rispetto a quanto ci si dovrebbe attendere da un obbligo esteso ai soli minorenni.

Il 30 marzo 2000 è entrata in vigore la nuova legge sul casco (Legge 07.12.1999, n°472) che ne ha esteso l'obbligo ai maggiorenni sul ciclomotore. Per coloro che sono sorpresi a circolare senza casco sono previste sanzioni che vanno, dal minimo di un'ammenda di 63 mila lire, fino al fermo amministrativo del veicolo per 30 giorni.

Per valutare l'efficacia della nuova legge sul casco è stato attivato un sistema di sorveglianza dell'uso del casco (Progetto Casco 2000) al quale hanno aderito 57 ASL distribuite su tutto il territorio nazionale (26 al nord, 11 al centro e 20 al sud). Effettuando almeno 3 rilevamenti a settimana, ciascuno della durata di un'ora, in postazioni fisse distribuite sul loro territorio, sono state compiute oltre 290.000 osservazioni sui ciclomotoristi nei 5 mesi a cavallo dell'entrata in vigore della legge (da febbraio a giugno). Inoltre è stato possibile monitorare, presso 27 centri di pronto soccorso, gli arrivi per incidenti stradali di ciclomotori.

La ricerca¹⁰ pone in evidenza le medie d'uso, ponderate per il numero delle osservazioni compiute nelle aree geografiche, che mostrano come l'uso del casco su ciclomotore, prima dell'entrata in vigore della legge, fosse decisamente basso, particolarmente nel centro e nel sud del Paese. Dopo il 30 marzo, l'uso è nettamente aumentato, fino a raggiungere percentuali d'uso superiori al 95% al nord e al centro. Nel sud, dove pure è stato registrato un aumento di oltre 4 volte, l'uso ha superato di poco il 60%. Le prevalenze tra le 20 ASL meridionali studiate variavano dal **31 % a Cosenza** al 98% a Salerno.

Un totale di 1.859 ciclomotoristi sono stati visitati nel pronto soccorso delle 27 ASL partecipanti. Confrontando il periodo prima dell'entrata in vigore della legge (febbraio e marzo) con quello successivo (aprile, maggio e giugno), è stata osservata una marcata diminuzione degli arrivi al pronto soccorso (-40%). In particolare, gli arrivi al pronto soccorso con diagnosi riconducibili alle lesioni al capo si sono ridotti del 75%, la quota dei ricoverati ha subito una flessione pari al 48%, ma, limitatamente ai soli ricoveri in neurologia e neurochirurgia, la riduzione è stata dell'79%.

¹⁰ Marco Giustini e Franco Taggi, "Sorveglianze nazionali - Impatto di una legge estesa a tutti sull'uso del casco e gli incidenti tra i ciclomotoristi in Italia nel 2000", Laboratorio di Epidemiologia e Biostatistica, Istituto Superiore di Sanità, BEN - Roma - Notiziario ISS - Vol.14 - n.6 Giugno 2001

Una sorprendente scoperta è stata la diminuzione osservata negli arrivi al pronto soccorso per le lesioni altri lesioni (-25%) che nulla hanno a che vedere con l'uso del casco. Probabilmente questo inatteso fenomeno è da attribuirsi ad un comportamento alla guida più prudente che ha fatto sì che vi fossero meno incidenti. In generale si è osservata anche una riduzione della "gravità importante" pari al 63%.

Basandosi su un modello matematico sviluppato dall'ISS, si è potuto stimare che la legge ha permesso, in un anno, di salvare 180 persone, di evitare 350 casi di invalidità grave, con una riduzione complessiva di circa 8.000 ricoveri.

I recenti risultati del sistema di sorveglianza dei dispositivi di sicurezza ULISSE mostrano che, a distanza di un anno, le percentuali di uso riscontrate dopo la legge (aprile-giugno 2000) nel progetto Casco 2000 sono rimaste sostanzialmente invariate, anche se appare necessario rinforzare le azioni volte ad aumentare l'uso del casco nel Sud del Paese.

Gli studi sull'uso del casco devono tener conto di diversi fattori, come le variazioni nel tempo e stagionalità nell'uso del casco, l'impatto sui tassi di trauma e di mortalità, i tipi di trauma osservati, ed i cambiamenti delle modalità e della frequenza d'uso dei ciclomotori. La sorveglianza continua, che attualmente è una componente del Sistema ULISSE (Progetto Dati Incidenti Stradali - Accordo Quadro Ispettorato Generale Circolazione e Sicurezza Stradale; Ministero dei Lavori Pubblici - Istituto Superiore di Sanità - Ministero della Sanità) fornirà ulteriori informazioni dettagliate su questi fattori. Nondimeno, I dati preliminari¹¹ dimostrano che un anno dopo l'entrata in vigore della nuova legge sul casco, gli incrementi osservati inizialmente nell'uso del casco tra i ciclomotoristi si sono stabilizzati. Questo risultato è coerente con quelli ottenuti in altri Paesi che dimostrano che leggi "universali" sono più efficaci di leggi dirette a specifici gruppi di età della popolazione.

Infine, nonostante il livello di uso del casco sia complessivamente alto nel Paese, saranno necessari ulteriori sforzi per migliorare i livelli osservati nell'Italia meridionale ed insulare.

Fermare la strage stradale

Le strade italiane "producono" *ogni anno* **9 mila morti** (di cui più di 100 bambini, più di 2000 giovani fino a 24 anni, più di 2200 donne), **20.000 disabili gravi, 300 mila feriti** (stime Istituto Superiore Sanità) con un costo di sofferenza e dolore non immaginabile e con un concreto costo economico di **27 miliardi di €** (54 mila miliardi di Lire) (stima CNEL). L'Europa ci chiede di ridurre i morti del 4% all'anno (40% entro il 2010), l'Italia risponde (stima ISTAT-ACI) **con un aumento di quasi il 5%**. Più di 500 persone vive all'inizio di questo mese non arriveranno al mese prossimo.

¹¹ 25/06/01

Le stragi del sabato sera

All'interno di un'autovettura, i ragazzi visibilmente alterati ridono e scherzano dopo una serata passata in discoteca. Il guidatore è distratto ma corre veloce, le voci si accavallano fino ad essere coperte dal rumore di una frenata brusca e dallo schianto. Il messaggio della pubblicità progresso è chiaro: andate piano, la vita è preziosa.

Una mattina qualsiasi, una coppia di sposi comincia la sua giornata a Roma per terminarla a Parigi, a bordo di una macchina superpotente e supersicura. Il messaggio della casa automobilistica è chiaro: andate forte, la vita è bella.

Prudenza e velocità: sulla contraddizione si gioca la sorte di centinaia di giovani vite, vista la "strage silenziosa" che caratterizza le strade italiane ogni fine settimana, quando il popolo della notte, nomade e inquieto, scende in pista e trasloca da un locale all'altro in cerca di divertimento. Il risveglio è quasi sempre amaro: non a caso i giorni più pericolosi per circolare sono il venerdì (779 morti e 36.929 feriti nel '97), il sabato (968 e 41.776) e la domenica (1.048 e 39.503). L'orario a rischio va dalla mezzanotte alle sette del mattino: le cause più frequenti, eccesso di velocità, mancato rispetto delle precedenza, ebbrezza, stravaganti bravate e guida contromano. Sono i giovani tra i 15 e i 24 anni a pagare lo scotto maggiore: nel 1996, 1.375 decessi e 76.555 feriti. I dati Istat, mostrano che il fenomeno è in crescita (è quasi raddoppiato in 10 anni): ogni week-end circa 15 persone perdono la vita sulle vie del ritorno.

