



ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
DELLA POLIZIA DI STATO

Atti del convegno

LA  
SICUREZZA  
SULLE STRADE,  
UN  
VALORE  
PER LA  
CRESCITA...

a cura di:

Marcello CHIRULLI - Catia Filomena APRUZZI - Maurizio MARINELLI





**ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
DELLA POLIZIA DI STATO**

*Atti del convegno*



*A*  
*Sabrina*  
*Pagliarani*

# INDICE

■ Parte Prima	<b>INTRODUZIONE</b>	
	1.1 Ringraziamenti Autorità	pag. 6
	1.2 Programma Convegno	pag. 10
	1.3 Relazione	pag. 12
	1.4 Normativa aggiornata al Codice della Strada	pag. 15
	1.5 Articolo tratto dal mensile "Polizia Moderna" 01/09	pag. 20
	1.6 Tabella determinazione tasso alcolico	pag. 28
	1.7 Tabella descrizione dei sintomi	pag. 30
	1.8 Telegramma Presidente della Repubblica	pag. 31
	1.9 Segretario Naz. Gen. Michele PATERNOSTER	pag. 32
	1.10 Presidente della Provincia Leonardo CARIONI	pag. 33
	1.11 Prefetto di Como S. E. Dr. Sante FRATELLIZZI	pag. 35
	1.12 Rudy CITTERIO - SILB-FIPE	pag. 37
■ Parte Seconda	<b>INTERVENTI</b>	
	2.1 Dr. Giordano BISERNI	pag. 44
	2.2 Dr. Avv. Enrico GELPI	pag. 49
	2.3 Prof. Luca PIETRANTONI	pag. 55
	2.4 Dr. Benedetto SCAGLIONE	pag. 62
	2.5 Dr. Mauro TEDESCHINI	pag. 64
	2.6 Dr. Arch. Maria Vittoria JONUTAS PUSCASIU	pag. 68
	2.7 Dr. Mario LANDRISCINA	pag. 69
	2.8 Dr. Antonio BUFANO	pag. 71
■ Parte Terza	<b>INTERVENTI ESTERNI</b>	
	3.1 Dr.ssa Angela Napolitano	pag. 85
	3.2 Dott. Claudio Savarese	pag. 86
	3.3 Associazione "AUPI"	pag. 92
■ Parte Quarta	<b>STATISTICA - RASSEGNA STAMPA</b>	
	4.1 Statistica	pag. 98
	4.2 Rassegna stampa	pag. 99



## ***PARTE PRIMA***

## 1.1 RINGRAZIAMENTI

L'Associazione Nazionale della Polizia di Stato, Sezione "Luigi Carluccio" di Como, ritiene doveroso rivolgere un ringraziamento particolare:

per la collaborazione:

**S. E. Dr. Sante Frantellizzi** - Prefetto di Como

**Dr. Massimo Maria Mazza** - Questore di Como

**D.ssa De Cave Francesca** - Dirigente Sez. Polizia Stradale di Como

**Isp. Sup. S.U.P.S. Gian Piero Pisani** - V. Dir. Sez. Polizia Stradale di Como

Per il contributo:

**Leonardo Carioni** - Presidente della Provincia di Como

**Ivano Polledrotti** - Ass. Prov.le alla Sicurezza Como

**Letizia Messina** - Collaboratrice Ass. Sicurezza Como

**BCC Cantù** - Cassa Rurale ed Artigiana

Per l'organizzazione:

**Guido Salvetti** - Assistente della Polizia di Stato

**Cristiano Francesco** - Assistente della Polizia di Stato

**Matteo Presutto** - Agente Sc. della Polizia di Stato

**Stefano Cicchetti** - Agente Sc. della Polizia di Stato

**Carmelo Marabita** - Collaboratore rivista "Polizia Moderna"

**Vincenzo Amore** - Direttore Centro Studi di Storia Contemporanea

Per la partecipazione dei coniugi **Pagliarani**

*Curatori:*

Marcello CHIRULLI

Catia Filomena APRUZZI

Maurizio MARINELLI

*Grafica e stampa:*

a cura Still Grafix - Cernobbio

*Riprese a cura di: Brianza Chanel - SKY 922*

*Finito di stampare nel mese di gennaio 2009*

*Nessuna parte di questa pubblicazione può essere prodotta o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo elettronico, meccanico o altro senza l'autorizzazione scritta dei proprietari dei diritti e dell'editore.*



**ASSOCIAZIONE NAZIONALE DELLA POLIZIA DI STATO**  
Sezione L. Carluccio - Como

**CONVEGNO**

# LA SICUREZZA SULLE STRADE, UN VALORE PER LA CRESCITA...

**“Contro il bullismo, l'alcol, le droghe, l'arroganza della velocità sulle strade”**

15.03.2008 Sala Convegni

Como “Villa Gallia”



*Stragi del sabato sera!*

## STOP

*alla tua voglia di bere...  
la prudenza può salvare te e gli altri.*

*La vita  
è nelle tue mani...  
non mollarla*



*Facciamo in modo  
che queste immagini  
non si vedano più!*



*Comune di Como*



Polizia di Stato



Provincia di Como



Ministero Pubblica Istruzione  
Ufficio Scolastico Provinciale Como



**ASAPS**  
Associazione  
Sostenitori  
Amici  
Polizia  
Statale



**Cantù**  
dal 1907



ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
DELLA POLIZIA DI STATO  
Sezione L. Carluccio - Como

Organizza il **Convegno**

**Como**

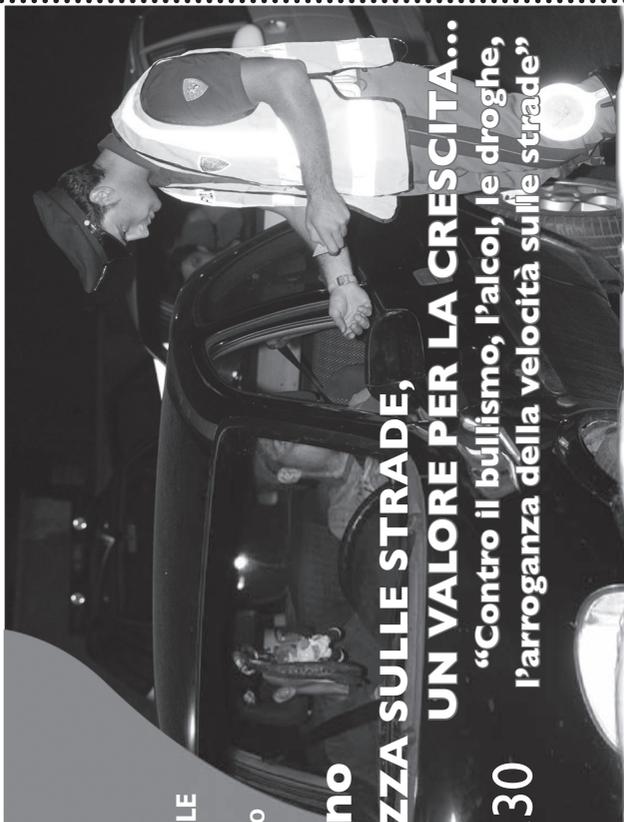
**15.03.2008** ore 08.30

presso la sala

**“Villa Gallia”**

VIA BORGOVICO 148

in collaborazione con:



**LA SICUREZZA SULLE STRADE,  
UN VALORE PER LA CRESCITA...**

**“Contro il bullismo, l'alcol, le droghe,  
l'arroganza della velocità sulle strade”**



Polizia di Stato



*Prefettura di Como*



Ministero Pubblica Istruzione  
Ufficio Scolastico Provinciale Como



Provincia di Como

Con la partecipazione di



*Facciamo in modo che  
queste immagini non si  
vedano più!*

**UNPS**  
Unione  
Provinciale  
Cittadino  
Turismo  
Servizi  
commercio como  
**SILB · DISCOTECHÉ**



**Questura di COMO**



**ASAPS**

Associazione  
Sindacatori  
Amici  
Polizia  
Stradale

**POLIZIA**  
Municipale

Sezione di Como



**SEGRETERIA ORGANIZZATIVA**

Marcello Chirulli [chirmarc@libero.it](mailto:chirmarc@libero.it)  
Consigliere Nazionale ANPS 3387264137

Guido Salvetti  
Socio Effettivo ANPS Como 3474066873

Via Roosevelt, 7 c/o Questura 031270104

Letizia Messina  
Segr. Ass.to Prov.le alla Sicurezza 031230368

**CASSA RURALE ED ARTIGIANA**



**Cantù**

*dal 1907*

**L'Associazione  
Nazionale Polizia di Stato  
e l'Assessorato alla Sicurezza  
della Provincia di Como**

hanno il piacere di  
invitarLa il giorno

**15 MARZO 2008**

alle ore 08.30

*presso la Sala Convegni*

Villa Gallia - Amm. Provinciale

al

**CONVEGNO**

**La sicurezza sulle strade,  
un valore per la crescita...**

**“Contro il bullismo, l'alcol, le droghe,  
l'arroganza della velocità sulle strade”**

Nell'occasione verranno ricordate tutte le vittime della Strada, in particolare l'Agente P.S. **Pagliarani Sabrina**, deceduta a Como Sud durante il compimento del proprio dovere il 30 settembre 1994.

Inoltre sarà presente il pulmann Azzurro della Polizia Stradale dove gli operatori di Polizia illustreranno ai presenti e agli studenti intervenuti, le attrezzature utilizzate nel corso dei controlli di prevenzione, nonché la consegna di un gadget di pubblica utilità.

## 1.2 PROGRAMMA

ore 8.45 inizio convegno

### SALUTI

- Dr. Leonardo **CARIONI** (Presidente della Provincia di Como)  
Dr. Massimo Maria **MAZZA** (Questore di Como)  
Isp. C. Michele **PATERNOSTER** (Segretario Generale Nazionale A.N.P.S.)  
Dr. Ivano **POLLEDROTTI** (Assessore Prov.le alla Sicurezza - Como)  
Dr. Rudy **CITTERIO** (Presidente Regionale SILB-FIPE)

### INTRODUZIONE

S. E. Dr. Sante **FRANTELLIZZI** (Prefetto di Como)

### INTERVENTI

#### PERCEZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE:

- Dr. Giordano **BISERNI** Presidente Nazionale ASAPS
- Dr. Avv. Enrico **GELPI** Presidente Nazionale ACI
- Prof. Luca **PIETRANTONI** Psicologo dell'Educazione c/o Università Bologna
- Dr. Benedetto **SCAGLIONE** Dirigente USP di Como
- Dr. Mauro **TEDESCHINI** Giornalista Direttore Rivista Quattroruote

#### LA REALTÀ NEI PAESI ESTERI

- Dott. Arch. Maria Vittoria **JONUTAS PUSCASIU** Console della Moldavia

#### UN CASO ECLATANTE

Le Stragi del sabato sera, correlati ad alcol, droghe e bullismo

- Dr. Mario **LANDRISCINA** Direttore Dip. Emergenza-Urgenza I 18 - Como

#### PROPOSTE/ CONCLUSIONI

- Dr. Antonio **BUFANO** Dirigente Compartimento Polizia Stradale Lombardia

### MODERATORE

- Dr. Maurizio **MARINELLI** Direttore Centro Studi Sicurezza Pubblica Brescia

LIGHT BUFFET - ore 13:30

## 1.3 RELAZIONE

L'A.N.P.S. (Associazione Nazionale della Polizia di Stato), attraverso il suo Consigliere Nazionale Marcello Chirulli, d'intesa con:

- la Prefettura di Como;
- l'Assessorato alla Sicurezza della Provincia di Como;

in collaborazione con:

- il C.S.P. ( Centro Studi Sicurezza Pubblica di Brescia );
- la Polizia di Stato - Questura di Como;
- la Sezione Polizia Stradale di Como;
- l'Ufficio scolastico di Como;
- l'ASAPS (Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale);

e con la partecipazione di:

- il UPCTS – Segreteria Regionale SILB-Discoteche;
- BCC Cassa Rurale ed Artigiana di Cantù

continua la propria campagna di informazione preventiva, volta ad individuare ed affrontare alcune tematiche di rilievo, rivolgendosi in particolare all'analisi delle problematiche giovanili.