"Fermare la strage" è la parola d'ordine delle autorità e delle associazioni impegnate nella prevenzione, con la speranza che le armi della repressione e dell'educazione frenino l'ansia di correre verso l'alba a velocità pericolose per tutti, anche per chi è sobrio e lucido.

I giovani e l'automobile

Stando al Rapporto Automobile 1999 dell'Acì, quello dell'alta velocità è un malcostume molto diffuso tra i guidatori italiani. Dal questionario compilato da 17 mila automobilisti italiani risalta la drastica impennata dei comportamenti di guida trasgressivi. Aumentano tutte le infrazioni, dai limiti di velocità (+6,8 per cento rispetto al '97) al passaggio con il rosso (6,1), dalla mancata precedenza (5) al "disuso" delle cinture di sicurezza (2,8). A preoccupare di più è la frequenza della colpa: l'80 per cento degli intervistati ammette di superare i limiti di velocità "sempre o spesso". Abbastanza credibile, visto che l'auto ideale è quella spaziosa e potente e, per i giovanissimi, anche scattante e sportiva (33, 5 per cento del campione).

Un sogno che a volte diventa realtà per i 10 milioni di ragazzi italiani dai 14 ai 24 anni, la fascia d'età più a rischio di incidenti stradali. L'Osservatorio "Sicurezza Giovani" dell'Acì ne ha sondato un campione di tremila, tra aspiranti e neoguidatori; di questi ben il 70 per cento

possedeva un mezzo di trasporto (auto o motorino). Secondo la ricerca, il 10 per cento dei ragazzi aveva già avuto incidenti stradali di una certa gravità e di questi il 35 per cento ne ammetteva la colpa. La velocità fa paura soltanto quando è l'altro a guidare, altrimenti "affascina e diverte" per il 40 per cento circa dei giovani. Dai giovani interpellati la velocità viene indicata al primo posto fra le cause dei sinistri fuori città (con il 54,2 per cento), mentre nei centri urbani prevale la distrazione (52,8). Nelle notti del sabato è invece l'abuso di alcool (51,8) e di sostanze illegali (22,1) a provocare gli incidenti più gravi.

I controlli della Polizia Stradale

È la denuncia più ricorrente: il pattugliamento delle strade italiane è carente, gli organici di polizia insufficienti a coprire vaste aree del Paese. Negli ultimi 40 anni il parco circolante si è moltiplicato per 30, i chilometri di autostrada sono aumentati di 15 volte e le strade statali sono raddoppiate, ma il personale di vigilanza stradale è cresciuto di un modesto 47 per cento. Nel '97, anno del cinquantenario della sua costituzione, la Polizia Stradale si avvaleva di 11.613 agenti effettivi, addirittura 1.805 in meno dell'organico ufficiale: 6 milioni 678 mila veicoli ispezionati, 2 milioni 640 mila violazioni contestate, 116 mila incidenti registrati. Ma l'impegno non basta a garantire una copertura adeguata.

Secondo Giordano Biserni, presidente dell'Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale (ASAPS) che da sempre si batte per migliorare la sicurezza stradale, il Corpo dovrebbe dotarsi di almeno settemila agenti per espletare al meglio il servizio. A dimostrarlo il calo di attenzione registrato l'anno scorso nel contrastare uno degli aspetti più importanti della circolazione notturna del fine settimana: la guida in stato d'ebbrezza. L'Asaps ha analizzato i dati forniti dalla Polizia stradale del Ministero dell'Interno sui controlli svolti nel periodo luglio-settembre '98 e ha scoperto che il numero dei conducenti esaminati con l'etilometro è diminuito del 18 per cento rispetto al '97 (11.626 contro 14.227), mentre è aumentata la percentuale di positività al test (il 10,3 contro il 9,3 dell'anno prima).

Fonte: Asaps 1999.

Secondo la ricerca, il numero dei positivi cresce con l'aumentare dell'età. Si passa dal 6,4 per la fascia tra i 18 e i 22 anni all'11,3 di quella tra i 28 e i 32, fino ad arrivare al 18,3 degli ultra32enni. Rispetto al '97 gli "anziani" brilli sono aumentati del tre per cento.

Fonte: Asaps 1999.

Le prime luci dell'alba sono quelle a maggior rischio alcolico: diminuiscono i controlli (2.201) ma aumenta la percentuale di positivi (14,7 per cento), con una punta massima detenuta da-

gli over 32 (21,5). I più controllati risultano gli automobilisti trentini con un alto tasso di positività al test (17 per cento).

Fonte: Asaps, 1999.

Nello stesso periodo le forze di polizia hanno accertato 11.709 infrazioni per il superamento dei limiti di velocità (11.349 nel '97). Più che raddoppiate quelle sull'uso del casco (da 2.426 a 5.853), quasi quelle per il mancato uso delle cinture di sicurezza (da 6.235 a 10.679).

L'indisciplina incide sugli incidenti stradali in modo significativo: da luglio a settembre '98 sono stati rilevati 2.039 sinistri (contro i 1.290 dell'anno prima) con 85 morti (+50 per cento) e 1996 feriti (+69). Resta però un fatto sconcertante: l'Italia è uno dei pochissimi paesi d'Europa che consentono la vendita di alcolici in qualsiasi ora della notte nelle aree di servizio autostradali. Si sono verificati casi nei quali alcuni giovani diretti in riviera, a mezzanotte risultavano già positivi ai caselli d'uscita di Rimini e Riccione; stessa tolleranza nei locali pubblici, dove non esiste alcuna disciplina oraria sul consumo di alcool. Ad aggravare il quadro, il "morbido" limite di legge sul tasso di alcolemia consentito: l'0,8 g/l, uno dei più alti d'Europa. In Francia è di 0,5 g/l e la polizia transalpina è venti volte più severa di quella italiana.

Eppure i controlli sono necessari, anzi fondamentali quando riescono a svolgere una reale opera di prevenzione. Secondo le stime del Ministero dei Lavori Pubblici, nel caso fossero prese tutte le misure per il controllo e la repressione delle infrazioni la riduzione dei morti nelle nostre strade sarebbe del 21-29 per cento e del 15-20 quella dei feriti, con una spesa annua di 319-414 miliardi.

L'educazione: il ruolo delle associazioni

Controlli più severi per salvare i giovani al volante. È la richiesta pressante delle associazioni dei cittadini e dei genitori delle vittime della strada, che da anni lavorano a fianco delle organizzazioni di Polizia e degli insegnanti per contrastare la strage stradale (settemila morti e centinaia di migliaia di feriti ogni anno) e dare giustizia ai superstiti. Ha da poco compiuto un anno, il Comitato italiano familiari vittime della strada, costituito nel maggio '98 presso l'Adiconsum e che aderisce alla Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR), la più importante d'Europa rappresentata in Italia dall'Associazione Vittime della Strada. Il Comitato, a cui aderiscono i parenti di cittadini deceduti o resi non autonomi da incidenti stradali si propone alcuni obiettivi prioritari. Oltre a richiedere un forte potenziamento delle attività di vigilanza e di repressione specie in ordine ai limiti di velocità, alle condizioni fisiopsichiche dei guidatori e allo stato delle strade, l'associazione detta alcune ricette chiave per guarire il grande malato: inserire l'educazione stradale come materia di studio e di esame in tutta la scuola dell'obbligo; rendere più selettivi gli esami di guida; ridurre la soglia massima di velo-