A tal scopo, anche quest'anno è stato organizzato un convegno per contribuire alla diffusione della cultura della legalità e del rispetto delle regole. L'argomento prescelto è: **“La sicurezza sulle strade, un valore per la crescita.....”contro il bullismo, l'alcol, le droghe, l'arroganza della velocità sulle strade”**.

Il convegno si terrà il 15 marzo dalle ore 08.45 presso Villa Gallia, e vedrà la partecipazione di numerosi e qualificati relatori, tra i quali hanno confermato la loro partecipazione, uno Psicologo dell'educazione, il Dirigente Compartimento Polizia Stradale della Lombardia, il Presidente dell'associazione ASAPS, il Direttore del 118, il Console della Rep. Moldava, il presidente nazionale ACI, il Dirigente Scolastico agli studi di Como e un giornalista di un noto periodico mensile di auto. L'introduzione sarà a cura del **Dr. Sante Frantellizzi**, Prefetto di Como, che da anni è attento e particolarmente sensibile ai problemi di sicurezza stradale.

Il compito di moderatore spetterà al Direttore del CSP Dr. Maurizio Marinelli.

L'iniziativa mira ad inserirsi, in ambito nazionale, anche all'interno del progetto indetto dall'ONU, con il quale si prevede tra l'altro l'organizzazione della settimana Mondiale della prevenzione e sicurezza stradale.

Durante il convegno verranno illustrate le tecnologie per l'azione di contrasto del fenomeno degli incidenti e finalizzate alla sicurezza stradale, nonché alcune iniziative, già realizzate e particolarmente significative, volte ad una maggiore “sensibilizzazione” e migliore “comunicazione”. Il piano d'intervento dovrà comprendere infatti anche il

finanziamento di progetti in ambito sociale tesi a contribuire alla diffusione della cultura della legalità e del rispetto delle regole (raccolta di atti, realizzazione di opuscoli, gadget, questionari, corsi di formazione a studenti, incontri nelle scuole con docenti e studenti, ecc.). Il fine ultimo è quello di migliorare la qualità della vita, in particolare quella dei giovani.

Diverse sono state le azioni, già intraprese sia a livello nazionale che locale, con l'obiettivo di combattere la guida in stato di ebbrezza e soprattutto prevenire gli incidenti stradali causati dall'abuso di alcol e droga. Infatti secondo le stime dell'Istituto Superiore di Sanità tali abusi costituiscono ben il 30% delle cause di incidenti gravi, e in Italia rappresentano la prima causa di morte nella fascia di età tra i 15 e i 24 anni. Purtroppo, però, l'uso di sostanze alcoliche è spesso influenzato da fattori sociali, mediatici e familiari. L'alcol infatti, a differenza degli altri principali fattori di rischio, gode di una notevole accettazione sociale.

Gli incidenti stradali in Italia causati da negligenza o da comportamenti scorretti hanno raggiunto negli ultimi anni proporzioni disastrose, soprattutto se si considera che la maggior parte delle vittime è di età inferiore ai 30 anni.

Non dimentichiamo che l'adolescente, sarà il futuro automobilista e deve poter acquisire una personalità forte ed un'educazione costituita da precise regole da rispettare.

Cosa fare per riuscire a demolire questa tendenza altamente rischiosa per i nostri giovani? Come insegnare ai giovani la consapevolezza del consumo di alcol e dei rischi che corrono?

L'elemento che caratterizza le varie iniziative intraprese è il comune impegno a garantire la legalità stradale attraverso azioni che contribuiscono a favorire comportamenti più corretti alla guida, oltre al continuo aggiornamento e ricerca di azioni più efficaci.

L'obiettivo prioritario, che deve essere condiviso, è la tutela della salute e la sicurezza stradale, attraverso strategie comuni finalizzate a rendere più efficaci gli interventi formativi, informativi e di prevenzione rivolti ai ragazzi. Per garantire tale finalità è necessario coordinare e mirare questi interventi perché di fronte ai dati preoccupanti sulla sicurezza stradale e le sue principale cause, si rileva che spesso sono coinvolti sempre più giovani vittime.

Nel corso del convegno inoltre sarà presentata una nuova proposta di legge elaborata dalla Presidenza della Provincia di Como, finalizzata a favorire una migliore tutela dell'utente debole costituito dai conducenti dei veicoli a due ruote. In particolare la proposta mira a rendere obbligatorio l'uso, da parte dei motociclisti, di specifici sistemi di protezione individuale integrativi rispetto al casco, in modo che sia assicurata una maggiore protezione in caso di caduta accidentale.

Di comune accordo con le altre istituzioni, sono state raggiunte intese in merito all'iniziativa, al fine di programmare servizi specifici, nonché serate a tema, davanti a locali pubblici da individuare nel territorio della Provincia, al fine di prevenire e premiare, con dei gadget, i giovani che risulteranno negativi al test alcolemico. A tal fine l'UPCTS-SILB Discoteche, aderisce e sostiene con forza l' iniziativa, condividendo le motivazioni

e il progetto per ridurre al minimo i rischi a cui vanno incontro i giovani anche durante i momenti ludici.

Come a livello nazionale, anche a livello provinciale, i locali di intrattenimento sono disponibili a promuovere le iniziative per la sicurezza stradale, impegnandosi, successivamente al convegno, a realizzare momenti di incontro, sensibilizzazione e prevenzione presso gli esercizi pubblici premiando, ad esempio, con una serata gratuita almeno il cosiddetto "guidatore designato" quale componente di un gruppo che si impegni a non bere alcolici nell'arco di tutta la serata consentendo così un felice rientro.

Con l'iniziativa si coglierà l'occasione inoltre di ricordare tutte le vittime della strada e in particolar modo la collega Agente della Polizia di Stato PAGLIARANI Sabrina, deceduta a Como Sud in data 30.09.94 nell'adempimento del proprio dovere.

L'uditorio sarà composto da Autorità istituzionali ed esperti del settore, ma soprattutto da una folta rappresentanza di studenti delle scuole medie superiori ed universitari, che nella circostanza potranno visitare il "pulmann Azzurro" della Polizia Stradale, dove gli operatori di Polizia illustreranno ai presenti intervenuti le attrezzature utilizzate nel corso dei controlli di prevenzione, nonché la consegna di gadget di pubblica utilità.

Edizione 2008

**Non bere più del tuo motore.**

Un contributo di conoscenza e informazione sui rischi dell'alcol per chi guida.