cità al livello più basso previsto nei paesi industrializzati e costringere l'industria motoristica a portare entro tale soglia la velocità massima praticabile dalle auto. Dal punto di vista giudiziario i promotori si battono anche per l'elevazione delle pene per i reati di omicidio colposo e lesioni colpose gravissime stradali, inserendo l'obbligo di giungere all'eventuale dibattimento entro un massimo di 6 mesi dall'evento. Aderisce alla FEVR anche "Stradamica", prima associazione italiana fondata dai familiari delle vittime della strada. Nata a Catania nel 1988 opera anche a Brescia, Reggio Emilia, Potenza, Modena, Pavia e Foggia, nella prevenzione degli incidenti stradali. Allo scopo, l'associazione ha istituito il centro studi "Fabrizia Arnò" per la documentazione e sperimentazione di progetti mirati alla sicurezza e alla vivibilità delle nostre città. In questo senso si è impegnata a sostenere una ricerca del Dipartimento di Ingegneria civile dell'Università di Brescia sulle modifiche delle strade e del traffico necessarie a tutelare la sicurezza degli utenti deboli (anziani, bambini, disabili) e a garantire una mobilità urbana più sicura. Il lavoro, realizzato in collaborazione con il Comune e l'Azienda dei servizi municipalizzati della città lombarda, ha portato all'individuazione e all'analisi dei luoghi più incidentati e all'elaborazione di una metodologia per affrontare il problema in ambito urbano. Ottimi i risultati conseguiti in questi anni: alcune strade della città sono state modificate con effetti positivi per automobilisti e pedoni. Nel dicembre del 1995 l'Associazione ha contribuito, ancora in collaborazione con l'Asm di Brescia, alla costituzione del Centro studi universitari "Città Amica" presso il Dipartimento di Ingegneria civile che, unitamente al Laboratorio Pianificazione Nodi e Reti del Politecnico di Milano, è divenuto un punto di riferimento per studenti, tecnici, amministratori, cittadini, nel campo della ricerca e degli studi sulla sicurezza. Inoltre l'Associazione partecipa alla campagna europea della FEVR perché vengano adottati provvedimenti legislativi per la prevenzione degli incidenti e per migliorare l'assistenza alle vittime e alle loro famiglie. Una strada battuta anche dai 25 comitati provinciali di "Sicurstrada", l'associazione no profit della Fondazione Cesar, legata ad Unipol Assicurazioni. Analoghi studi sono condotti. Il progetto Sicurstrada è presente in tutte le regioni italiane ed opera soprattutto nelle scuole, in strada, nelle discoteche e negli autogrill. Il programma è ambizioso e si concentra su educazione e repressione. Nelle scuole va istituita una disciplina di insegnamento, con ore e docenti specifici, interamente dedicata alla prevenzione stradale, che illustri prima di tutto le conseguenze dei comportamenti scorretti (video con esempi di persone rimaste paralizzate, le immagini dei manichini negli incidenti simulati, immagini di grossi incidenti stradali, esempi di possibili situazioni di incidente). Sulle strade è importante una maggiore visibilità degli organi di Polizia stradale, sia sulle grandi arterie stradali che sulle quelle provinciali e comunali. Sicurstrada dice basta alla pattuglia nascosta e richiede meno autovelox e più polizia: all'uscita dalle discoteche si devono effettuare controlli a campione e altre analisi sullo stato psicofisico dei ragazzi, con ritiro della patente e forti multe per chi si mette alla guida in stato di ebbrezza. All'interno delle discoteche si deve invece incide-

re sui fattori che creano un'atmosfera da sballo: lampi di luce, livello della musica, consumo di sostanze illecite e là dove si scopra lo spaccio, arrivare anche alla chiusura del locale. Inoltre stop alla vendita di alcolici negli autogrill dopo la mezzanotte e più presidi nei posti di ristoro durante il fine settimana e nelle ore notturne. Ai giovani, infine, va segnalato il pericolo: bisogna migliorare la segnaletica, lasciare in funzione i semafori negli incroci pericolosi anche nelle ore notturne, fare una mappatura delle strade con più alto tasso di incidenti e indicarle con cartelli specifici.

E se le macchine fossero semplicemente troppe?

Rispondendo ad un question time in Commissione Ambiente e Lavori Pubblici della Camera dedicata alla sicurezza stradale, il Ministro Costa il 6 febbraio del 1998 puntò il dito sul continuo aumento del peso, delle dimensioni e della velocità degli autoveicoli. "Il continuo aumento dal 1959 ad oggi dei pesi e delle dimensioni dei veicoli, disposto da provvedimenti legislativi ha reso obsolete e non più sicure la maggior parte delle strade e autostrade italiane", mentre le case costruttrici "hanno prodotto veicoli con velocità massima sempre crescente (gli ultimi superiori ai 240 chilometri orari), di gran lunga superiore a quella massima consentita per legge (130 chilometri orari)". Per Costa quindi "è necessario imporre alle case costruttrici di limitare la velocità massima dei veicoli messi in commercio" ed è anche "indispensabile porre un freno, in sede nazionale ed internazionale, al continuo aumentare dei limiti di massa e di dimensione".

Il Ministro ha sottolineato che la rete autostradale italiana "è stata ultimata nei primi anni Settanta, sulla base di una progettazione che teneva conto delle velocità, dei pesi e delle dimensioni dei veicoli circolanti in quegli anni". In seguito, varie leggi nazionali e direttive comunitarie "hanno consentito la messa in circolazione di veicoli con dimensioni e pesi sempre maggiori: pertanto strutture come ponti, viadotti e le pavimentazioni stradali sono entrate in crisi". A ciò si aggiunge appunto la produzione di veicoli con velocità massime "sempre crescenti", che non solo superano di molto il limite massimo di legge, ma anche quello (120-140 Km/h) "preso come riferimento nella progettazione delle autostrade più moderne".

Tutto questo – si ricorda – quando la velocità è unanimemente riconosciuta come il fattore più pericoloso tra le cause di incidenti (a proposito si ricorda la già citata ricerca EURISPES del 1988 sul decreto Ferri).

Vetture troppo pesanti e veloci per le nostre strade, dunque, o semplicemente troppe auto sulle nostre strade?

Secondo i dati diffusi dal Progetto Finalizzato Trasporti 2 del Cnr la situazione è ancora peggiore, dato che nella Penisola lo spazio a disposizione per ogni veicolo si è ridotto a 9,9 metri di strada contro i 14,7 della Germania ed i 27,8 della Francia. Nelle città è ancora peggio: una ricerca di Legambiente rivela che a Roma e a Napoli si passano circa 7 anni a bordo

dell'automobile per gli spostamenti quotidiani di lavoro o di svago. Per l'esattezza a Napoli si sta in auto 7,2 anni e a Roma 6,9, per una media giornaliera di 2 ore e 20 minuti a Napoli e a due ore un quarto nella Capitale. Analoghi valori per Bologna (5,8 anni) o a Milano (5,3 anni). Ma di quanto dovrebbero essere allargate allora le nostre strade per fare spazio a tutte queste automobili?

Le zone a traffico limitato: mobilità e qualità della vita.

Le strade non servono solamente per gli spostamenti: sono essenzialmente dei luoghi che devono essere riscoperti e vissuti maggiormente attraverso una mobilità ambientalmente sostenibile: recarsi al lavoro a piedi o con i mezzi pubblici, passeggiare, pedalare, riposarsi su una panchina sono tutte attività che possono essere effettuate in questi luoghi privilegiati della città. Le zone a traffico limitato sono importanti poiché

- esemplificano le molteplici funzioni che possono essere effettuate in una strada o in un luogo pubblico,
- non rappresentano luoghi di pericolo per chi non si sposta con il mezzo privato,
- si configurano come luoghi plurifunzionali nei quali i veicoli si muovono con prudenza nel rispetto delle altre componenti della mobilità (pedoni, ciclisti).

Quali comportamenti?

Nelle zone a traffico limitato gli automobilisti devono imparare a sollevare il piede. La presenza delle altre componenti "lente" della mobilità in una determinata zona impone di fatto una maggior attenzione alla guida: i comportamenti degli altri utenti della strada devono essere precepiti e previsti e questa maggior vigilanza induce di fatto ad una guida più lenta dell'autoveicolo.

Nelle zone a traffico limitato (di seguito denominate solo zone 30 km/h) la mancanza di una chiara segnaletica orizzontale relativa agli attraversamenti pedonali ovvero l'attenuazione delle misure di separazione tra circolazione ciclopedonale e circolazione motorizzata è particolarmente evidente induce comportamenti di uso della strada differenti dagli attuali: per i bambini il tragitto casa-scuola diventa più sicuro, per i ciclisti la differenza di velocità con i veicoli è fortemente contratta e conseguentemente risulta meno pericoloso spostarsi in bicicletta.

Effetti e strategie

I commercianti nel breve - medio periodo constatano gli effetti positivi indotti dalle zone 30: la nuova convivialità nel quartiere modifica i comportamenti e porta i residenti a frequentare meno i centri commerciali e ad utilizzare maggiormente i punti vendita locali.

Negli esempi di seguito riportati, del tutto assimilabili alla realtà cosentina per peso e tipologia delle funzioni insediate si osserva come l'istituzione delle zone a traffico li-

mitato, generalizzate all'intera città per il caso di Graz e concentrate in una vasta area al centro della città nel caso di Pavia, abbiano consolidato il commercio zonale e di prossimità. Alla modificazione veicolare sono state affiancate politiche di "marketing urbano", che hanno rafforzato l'identità cittadina e l'uso dell'area centrale. Si tratta di politiche "client oriented" atte ad attrarre turisti e visitatori nelle giornate festive contrapponendo la "visita al centro commerciale" alla visita alle arterie commerciali riqualificate e ravvivate dalla forte componente pedonale ravvisabile come conseguenza dell'introduzione della/e zona/e a traffico limitato.

A Pavia si è trattato di un biglietto per la sosta nei parcheggi di interscambio che garantisce l'utilizzo per l'intera giornata dei mezzi pubblici, in altre città, si contempla la possibilità di restituire il costo del parcheggio o dell'autobus a chi effettua acquisti nei negozi convenzionati presenti nell'area a traffico limitato.

GRAZ

Premessa

Graz è la seconda città dell'Austria ed è sede di università. I residenti sono 240.000.

Le misure adottate nel capoluogo di regione della Stiria rappresentano un valido esempio di politica integrata dei trasporti. Sono state introdotte importanti misure atte a privilegiare il trasporto a basso impatto ambientale (percorsi pedonali, ciclabili) limitare fortemente quello privato (riduzione della velocità per i veicoli) incentivando parallelamente il trasporto pubblico.

L'introduzione delle ZTL a 30 Km/h

L'esperienza internazionale ha mostrato che una limitazione della velocità a 30 km/h oltre a migliorare la sicurezza stradale contribuisce all'abbattimento del rumore e comporta una maggior qualità della vita. Sebbene i tempi di percorrenza per gli automobilisti aumentino (seppur di poco), le limitazioni di velocità migliorano le condizioni di circolazione dei ciclisti e dei pedoni. L'istituzione di una zona a velocità moderata richiede tempo e denaro: tempo, poiché la creazione di ogni nuova zona necessita di concertazione politica e denaro poiché



la segnaletica orizzontale e verticale, unitamente alla posa in opera di manufatti che rammentino all'automobilista la presenza di un'area a traffico moderato, comportano spese rilevanti.

Per questo motivo l'introduzione di un'unica grande area a 30 km/h rappresenta una scelta economicamente vantaggiosa rispetto all'introduzione di molte zone a traffico moderato.

A Graz a partire dal 1992 la moderazione della velocità è stata istituita in una sola volta¹² generalizzandola per l'intero territorio urbano. Di fatto è stato posto in tutti i quartieri della

¹² **Unfallanalyse Tempo 30/50 in Graz. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Landesstelle Steiermark; 1995: Graz.**

città il vincolo di zona a traffico limitato ZTL a 30 km/h e sono state mantenute con limite di velocità pari a 50km/h le sole strade di attraversamento urbano.

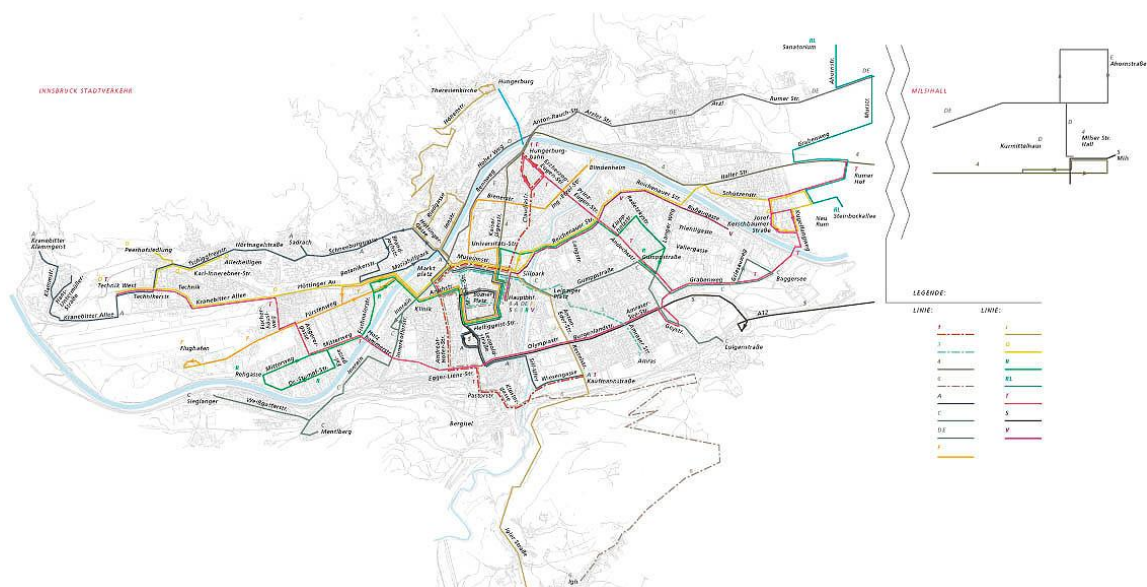
Il limite dei 30 km/h è stato esteso a più del 75% dell'intera rete stradale di Graz.

Le altre misure adottate

Molte altre sono le azioni adottate dal comune di Graz per fronteggiare il transito veicolare:

- sono state istituite isole pedonali di grande estensione nelle quali è però ammessa la circolazione del Tram, come a Zurigo del resto. Le limitazioni al transito sono variabili in relazione alle ore della giornata e ai vari periodi dell'anno;
- è stata estesa a tutta la città la regolamentazione della sosta, aumentando ovunque le rastrelliere per le biciclette;
- sono state introdotte misure parallele come il car - sharing e i taxi collettivi,
- è stato potenziato il trasporto pubblico di superficie (Figura in calce);
- sono state estese e create corsie preferenziali per i mezzi di trasporto pubblico e attivati impianti semaforici con preselezione per i mezzi collettivi;
- è stata potenziata la rete ciclabile della città attraverso la costruzione di percorsi ciclopedonali sul lungofiume, vera spina cittadina, e al fine di limitare l'effetto barriera che un corso d'acqua rappresenta, sono stati realizzati numerosi ponti ciclopedonali con forte valenza estetica;
- sono stati istituiti sensi unici in tutta la città: questi devono essere rispettati dai soli conducenti dei veicoli; infatti un'apposita modificazione del codice della strada permette a tutti i ciclisti la circolazione contromano nei sensi unici;
- al fine di agevolare il transito delle biciclette sono stati adattati tutti i percorsi all'interno dei parchi cittadini curandone sia la pavimentazione sia l'illuminazione.