**UNIPOL ASSICURAZIONI**

Como, Villa Gallia  
15 marzo 2008,  
aggiornamento e ristampa  
in occasione del Convegno:

**LA SICUREZZA SULLE STRADE,  
UN VALORE PER LA CRESCITA...**

"Contro il bullismo, l'alcol, le droghe, l'arroganza della velocità sulle strade"

ASAPS  
Associazione  
Policieri  
Autonoma  
Provincia  
Comasca

SECURSTRADA  
Commissione di esperti  
per la sicurezza stradale

Secur Strada  
Esercizi ed

Km 00

CASSA RURALE ED ARTIGIANA  
BCC Cantù  
www.cracantu.it 0304907

Provincia di Como  
A.N.P.S.

## 1.4 MODIFICHE ALLE NORME DI LEGGE INTRODOTTE IN DATA SUCCESSIVA AL CONVEGNO ED ESTRAPOLATE DAL SITO DELLA POLIZIA DI STATO.

Con il D.L. 23.5.2008 n. 92 e successiva legge di conversione sono state introdotte nuove norme concernenti «*Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica*» che hanno tra l'altro apportato sostanziali modifiche anche al Codice della Strada.

### RIEPILOGO MODIFICHE, GUIDA IN STATO DI EBBREZZA:

è stata confermata la natura penale delle violazioni ma sono state aumentate le pene con l'introduzione di 3 fasce specifiche, in particolare:

- a) con l'ammenda da euro 500 a euro 2000, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da tre a sei mesi;
- b) con l'ammenda da euro 800 a euro 3.200, l'arresto da tre mesi a un anno, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,8 g/l e non superiore a 1,5 g/l; sospensione della patente da 6 mesi a 1 anno .
- c) con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l: ammenda da 1.500 euro a 6.000 euro; arresto da **3 mesi ad un anno**; sospensione della patente da 1 a 2 anni.

All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni.

Quando è accertato un tasso alcolemico nel sangue superiore a 1,5 gr/l, è disposta, inoltre, la confisca del veicolo, salvo che appartenga a persona estranea.

Tuttavia, se il reato è commesso alla guida di motoveicoli o ciclomotori, si procede sempre al loro sequestro ai fini della successiva confisca anche quando è accertato un tasso alcolemico inferiore a 1,5 gr/l (La misura è disposta ai sensi dell'art. 213, comma 6-sexies, CDS, introdotto dalla L. 168/2005; è previsto l'affidamento obbligatorio a depositaria autorizzata)

La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del Capo I,

Sezione II, del Titolo VI, quando il reato è commesso dal conducente di un autobus o di un veicolo

di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t o di complessi di veicoli, ovvero in caso di

recidiva nel biennio. **Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, ai sensi dell'articolo 240, comma 2, del codice penale, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato.**

Se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 2 sono raddoppiate è disposto il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni ai sensi del Capo I, Sezione II, del Titolo VI, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea al reato.

## **RIFIUTO A SOTTOPORSI AGLI ACCERTAMENTI PER ALCOLEMIA**

È stata introdotta la natura di carattere penale: in caso di **rifiuto di sottoporsi** agli accertamenti tendenti a verificare il tasso alcolemico del conducente sono previste le stesse pene indicate dall'articolo 186/2 lett.C.

Comporta inoltre la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo da sei mesi a due anni e della confisca del veicolo con le stesse modalità e procedure previste dal comma 2, lettera c), salvo che il veicolo appartenga a persona estranea alla violazione.

Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica secondo le disposizioni del comma 8. Se il fatto è commesso da soggetto già condannato nei due anni precedenti per il medesimo reato è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.

In tali casi il veicolo condotto da chi si è rifiutato di sottoporsi agli accertamenti deve essere sottoposto a sequestro preventivo ai sensi dell'art. 321 C.P.P, salvo che appartenga a persona estranea al reato.

Quando è disposto il sequestro per la successiva confisca, nell'immediatezza dell'accertamento, il veicolo non può essere dato in custodia alla persona in stato di ebbrezza allo stesso conducente se risulta che egli abbia commesso in precedenza un' altra violazione della stessa norma.

Il tenore della disposizione non sembra richiedere che la persona sia già stata condannata con sentenza passata in giudicato per il reato di cui trattasi e, di conseguenza, la condizione ostativa all' affidamento in custodia del veicolo sequestrato è da ritenersi operante anche in presenza di precedenti violazioni della richiamata disposizione annotate negli Archivi Elettronici del Centro elaborazione dati del Ministero dell'Interno, salvo il caso in cui risulti che per quel fatto sia stata successivamente esclusa ogni responsabilità penale della persona stessa.

Qualora non sia stato sottoposto a sequestro e nei casi in cui non sia disponibile altra persona in grado di prenderlo in consegna e condurlo, e ove non sia possibile provvedere diversamente, può essere fatto trasportare alla più vicina autorimessa interamente con spese a carico del trasgressore.

Quando una persona in stato di ebbrezza **provoca un incidente stradale**, le pene sono raddoppiate ed il giudice, con la sentenza di condanna, qualora sia accertato un tasso alcolemico superiore a 1,5 gr/l, dispone la confisca del veicolo (salvo che appartenga a persona estranea al reato).

Per tutti gli altri casi, invece, continua ad essere previsto che il giudice con la sentenza di condanna imponga la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per 90 giorni (salvo che appartenga a persona estranea al reato)

## **COSA È CAMBIATO**

- l'intervento normativo ha adeguato le sanzioni penali alla reale gravità del fenomeno, aumentando la durata delle pene detentive;
- per chi è sorpreso a circolare con un tasso alcolemico superiore a 1,5 gr/l è stato prevista la misura di sicurezza patrimoniale della confisca del veicolo salvo che appartenga a persona estranea al reato;
- viene di nuovo prevista una procedura cautelare di tipo amministrativo che consente all'organo di polizia che accerta il reato di impedire al conducente di continuare a gui-

dare, con la possibilità di fare recuperare e trasportare il veicolo in un luogo di deposito. Le spese per il recupero ed il trasporto sono interamente a carico del responsabile del reato;

- chi senza giustificato motivo, si rifiuta di sottoporsi agli accertamenti preliminari non invasivi ovvero al controllo con l'etilometro non commette più un illecito amministrativo ma un reato.
- Il prefetto ordina al conducente di sottoporsi ad accertamenti sanitari per escludere una situazione di dipendenza da alcool che impedisce il possesso della patente. La visita deve essere effettuata entro 60 giorni dall'invito.