Le linee di trasporto pubblico a Graz



La riduzione degli incidenti a seguito dell'introduzione dei 30 Km/h

L'analisi degli incidenti è stata fatta considerando numericamente quelli registrati nel biennio precedente l'introduzione del provvedimento di limitazione della velocità e quelli registrati a seguito del provvedimento di regolazione: per i due periodi, 1990 -1992 (1° settembre, data di introduzione delle ZTL) e 1992-1994 sono stati analizzati tutti gli incidenti che hanno comportato feriti: si è osservata, a seguito dell'introduzione della ZTL cittadina, una riduzione complessiva pari al 23%, di cui il 18% attribuibile alla diminuzione di quelli con danno corporale e un 24% agli incidenti con feriti gravi. Due le condizioni osservate: la prima attiene al fatto che la diminuzione degli incidenti non ha interessato le sole strade all'interno delle ZTL ma tutte le arterie urbane, e quindi anche quelle nelle quali vige il limite di 50 km/h, la seconda relativa alla drastica riduzione di incidenti nelle ore notturne, - 28% .

Il numero degli incidenti che coinvolgono ciclisti è drasticamente diminuito e l'utilizzo della bicicletta risulta enormemente aumentato.

Dal 1991 al 1993 sono state effettuate da una medesima società tre inchieste¹³ rivolte ai cittadini di Graz, Salisburgo e Zurigo al fine di valutare quanto fossero apprezzati gli interventi per la riduzione della velocità in ambito urbano.

Il giudizio espresso da più del 75% del campione di ogni città si dichiarò estermanente favorevole all'introduzione delle ZTL e al miglioramento della qualità della vita.

¹³ **Einschätzungen zur Mobilität. Mobilität in Salzburg 2.** Amt für Stadtplanung Salzburg; 1992. Munich: Socialdata. De même: **Mobilität in Zürich. Einschätzungen.** Bauamt 1 der Stadt Zürich; 1993. Munich: Socialdata. et: **Sanfte Mobilität Band 3. Einschätzungen der Grazerinnen und Grazer zum nichtmotorisierten Verkehr und zu Tempo 30.** Landeshauptstadt Graz; 1991: Institut für Verkehrs- u. Infrastrukturforschung GmbH. Munich: Socialdata.

I benefici delle zone 30 km/h per la contrazione delle emissioni inquinanti

Un'altra ricerca¹⁴ si basa sulle ripetute analisi effettuate con una stazione mobile al fine di valutare se le emissioni veicolari inquinanti siano differenti laddove i regimi di guida differiscono fortemente: a questo scopo sono stati analizzati i dati rilevati in due differenti realtà urbane il quartiere Wesemlim a Lucerna (città nella quale si registrano pendenze nell'ordine del 5%) e il Länggasse a Berna (in un quartiere completamente in piano).

In ambedue i casi i rilievi sono stati effettuati prima e dopo l'introduzione dei limiti di velocità a 30 km/h. Si è potuto rilevare come le emissioni inquinanti fossero ridotte proporzionalmente alla riduzione della velocità (ad esclusione degli idrocarburi). La percentuale di riduzione degli inquinanti è considerevole e, si è potuto osservare come un aumento della regolarità di guida, con accelerazioni e frenate ridotte, comporti ridotte emissioni.

Risultati per il quartiere Wesemlim a Lucerna

Consumo di carburante	-2.09 l/100 km	-16.4%
Biossido di carbonio	-48.5 g/km	-15.4 %
Ossido d'azoto	-0.07 g/km	-28.0 %
Monossido di carbonio	-0.74 g/km	-40.9 %
Idrocarburi	+0.04 g/km	+28.6 %
Velocità media	-3.1 km/h	-12.3 %
Regolarità di guida	Aumentata del 19 %	
Accelerazioni	Diminuite del 13 %	
Frenate	Diminuite del 4 %	

¹⁴ **Schadstoffemissionen bei verschiedenen Geschwindigkeiten. Teilbericht: Etappe 30/50 km/h.** Züger, P. et al.; 1995: Forschungsauftrag 63/92 auf Antrag des ASB. TCS.

PAVIA

Un caso di estremo interesse è rappresentato dalla città di Pavia che in pochi anni è riuscita a modificare fortemente il tessuto commerciale grazie ad alcuni interventi strategici nel campo della mobilità: questi riguardano in estrema sintesi

- l'estensione della zona a traffico limitato e delle aree pedonali,
- la regolamentazione della sosta
- la tariffazione della sosta
- il rafforzamento del trasporto pubblico
- l'estensione dei percorsi ciclabili

L'estensione delle ZTL

Il controllo del traffico del centro storico è attuato attraverso la definizione delle aree pedonali e delle zone a traffico limitato con l'obiettivo di ridurre la pressione del traffico nel centro e al fine di agevolare al contempo le categorie ammesse al transito: in relazione alle caratteristiche urbanistiche e ambientali delle diverse strade sono state definite differenti tipologie di regolamentazione: le aree pedonali, in corrispondenza delle Piazze di maggiore pregio, nelle quali si applica il divieto di sosta esteso a tutti i veicoli, le zone a traffico limitato con tipologie di controllo gradualmente meno restrittive, in relazione sia ai veicoli ammessi sia alle fasce orarie, le zone a traffico regolamentato nelle quali l'accesso è comunque consentito per l'intera giornata ai residenti muniti di apposito permesso, alle biciclette e ai mezzi di servizio pubblico e di emergenza.

Per evitare che i residenti utilizzassero impropriamente la viabilità dell'area centrale come percorso di attraversamento, il centro città è stato suddiviso in 4 quadranti, consentendo il transito nel solo quadrante di appartenenza. I permessi di solo transito per i residenti sono attribuiti qualora gli stessi dispongano di posto-auto in sede propria, quelli per il transito e per la sosta, da effettuarsi negli appositi spazi delimitati, qualora i residenti non dispongano di posto-auto in sede propria. L'accesso per il carico e lo scarico delle merci è consentito ai mezzi fino a 35 q.li e solo al mattino nelle fasce orarie 5.00-7.30 e 14.00-15.30. Le strade sono quindi interessate esclusivamente dal traffico specifico della strada stessa; tale rete costituisce per altro il connettivo tra le piazze pedonali e consente di definire una vasta area a privilegio pedonale.

Sono state individuate due zone concentriche con limitazioni meno restrittive.

In una prima fascia a ridosso degli assi centrali la limitazione è in vigore per l'intera giornata e l'accesso è consentito a tutti i residenti del quadrante; tali assi rappresentano quindi i percorsi di ingresso e di uscita per la zona.

Per il carico e lo scarico delle merci è consentito l'accesso ai mezzi fino a 35 q.li per due fasce orarie, al mattino (7.30-10.30) ed al pomeriggio (14.30-16.30).

Nella zona più esterna le limitazioni all'accesso sono concentrate in due fasce orarie, al mattino (8.30-10.30) ed al pomeriggio (14.30-16.30), con accesso comunque consentito ai residenti del quadrante. Per i veicoli commerciali è consentito l'accesso anche a veicoli di maggiori dimensioni, fino a 75 q.li, nelle fasce orarie del mattino (7.30-10.30) e del pomeriggio (14.30-16.30).

Le zone a traffico limitato, nelle quali l'accesso è consentito ai soli residenti diretti agli spazi privati e ai veicoli commerciali di ridotte dimensioni nella sola fascia oraria del mattino, sono caratterizzate dall'assenza di veicoli in sosta (salvo le operazioni di carico e scarico) e da un limitato traffico specifico degli insediamenti localizzati nelle singole strade e possono essere quindi sostanzialmente assimilate alle aree pedonali.

Le aree pedonali

Le aree pedonali interessano le piazze più significative del Centro Storico di Pavia; in alcune di tali piazze risultano essere impediti il transito e la sosta, in altri casi la sosta è consentita a determinate categorie.

La regolamentazione della sosta

La regolamentazione della sosta nel centro di Pavia risulta strettamente legata agli interventi di pedonalizzazione e di limitazione del traffico in precedenza descritti.

Nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato con accesso consentito ai residenti solo se diretti agli spazi privati è in vigore il divieto di sosta per l'intera giornata, salvo lo stazionamento dei veicoli che effettuano operazioni di carico e scarico delle merci per un periodo massimo di 30' e per la sola fascia oraria del mattino dalle 5.00 alle 7.30.

In tale area la sosta su strada non è consentita neppure ai residenti.

Nelle zone dove la limitazione del traffico è estesa all'intera giornata sono invece disponibili spazi per la sosta sulla sede stradale; in relazione alla normativa tali spazi sono ad esclusivo uso dei residenti.

Nelle zone dove la limitazione del traffico è in vigore per fasce orarie, si determina una situazione analoga alla precedente nei periodi interessati dal divieto di transito ai non residenti, mentre nei restanti periodi della giornata gli spazi di sosta possono essere utilizzati sia dai residenti che dai non residenti.

Tariffazione della sosta

Intervento fondamentale da attuare per ottenere un più razionale utilizzo dei parcheggi risulta essere la regolamentazione della sosta mediante applicazione di tariffa. Per i residenti è indispensabile attuare agevolazioni introducendo la possibilità di effettuare un abbonamento tendenzialmente a titolo gratuito.

Per la definizione delle tariffe sono state individuate corone concentriche a partire dal centro caratterizzate da tariffe decrescenti, nell'ottica di applicare le tariffe più elevate nelle zone a maggior domanda e con la minor disponibilità di posti-auto.

Nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato con accesso consentito ai soli residenti diretti in spazi privati la sosta risulta essere vietata e nelle zone con limitazione estesa all'intera giornata la sosta, dove consentita, è riservata ai residenti.

Esternamente al centro la sosta è gratuita, salvo casi particolari, come la zona del Policlinico e più recentemente l'area Universitaria.

Questa modalità di tariffazione decrescente dal centro alla periferia è stato recentemente copiato (fine 2001) anche dalla città di Torino.

Rafforzamento del Trasporto Pubblico

Congiuntamente agli interventi sulle zone a traffico limitato

- sono stati individuati percorsi preferenziali per il trasporto pubblico lungo assi caratterizzati da flussi di traffico privato e commerciale molto contenuti;
- sono stati potenziati gli interscambi tra mezzo privato e mezzo pubblico sulle più importanti direttrici;
- è stata messa in atto una significativa politica di integrazione tariffaria del veicolo in area esterna e l'utilizzo dell'autobus per l'intera giornata festiva (in concomitanza dell'apertura dei negozi).

Estensione dei Percorsi Ciclabili

Relativamente alle biciclette è stata facilitata al massimo la circolazione all'interno del Centro Storico, garantendo la continuità con i percorsi ciclabili individuati all'esterno.

E' stata definita inoltre una rete di percorsi che interessa la zona a contorno del centro e le principali radiali. Ad integrazione di tali percorsi la circolazione delle biciclette è comunque consentita nelle zone a traffico limitato del centro.

ALLEGATI

" CAPITOLO 4. LO SVILUPPO SOSTENIBILE - PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA" LUGLIO 2000

I costi ambientali del trasporto si riferiscono ad impatti macro, ravvisabili a livello di aree territoriali di ampia dimensione e impatti territorialmente localizzati in prossimità dei corridoi infrastrutturali. Fanno parte degli aspetti macro il contributo dei trasporti alle emissioni e all'alterazione del clima, alcuni aspetti relativi all'inquinamento transfrontaliero (acidificazione dei suoli e delle acque). Gli impatti localizzati hanno, invece, a che vedere con l'inquinamento dell'aria, il rumore, l'effetto di barriera, i danni al paesaggio, i rischi per la stabilità dei suoli e per l'inquinamento delle acque superficiali e profonde. Parte di tali esternalità è già internalizzata con strumenti fiscali, con meccanismi assicurativi, o nella misura in cui i costi generati sono sostenuti dagli stessi soggetti che li generano (es. una quota del costo degli incidenti). Si ha ragione tuttavia di ritenere che in molti contesti la quota di esternalità non "internalizzata" sia elevata, generando inefficienza economica, gravi danni alle persone ed effetti climatici planetari di grande rilevanza.

Di gran lunga il modo che genera maggiori esternalità è quello stradale ed il contesto in cui le esternalità sono più gravi è quello delle aree urbane dense, per la concentrazione della popolazione esposta alle esternalità e di concentrazione di traffico altamente inquinante, a causa delle basse velocità di deflusso.

In un quadro di costante peggioramento delle condizioni legate al trasporto, vi sono segnali importanti di rallentamento dei fenomeni negativi ed alcuni miglioramenti circoscritti legati alle tecnologie veicolari. Tuttavia due problemi appaiono prioritari e non in via di soluzione: la situazione delle aree urbane e i livelli assoluti di emissioni di CO₂, che dimostrano l'estrema difficoltà nel settore dei trasporti di avvicinarsi agli standard concordati a livello internazionale.

Dal settore dei trasporti non emergono segnali tali da far ritenere che le forze di mercato operino nel senso di una riduzione generalizzata della pressione ambientale. Al contrario, tale pressione è aumentata e ciò impone la necessità di identificare strategie generali e misure specifiche tendenti a conciliare il fabbisogno di mobilità con l'obiettivo di ridurre le emissioni inquinanti.

Lo sviluppo di una "mobilità sostenibile" è un tema centrale nell'ambito del Piano, le cui proposte settoriali assumono come obiettivo rilevante l'abbattimento degli attuali livelli di inquinamento, sia quello i cui impatti si manifestano su scala globale (effetto serra), sia quello i cui impatti si esplicano in ambiti territoriali più circoscritti, incidendo negativamente sulla salute e, più in generale, sulla qualità della vita delle popolazioni più esposte a tali fenomeni.

Sulla base di una ricognizione delle principali variabili di governo del rapporto trasporti-ambiente, degli obiettivi e delle linee generali di azione si è pervenuti ad un primo tentativo di simulazione delle possibili conseguenze ambientali derivanti dal recepimento delle proposte settoriali del PGT, concentrando in particolare l'attenzione sull'abbattimento delle emissioni di gas ad effetto serra che sono oggetto dell'accordo di Kyoto. Tuttavia, tali possibili conseguenze ambientali sono riferite all'applicazione di politiche di cui sono individuate le linee strategiche, ma di cui non sono ancora stati valutati né i costi economici, né quelli finanziari.