## **GUIDA SOTTO L'EFFETTO DI STUPEFACENTI - ART. 187 CODICE DELLA STRADA** **Come è cambiata la norma sintesi delle modifiche**

- Guidare in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto stupefacenti conserva la natura di reato. E' prevista l'ammenda da euro 1.500,00 a euro 6.000,00, l'arresto da tre mesi a un anno e la sospensione della patente di guida per un periodo da 6 mesi a un anno;
- con la sentenza di condanna è sempre disposta la misura di sicurezza della confisca del veicolo, salvo che appartenga a persona estranea;
- chi rifiuta di sottoporsi agli accertamenti sanitari (ovvero anche ai test di screening sulla strada) finalizzati all'accertamento dello stato di alterazione psico-fisica è punito con le stesse pene applicate a chi guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico oltre 1,5gr/l. Con la sentenza di condanna è prevista l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo. Con l'ordinanza di sospensione provvisoria della patente il prefetto ordina al conducente di sottoporsi a visita medica di revisione della patente di guida. La patente resta sospesa per il periodo indicato dal prefetto e, comunque, fino a quando il conducente non sia stato giudicato idoneo da una Commissione medica provinciale.

## **COSA È CAMBIATO**

- Sono state aumentate le sanzioni penali detentive e pecuniarie per chi guida in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti;
- è stata prevista la confisca del veicolo con cui è commesso il reato, salvo appartenga a persona estranea al reato stesso;
- il rifiuto di sottoporsi ad accertamenti è di nuovo reato. Consente di applicare una misura provvisoria e cautelare in attesa della sentenza, l'operatore di polizia che ha accertato il fatto costituente reato non può provvedere al fermo del veicolo. Non si può, infatti, applicare la procedura di cui all'art. 214 CDS.

## **Art. 189 omissione di soccorso**

### **COSA È CAMBIATO**

L'intervento normativo ha adeguato le sanzioni penali alla reale gravità del fenomeno, aumentando la durata delle pene detentive per i reati di fuga e di omissione di soccorso. Prima dell'intervento normativo per il reato di fuga in caso di incidente stradale con feriti o con esito mortale era prevista la reclusione da 3 mesi a 3 anni. Per l'omissione di soccorso era prevista la reclusione da 6 mesi a 3 anni.

## **SANZIONI AMMINISTRATIVE ACCESSORIE A SANZIONI PENALI ART. 222 CODICE DELLA STRADA**

### **COSA È CAMBIATO**

- L'intervento normativo ha introdotto nuove ipotesi di revoca della patente quando un incidente stradale con esito mortale sia provocato da un soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), ovvero da soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope:
- la revoca della patente, già prevista come sanzione amministrativa accessoria che poteva essere applicata dal giudice nei casi più gravi, diventa obbligatoria in tutti i casi sopraindicati.

### **COMPETENZA DEL GIUDICE DI PACE**

#### **COSA È CAMBIATO**

- l'intervento normativo ha escluso la competenza del Giudice di Pace a giudicare dei reati di lesioni personali colpose (art. 590 CP) commessi in violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale quando il responsabile guidava in stato di ebbrezza alcolica con un tasso alcolemico nel sangue superiore a 1,5 gr/l oppure sotto l'effetto di stupefacenti;
- competente a giudicare dei reati di cui sopra è, perciò, il Tribunale in composizione monocratica.

### **Aumento delle pene per il reato di omicidio colposo a seguito di incidente stradale**

L'art. 1 del D.L. 92/2008, per effetto delle modifiche introdotte, ha stabilito che le pene per il reato di omicidio colposo di cui all'art. 589 C.P. siano aumentate, prevedendo la reclusione fino a sette anni, quando il fatto sia commesso in violazione delle norme che disciplinano la circolazione stradale.

L'aumento di pena prevista per il citato reato consente di disporre il fermo di polizia, anche fuori dei casi di flagranza, quando ricorrono le condizioni richieste dall'art. 384 C.P.P. e cioè, in particolare, quando vi è fondato pericolo di fuga, anche in relazione alla impossibilità di identificare l'indiziato.

La stessa norma ha inoltre stabilito che le pene per questo reato siano significativamente aumentate se il fatto è commesso da una persona in stato di ebbrezza alcolica con tasso alcolemico oltre 1,5 gr/l oppure sotto l'effetto di stupefacenti. Si è, infatti, previsto che in tali casi si applica la reclusione da 3 a 10 anni. Anche per queste ipotesi criminose, perciò, è possibile procedere, ove ne ricorrono le condizioni, al fermo di polizia di cui all'art. 384 C.P.P.

### **Modifiche ai reati di falsità personale**

Le lettere b-ter), b-quater) e b-quinquies), dell'art. 1 del D.L. 92/2008, introdotte in sede di conversione, intervengono sui delitti in materia di falsità personale, sostituendo gli artt. 495 e 496 C.P. introducendo il nuovo art. 495-ter C.P., con lo scopo di potenziare gli strumenti di identificazione e accertamento delle qualità personali.

In particolare, si richiama l'attenzione sulle disposizioni della lettera b-ter) dell'art. 1 del citato Decreto-Legge che sostituisce l'art. 495 C.P., prevedendo il delitto di falsa attestazione o dichiarazione a un pubblico ufficiale sulla identità o sulle qualità personali proprie o di altri.

Per tale reato, oltre all'inasprimento della sanzione, con la previsione della pena della re-

clusione da 1 a 6 anni; è stato ampliato l'ambito di applicazione. Infatti, per potersi configurare il reato non è più richiesto che le false attestazioni sull'identità o qualità personali proprie o altri siano rese in occasione di dichiarazioni destinate ad essere riprodotte in un atto pubblico ma è sufficiente che le stesse siano rese ad un pubblico ufficiale.

Ciò rende applicabile la fattispecie in esame per tutte le false attestazioni relative all'identità o a qualità personali richieste in occasione di controlli stradali o finalizzate all'applicazione di sanzioni amministrative per violazione di norme del Codice della Strada o di norme speciali correlate.