Le strategie ambientali previste riguardano principalmente:

- interventi per il contenimento dei danni del trasporto stradale e sulle modalità d'uso dei veicoli stradali;
- interventi per l'innovazione tecnologica;

- incentivazione del trasporto collettivo;
- interventi per la razionalizzazione delle catene logistiche e dei processi distributivi delle merci;
- creazione delle condizioni di contorno infrastrutturali, normative e finanziarie per promuovere lo sviluppo del trasporto delle merci sulle lunghe distanze attraverso modalità diverse da quella stradale.

Riguardo alle strategie proposte, una completa e dettagliata analisi quantitativa degli impatti ambientali si rivela particolarmente complessa, anche a causa del carattere innovativo di alcune proposte, in particolare di quelle che attengono ai nuovi assetti dei mercati e dei servizi, ai nuovi meccanismi di regolazione, ai rapporti funzionali e organizzativi tra diversi livelli di governo e ai nuovi strumenti di programmazione e pianificazione dei sistemi di trasporto locale.

E' stata comunque elaborata una prima stima quantitativa degli impatti, allo scopo di indicare i risultati ambientali che possono essere ragionevolmente attesi da un'applicazione rigorosa e tempestiva delle politiche indicate nel Piano.

Il metodo seguito è articolato nei seguenti punti: si sono utilizzate le previsioni di aumento della domanda del PGT, completandole, per quanto riguarda l'ambiente urbano, con previsioni ricavate da altre fonti; si è considerato solo l'indicatore emissioni di CO2 dirette nel trasporto; si è realizzato un semplice modello capace comunque di fornire indicazioni sull'efficacia ambientale delle anzidette politiche; il modello è stato infine alimentato con dati desumibili da varie fonti in parte rielaborati al fine di renderli funzionali all'esercizio di simulazione.

Si sono dunque costruiti due scenari: lo "scenario di riferimento", che simula l'andamento tendenziale riconducibile all'evoluzione naturale, nonché alle azioni, alle politiche e agli accordi già in essere indipendentemente dal Piano (che già portano a investimenti per il trasporto collettivo, in specie nelle aree urbane, al contenimento della crescita spontanea della domanda, al miglioramento dei veicoli) e lo "scenario PGT", in cui vengono rappresentate tutte le conseguenze delle politiche (ambientalmente rilevanti) suggerite dal Piano stesso. Tra queste assumono particolare importanza il trasferimento modale, le politiche proposte per la razionalizzazione dell'offerta e della domanda, nonché l'innovazione tecnologica.

L'analisi effettuata permette solo di stimare gli impatti possibili in condizioni di completa realizzazione e piena efficacia delle politiche proposte (è quindi una stima degli impatti potenziali più che una previsione); essa porta a concludere che l'adozione tempestiva ed efficace delle misure proposte permette di considerare raggiungibile, per il 2010, l'obiettivo (massimo) di stabilizzare i livelli di emissione di CO2 rispetto al 1990.

Tutte le politiche ipotizzate concorrono, in misura rilevante e quasi paritetica, al raggiungimento dei risultati. Pertanto, solo l'impiego congiunto delle misure proposte si rivela potenzialmente capace di realizzare una stabilizzazione dei livelli di emissione. Politiche indirizzate esclusivamente al trasferimento modale, se non accompagnate da forti innovazioni nelle organizzazioni, nel mercato, nelle normative e nelle tecnologie, produrrebbero scarsi risultati. Un ruolo fondamentale dovrà essere svolto dall'innovazione tecnologica, sia quella tendente a razionalizzare e rendere più efficiente i sistemi di trasporto, sia quella tendente a migliorare le performance ambientali del parco circolante.

Le politiche proposte dispiegheranno i loro risultati nel tempo. Poiché l'obiettivo di realizzare una drastica riduzione delle emissioni di CO2 deve essere raggiunto nell'anno 2010, è estremamente importante la tempestività nelle decisioni.

Più in generale bisogna avviare una fase in cui la Valutazione Ambientale Strategica diventi l'itinerario obbligato di ogni iniziativa, superando la prassi in cui la valutazione degli impatti rappresenta una procedura per difendere e non per motivare le scelte. In tal modo sarà possibile garantire che gli obiettivi concordati nella sedi internazionali (Conferenza di Rio, Protocollo di Kyoto ecc.) non rimangano semplici dichiarazioni di buona volontà o, comunque, si traducano in norme prive di incisività. Se sono dunque importanti gli interventi rivolti al contenimento degli effetti di inquinamento e dei costi ambientali prodotti dal sistema di trasporto nel suo complesso, non vanno sottovalutati gli impatti che il sistema dei trasporti può produrre nei confronti delle condizioni di sostenibilità socio-economica-territoriale.

Tale interpretazione estensiva ed economicamente propulsiva del concetto di sostenibilità impone all'intervento infrastrutturale di confrontarsi e di interagire con una complessità di aspetti, oltre a quelli precedentemente considerati, che trovano i principali riferimenti:

nel sistema delle aree protette e nel progetto di rete ecologica nazionale;

nel sistema dei centri storici e, più estesamente, del paesaggio, di cui è in corso di definizione una specifica convenzione europea sulla protezione.

Le stesse reti di trasporto possono essere di aiuto alla promozione di uno sviluppo economico e sociale sostenibile, con riferimento alle diverse politiche nazionali ed europee.

La Valutazione Ambientale Strategica, fondata su indicatori di performance ambientale del sistema dei trasporti, trova il suo strumento più importante nel sistema di monitoraggio e nella prassi di adeguamento continuo nel tempo delle politiche rispetto agli obiettivi."

30.03.2002 La Gazzetta del SUD - TIRRENO : LA VARIANTE FA ANCORA VITTIME di Francesco Cirillo

L'ultimo incidente avvenuto a Belmonte Calabro sabato scorso che ha visto la morte di un giovane di 24 anni, ripropone ancora una volta la sicurezza e la manutenzione della vecchia variante S.S.18 che da Tortora attraversando tutto il tirreno giunge fino a Campora San Giovanni. Chi percorre questa strada sa perfettamente lo stato in cui versa, ed il tributo di incidenti quasi sempre mortali è oramai elevatissimo. Decine i giovani coinvolti in incidenti e deceduti, centinaia gli incidenti stradali, migliaia quelli evitati all'ultimo momento. La strada costruita negli anni settanta aveva lo scopo unico di sostituire il vecchio tracciato alla S.S.18, costruito alla fine del 1800 dai Borboni e ripreso in seguito nel periodo fascista. Il vecchio