Si segnala, infine, che per il delitto di cui all'art. 495 C.P., l'art. 2 del Decreto-Legge, come modificato in sede di conversione, prevede ora l'arresto facoltativo in flagranza di reato.

## 1.5 Alcol, per un commercio responsabile

**Cosa dice la legge sulla somministrazione e la vendita di alcolici. Le tabelle da esporre nei punti di smercio.**

**Ma si prevede un nuovo giro di vite per arginare la gravità del fenomeno**

Secondo il rapporto Eurispes 2003, in Italia il consumo di alcolici è altissimo e “drammatici” sono i dati sull'alcolismo. I ragazzi dai 15 ai 19 anni sono i soggetti più a rischio e non deve essere sottovalutato il pericolo negli ambienti di lavoro:

l'Oms (Organizzazione Mondiale Sanità) valuta che, nel mondo, il 10-30% degli incidenti in ambienti lavorativi sia da attribuire all'alcol.

La gravità del fenomeno impone agli organi di polizia addetti al controllo del territorio di verificare costantemente la corretta applicazione delle norme che disciplinano la distribuzione, la somministrazione e la vendita di bevande alcoliche.

Secondo la legge 30 marzo 2001, n. 125 (Legge quadro in materia di alcol e di problemi alcol-correlati) per bevanda alcolica si intende ogni prodotto contenente alcol alimentare con gradazione superiore a 1,2 gradi di alcol e per bevanda superalcolica ogni prodotto con gradazione superiore al 21 per cento di alcol in volume.

Occorre poi rammentare che vendita, vendita per asporto e somministrazione non sono fattispecie identiche: la vendita, ad esempio, comprende la vendita per asporto (in contenitore chiuso), la vendita al banco e la somministrazione (nel bicchiere per il consumo sul posto). In altri termini, la somministrazione rientra nella vendita, ma non tutte le vendite costituiscono somministrazione.

### **Negli esercizi pubblici e nei circoli privati**

L'apertura ed il trasferimento di sede degli esercizi per la somministrazione al pubblico di alimenti e bevande, comprese quelle alcoliche di qualsiasi gradazione, sono subordinate ad autorizzazione comunale soggetta alla disciplina del silenzio-assenso di cui all'art. 20 della legge 241/90. Quanto ai circoli privati, l'art. 18 della Costituzione riconosce ai cittadini il diritto di associarsi liberamente per i fini che non siano vietati ai singoli dalla legge penale, senza necessità di alcuna autorizzazione.

Se però gli associati intendono usufruire di un servizio per la somministrazione di alimenti e bevande (comprese quelle alcoliche), debbono munirsi della licenza comunale.

In seguito alla modifica del Titolo V della Costituzione (legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3) la normativa in materia di esercizi pubblici è divenuta di competenza delle regioni che hanno generalmente seguito l'impianto della legge nazionale.

### **Sulle aree pubbliche e nei «chioschi»**

Ci si chiede se nei chioschi ubicati sulle aree pubbliche, siano ammesse o meno la somministrazione e la vendita di bevande alcoliche. L'art. 87 del tulps vieta la vendita ambulante di bevande alcoliche di qualsiasi gradazione.

Peraltro il commercio ambulante è stato interamente sostituito dal “Commercio su aree

pubbliche” che il dlgs 114/98 definisce “l’attività di vendita di merci al dettaglio e la somministrazione di alimenti e bevande effettuate su aree pubbliche, comprese quelle del demanio marittimo o sulle aree private delle quali il comune abbia la disponibilità, attrezzate o meno, coperte o scoperte”. Per rispondere alla domanda iniziale occorre esaminare il titolo in base al quale viene esercitata l’attività.

Se, come spesso accade, l’esercente è titolare della medesima autorizzazione prescritta per gli esercizi pubblici in sede fissa, può senz’altro somministrare alcolici.

Tuttavia è probabile che un chiosco sia in possesso della diversa autorizzazione prevista dal dlgs 31 marzo 1998, n. 114 (o dalla corrispondente legge regionale) che disciplina il commercio su aree pubbliche. In tal caso occorre distinguere se l’attività è svolta:

- a) su posteggi dati in concessione per dieci anni;
- b) oppure su qualsiasi area purché in forma itinerante.

L’art. 87 del tulp s vieta la vendita ambulante di bevande alcoliche di qualsiasi gradazione, e quindi senz’altro vieta la forma itinerante. Non si può invece considerare “ambulante” l’attività esercitata da un chiosco su posteggio decennale.

Tuttavia, l’art. 30, comma 5 del dlgs 114/98 fa salvo il “divieto di vendere sulle aree pubbliche bevande alcoliche di qualsiasi gradazione, diverse da quelle poste in vendita in recipienti chiusi nei limiti e con le modalità di cui all’art. 176, comma 1 del Regolamento...”. Vale a dire che anche sui posteggi decennali è vietata la somministrazione di alcolici ed è consentita unicamente la vendita in determinati recipienti chiusi.

Per le strutture con posteggio decennale autorizzate ai sensi del dlgs 114/98, si giunge quindi a questa conclusione, peraltro non da tutti condivisa<sup>1</sup>:

- 1) la somministrazione (e la vendita per il consumo interno al chiosco) è sempre vietata;
- 2) la vendita per asporto di bevande alcoliche in recipienti sigillati di capacità inferiore a l. 0,33 è vietata;
- 3) la vendita per asporto di bevande alcoliche in recipienti sigillati di capacità pari o superiore a l. 0,33 è ammessa.

Per la sanzione, il riferimento è all’art. 87 tulp s.

### **Nei luoghi di convegno**

In base alla legge dello Stato 25 agosto 1991, n. 287 (art. 5 comma 2) la somministrazione di bevande aventi un contenuto alcolico superiore al 21 % del volume non è consentita negli esercizi operanti nell’ambito di impianti sportivi, fiere, complessi di attrazione dello spettacolo viaggiante installati con carattere temporaneo nel corso di sagre o fiere, e simili luoghi di convegno, nonché nel corso di manifestazioni sportive o musicali all’aperto. Il sindaco, con propria ordinanza, può temporaneamente ed eccezionalmente estendere tale divieto alle bevande con contenuto alcolico inferiore al 21 % del volume.

### **Sulle autostrade**

Negli esercizi commerciali e nei locali pubblici con accesso sulle autostrade è sempre vietata la somministrazione di bevande superalcoliche (art. 6 bis del dl 151/2003). Inoltre nelle aree di servizio situate lungo le autostrade, dalle 22 alle 6 è vietata non solo la somministrazione, ma anche la vendita al banco di bevande superalcoliche (art. 14 della legge 30 marzo 2001, n. 125).

Viceversa la vendita al di fuori del banco (ad esempio nel minimarket dell'autogrill) non è mai vietata.

### **Divieto di somministrazione dopo le 2 di notte**

In molti locali la somministrazione di bevande alcoliche avviene congiuntamente ad attività di intrattenimento. In tal caso la legge<sup>2</sup> stabilisce che tutti i titolari e i gestori di locali ove si svolgono, con qualsiasi modalità e in qualsiasi orario, spettacoli o altre forme di intrattenimento, congiuntamente all'attività di vendita e di somministrazione di bevande alcoliche, devono:

- 1) **interrompere** la somministrazione di bevande alcoliche dopo le 2 della notte;
- 2) **assicurarsi** che all'uscita del locale sia possibile effettuare, in maniera volontaria da parte dei clienti, una rilevazione del tasso alcolemico;
- 3) **esporre** all'entrata, all'interno e all'uscita dei locali apposite tabelle che riproducano i contenuti stabiliti con decreto dal ministro della Salute.

La norma vieta la somministrazione, ma tace sulla vendita per asporto che, perciò, è da ritenersi consentita. L'inosservanza di queste disposizioni "comporta la sanzione della chiusura del locale da sette fino a trenta giorni, secondo la valutazione dell'autorità competente" (art. 6 comma 3 del dl 117/2007).

Si tratta di una sanzione amministrativa non pecuniaria, di competenza del Comune, cioè dell'autorità che ha rilasciato l'autorizzazione. Agli acquirenti al di fuori degli orari consentiti si applica la sanzione amministrativa di cui all'art. 687 cp.

### **Altri divieti**

#### **La somministrazione a determinate persone**

L'art. 689 cp prevede una sanzione penale per l'esercente il quale somministra, in un luogo pubblico o aperto al pubblico, bevande alcoliche a un minore di anni 16, o a persona che appaia affetta da malattia di mente, o che si trovi in manifeste condizioni di deficienza psichica a causa di un'altra infermità.

#### **La somministrazione di bevande alcoliche da parte di minore**

Secondo l'art. 188 del Reg. tulps "I minori degli anni diciotto non possono essere adibiti alla somministrazione al minuto di bevande alcoliche negli esercizi pubblici, anche se trattasi di esercizi nei quali la vendita al minuto o il consumo delle bevande alcoliche non costituiscono prestazione unica od essenziale dell'esercizio".

#### **Determinazione, in altri, dello stato di ubriachezza**

L'art. 690 cp sanziona penalmente chiunque (non solo l'esercente) in un luogo pubblico o aperto al pubblico, cagiona l'ubriachezza altrui, somministrando bevande alcoliche.

#### **Somministrazione di bevande alcoliche a persona in stato di manifesta ubriachezza**

L'art. 691 cp sanziona penalmente chiunque somministra bevande alcoliche a una persona in stato di manifesta ubriachezza. Qualora il colpevole sia un esercente un'osteria o altro pubblico spaccio di cibi e bevande, la condanna importa la sospensione dall'esercizio.

Le norme vietano la somministrazione, ma non la vendita per asporto, che quindi non è sanzionabile.

## Procedure

Per l'accertamento delle violazioni delle norme penali e di quelle che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie, si applicano rispettivamente il cpp e la legge 689/81.

Inoltre, secondo l'art. 183 del Reg. tulps "Gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria, quando l'accertamento delle contravvenzioni lo richieda, o l'esercente contesti la natura

o il grado alcolico della bevanda, debbono sequestrare una bottiglia della bevanda in contestazione". Infine l'art. 182 del Reg. tulps stabilisce che le autorità di pubblica sicurezza (non gli ufficiali e agenti di ps di propria iniziativa) e sanitarie, allo scopo di accertare il delle bevande alcoliche di qualsiasi genere, hanno sempre facoltà di far procedere al prelevamento dei campioni nei modi e nelle forme stabiliti dalle norme speciali sulla materia o indicati nel medesimo art. 182.

## Pubblicità

La convenzione di Strasburgo del 1989 sulla televisione transfrontaliera, ratificata con legge 5 ottobre 1991, ha posto limiti alla pubblicità televisiva di alcolici che deve:

- a) non rivolgersi espressamente ai minori;
- b) non collegare il consumo di alcolici con prodezze fisiche o con la guida di autoveicoli;
- c) non indurre a credere che le bevande alcoliche possiedano proprietà terapeutiche oppure che abbiano un effetto stimolante, sedativo o che possano risolvere problemi personali;
- d) non incoraggiare il consumo smodato di bevande alcoliche o presentare in luce negativa l'astinenza o la sobrietà;
- e) non insistere indebitamente sul forte grado alcolico delle bevande. Con la legge 125/2001, la pubblicità (non solo televisiva) di bevande alcoliche e superalcoliche ha trovato una organica disciplina, prevedendo anche pesanti sanzioni amministrative. Per le norme sulle emittenti radiotelevisive a tutela dei minori, non è ammesso il PMR (pagamento in misura ridotta, art.10 comma 5 della legge 3 maggio 2004, n. 112)

di Gianni Calesini

## NOTE

- 1) *A questa conclusione si giunge se si considera che l'art. 176 del regolamento rinvia all'art. 89 tulps, abrogato. chi invece afferma che si debba ancora tener conto di quanto prevedeva l'abrogato 89, ritiene che, nei chioschi con parcheggio decennale, sia vietata, oltre che ogni somministrazione, anche la vendita per asporto: a) di alcolici di gradazione inferiore al 21% del volume, in recipienti sigillati contenenti meno di l. 0,33; b) di alcolici di gradazione superiore al 21% del volume, in recipienti sigillati contenenti meno di l. 0,20.*
- 2) *di 3 agosto 2007, n. 117, conv. con modificaz. con l 2 ottobre 2007, n. 160.*