percorso attraversava tutti i paesi della costa e costituiva l'unica via di collegamento sia per Cosenza che per Napoli. Una strada importantissima quindi ma che con il progresso ed il boom economico degli anni settanta divenne subito obsoleta. Con l'avvento di Mancini, come ministro dei lavori pubblici, ecco l'esplosione delle nuove arterie. Una, la famosa Autostrada del Sole, voluta da Mancini e Misasi, che passò per Castrovillari e Cosenza, l'altra la variante alla vecchia S.S.18 che ricalcando il tracciato della rete ferroviaria in un certo qual modo sostituì l'autostrada che nel primario tracciato avrebbe dovuto passare per il Tirreno. Ma con il passare degli anni e la conseguente speculazione edilizia sulla costa ecco che la variante alla ss18 diventa un colabrodo vero e proprio. L'Anas e le Ferrovie dello Stato, nonostante la legge imponga delle distanze ai tracciati stradali e ferroviari, concede facilmente deroghe alle costruzioni facendo costruire a ridosso della strada. Ed ecco sorgere alberghi, villaggi turistici, abitazioni residenziali, campeggi a pochi metri dalla strada. Di conseguenza ecco l'apertura di bivi a ripetizione, l'assenza di sottopassi e di corsie di rallentamento, che man mano hanno favorito l'accrescere di incidenti e di morti. Una responsabilità che pesa interamente proprio su chi avrebbe dovuto impedire questi scempi. Negli anni ottanta a seguito di numerose proteste da parte dei sindaci, in special modo di quello di Amantea, venne preparato dalla prefettura un decreto speciale che impedì ai camion di uscire a Lagonegro, imponendo il passaggio sull'Autostrada del Sole. Un decreto molto combattuto dai camionisti, e da molti esercizi commerciali che incombono sulla variante tirrenica, che tuttora conserva molte lacune legislative permettendo specie nelle ore notturne il passaggio dei camion, con un aggravio terrificante di traffico. L'estate è il caos completo, e per attraversare i paesi turistici quali Scalea, Santa Maria del Cedro, Campora ed Amantea, si deve sottostare a file lunghissime sotto il sole cocente. Tra i soliti paradossi ecco quello di Guardia Piemontese. Una bretella che si è impiegato anni per costruirla, al momento della consegna dei lavori e della sua apertura al traffico, si scopre dopo pochi mesi essere pericolosa, sia per le infiltrazioni di acqua all'interno della sue gallerie, che provoca numerosi incidenti, che

per una curva a gomito proprio all'interno di una di queste gallerie. Morale della favola, ecco l'ordinanza del sindaco che decide di chiuderla in attesa di nuovi lavori ed il ripassaggio in Guardia piemontese del traffico stradale. Lo stesso dicasi a Campora San Giovanni che ha visto per l'ennesima volta chiusa al traffico la strada per Falerna a causa della mareggiata che ha interamente divorato tutto il manto stradale. Ma la causa degli incidenti è anche dovuta alla scarsa manutenzione di questa variante che lascia molto a desiderare. Alcuni pezzi di strada vengono asfaltati solo in occasione di qualche passaggio di Giro d'Italia, e l'unica grande manutenzione che si ricordi a memoria d'uomo fu fatta in occasione della visita del Papa al Santuario di San Francesco a Paola. Ora i sindaci vorrebbero nuove arterie. Una nuova bretella da San Nicola a Cirella, dovrebbe abbandonare definitivamente la variante a mare, ed un'altra da Belvedere a Falerna dovrebbe fare il resto. Ma anche in questo caso sono parole che escono in occasione degli incidenti sulla strada e di comizi elettorali. La realtà delle volte è molto più concreta, basterebbe un allargamento alla variante esistente, che ha molto spazio verso il mare, la chiusura di bivi abusivi, il rifacimento di piazzole di sosta ridotte ora a discariche a cielo aperto, la costruzione di sottopassi nei paesi ad alta intensità turistica ed un maggiore controllo delle forze dell'ordine perché tutto torni alla normalità.

30.03.2002/ L'INCIDENTE A MORMANNO -SOCCORREVA FERITO MUORE UN MEDICO di Giovanni Pastore

COSENZA – Vetri in frantumi sparsi un po' ovunque sull'asfalto: il triste cimelio d'una tragedia consumata. Le fotoelettriche della Stradale illuminano appena lo scenario di morte sull'A3 nel territorio di Mormanno. Un corpo privo di vita giace accanto ad un ammasso informe di lamiere. È ciò che resta di un'Opel Kadett che è stata, da poco, investita da un autocarro. Un urto violento. A distanza di qualche metro, ci sono altre auto ammaccate con segni meno evidenti. Francesco Crocco, 42 anni, medico di Santa Maria Capua Vetere, è la vittima del terrificante incidente. La morte lo ha atteso sull'asfalto, giovedì sera. Cinque i veicoli coinvolti complessivamente in quel terrificante groviglio. Gli agenti della polizia stradale di Frascineto, diretti dall'ispettore Antonio Citino, gli uomini dell'Anas e del soccorso stradale dell'Esa-Italcara hanno lavorato ore per venire a capo di quell'indecifrabile ammasso di lamiere che ha bloccato dalle 8.20 fino a mezzanotte il traffico sulla carreggiata settentrionale della grande arteria. La ricostruzione dell'agghiacciante sequenza di morte è ancora approssimativa. Saranno i rilievi degli specialisti della Sezione infortunistica della Stradale, diretti dal sovrintendente Giovanni Oliveto, a fare piena la luce sulla dinamica. Rilievi planimetrici e fotografici che finiranno sul tavolo del pm Giuseppe Biondi, che si occupa del caso. Per cause in corso d'accertamento, la Renault "Laguna" condotta dal quarantanoven-

ne Vincenzo Valisena, di Polla (Salerno) sarebbe sbandata nei pressi della galleria "Colle", all'altezza della progressiva chilometrica 165, in direzione Nord, un tratto rettilineo in discesa. Il conducente restava ferito gravemente. La prima auto che sopraggiungeva era proprio la Fiat "Punto" di Crocco. Il medico, che era accompagnato dalla moglie, si fermava per prestare le cure del caso. Poco dopo, altre due macchine, tra cui l'Opel Kadett, si accodavano per dare assistenza. All'improvviso, sopraggiungeva l'autocarro Fiat 190, guidato da Paolo Catauro, di Comiso. Il mezzo andava incontro al suo terribile destino travolgendo Crocco. Nell'impatto rimanevano feriti: Rosa Zola, 43 anni, di Tolve (Potenza), che è ricoverata in prognosi riservata a Cosenza; Nicola Fidelbo, 40 anni, di Roma, guaribile in 7 giorni; Wagdi Shehata, 35 anni, di Roma, in 5 giorni; e Gerardo di Cosmo, 45 anni, di Lavello (Potenza), in 2 giorni. Valisena, invece, è ricoverato in prognosi riservata.

04.04.2002/ AUTO SBANDA E SI CAPOVOLGE - FERITA UNA GIOVANE DONNA (f.r)

COSENZA - Una giovane donna è rimasta ferita ieri mattina in un incidente stradale avvenuto lungo la strada che collega Castrolibero e Marano. Si tratta di Paola Belvedere, 22 anni, di Reggio Emilia. La sua auto, una Ford Fiesta, per cause in corso d'accertamento, è sbandata e dopo essere finita fuori strada si è capovolta. I primi soccorsi a Paola Belvedere sono stati prestati da alcuni automobilisti di passaggio che hanno avvertito il 118. Sul luogo dell'incidente è giunta anche una squadra dei vigili del fuoco ed una pattuglia della polizia municipale di Castrolibero. La donna è stata portata all'ospedale dell'Annunziata. A seguito dell'incidente ha riportato vari traumi ed è stata ricoverata alla Divisione di Neurochirurgia con prognosi di dieci giorni. La pioggia ieri ha causato altri incidenti per fortuna senza gravi conseguenze per le persone. Due sinistri si sono verificati lungo la superstrada 107. Nel primo, all'altezza di Camigliatello Silano, sono rimaste ferite quattro persone portate in ospedale dalle ambulanze dell'Avas di Spezzano Sila. L'altro incidente è avvenuto tra il cimitero di colle Mussano e il bivio per Gergeri. Un solo ferito, in questo caso. Si tratta di Giovanni Rinaldo, 49 anni, di Castrolibero, medicato e dimesso con prognosi di 7 giorni. Qualche microtamponamento in autostrada dove, specie nel tratto Cosenza sud-Cosenza nord, i cantieri di lavoro continuano a creare incolonnamenti. (f.r.)