## PRONTUARIO

VIOLAZIONE	SANZIONE EDITTALE	PROCEDURA	AUTORITÀ	NOTE
<b>Vendita ambulante</b> Vendita ambulante di bevande alcoliche di qualsiasi gradazione (art. 87 tulps)	Sanz. amm. da € 516 a € 3.098	PMR entro 60gg € 1.032	Prefetto	
<b>Vendita al banco lungo le autostrade</b> Vendere al banco bevande superalcoliche nelle aree di servizio situate lungo le autostrade, dalle 22 alle ore 6 (art. 14 l.1125/2001)	Sanz. amm. da €2.582 a €5.164	PMR entro 60gg € 1.721,33	Comune	Secondo altra dottrina, l'autorità competente sarebbe il prefetto
<b>Divieto di somministrazione di bevande superalcoliche sulle autostrade</b> Negli esercizi commerciali e nei locali pubblici con accesso sulle autostrade è vietata la somministrazione di bevande superalcoliche (art. 6 bis del dl 151/2003)				Segnalazione al Comune per sospensione dell'autorizzazione
<b>Divieto di somministrazione di alcolici dopo le 2 di notte</b> I titolari e i gestori di locali ove si svolgono, con qualsiasi modalità e in qualsiasi orario, spettacoli o altre forme di intrattenimento, congiuntamente all'attività di vendita e di somministrazione di bevande alcoliche, devono interrompere la somministrazione di bevande alcoliche dopo le ore 2 della notte (art. 6 comma 2 del dl 117/2007)	Sospensione dell'autorizzazione da gg 7 a gg 30		Comune	Segnalazione al Comune

segue

VIOLAZIONE	SANZIONE EDITTALE	PROCEDURA	AUTORITÀ	NOTE
<p><b>Consumo di bevande alcoliche in tempo di vendita non consentito</b></p> <p>Acquistare o consumare, in un esercizio pubblico, bevande alcoliche fuori del tempo in cui ne è permessa la vendita (art. 687 cp)</p>	Sanz. amm. sino a € 51	PMR entro 60 gg € 17	Comune	
<p><b>Ubbriachezza</b></p> <p>Chiunque, in luogo pubblico o aperto al pubblico, è colto in stato di manifesta ubbriachezza (art. 688 cp)</p>	Sanz. amm. da € 51 a € 309	PMR entro 60 gg € 102	Prefetto	
<p><b>Fabbricazione o commercio abusivo di liquori o droghe, o di sostanze destinate alla loro composizione</b></p> <p>Contro il divieto della legge ovvero senza osservare le prescrizioni della legge o dell'Autorità, fabbricare o introdurre nello Stato liquori o altre bevande alcoliche (art. 686/1^ cp)</p>	Sanz. amm. da € 413 a € 2.478	PMR non ammesso	Dirett. Region. Agenzia Dogane	
<p><b>Somministrazione di bevande alcoliche a minori o infermi di mente</b></p> <p>Esercente di un'osteria o altro pubblico spaccio di cibi o di bevande, il quale somministra, in luogo pubblico o aperto al pubblico, bevande alcoliche ad un minore degli anni 16, o a persona che appaia affetta da malattia mentale, o che si trovi in manifesta condizione di deficienza psichica a causa di un'altra infermità (art. 689 cp)</p>	Pena pecuniaria, o permanenza domiciliare o lavoro di pubblica utilità (art. 52 dlgs 274/2000)	Procedibilità d'ufficio	Procura	La condanna comporta la sospensione dall'esercizio. Competenza del Giudice di pace
<p><b>Determinazione in altri dello stato di ubbriachezza</b></p> <p>Chiunque, in un luogo pubblico o aperto al pubblico, cagiona l'ubbriachezza altrui, somministrando bevande alcoliche (art. 690 cp)</p>	Pena pecuniaria, o permanenza domiciliare o lavori di pubblica utilità (art. 52 dlgs 274/2000)	Procedibilità d'ufficio	Procura	La condanna comporta la sospensione dell'esercizio. Competenza del Giudice di pace
<p><b>Somministrazione come prezzo di scommessa o gioco o raggagliata a ora</b></p> <p>Violazione del divieto di somministrare al minuto bevande alcoliche di qualsiasi specie come prezzo di scommessa o di gioco, farne vendita a prezzo raggagliato a ora o frazione di ora (art. 181 Reg. tulps)</p>	Sanz. amm. da € 154 a € 1.032 (art. 221bis/2^ tulps)	PMR entro 60 gg € 308	Prefetto	
<p><b>Adibire minori alla somministrazione di alcolici</b></p> <p>Violazione del divieto di adibire, negli esercizi pubblici, minori di anni 18 alla somministrazione di bevande alcoliche (art. 188 Reg. tulps)</p>	Arresto fino a 2 mesi o ammenda fino a € 103 (art. 221 tulps)		Procura	Il divieto non si applica al coniuge ed ai parenti ed affini non oltre il 3° grado dell'esercente, e con lui conviventi

VIOLAZIONE	SANZIONE EDITTALE	PROCEDURA	AUTORITÀ	NOTE
<p><b>Obbligo di assicurare la possibilità di volontaria rilevazione del tasso alcolemetrico</b></p> <p>I titolari e i gestori di locali ove si svolgono, con qualsiasi modalità e in qualsiasi orario, spettacoli o altre forme di intrattenimento, congiuntamente all'attività di vendita e di somministrazione di bevande alcoliche, devono assicurarsi che all'uscita del locale sia possibile effettuare, in maniera volontaria da parte dei clienti, una rilevazione del tasso alcolemico (art. 6 comma 2 del dl 117/2007)</p>	Sospensione dell'autorizzazione da gg 7 a gg 30		Comune	Segnalazione al Comune
<p><b>Obbligo di esporre le tabelle ministeriali</b></p> <p>I titolari e i gestori di locali ove si svolgono, con qualsiasi modalità e in qualsiasi orario, spettacoli o altre forme di intrattenimento, congiuntamente all'attività di vendita e di somministrazione di bevande alcoliche, devono esporre all'entrata, all'interno e all'uscita dei locali apposite tabelle che riproducano:</p> <p>a) la descrizione dei sintomi correlati ai diversi livelli di concentrazione alcolemica nell'aria alveolare espirata;</p> <p>b) le quantità, espresse in centimetri cubici, delle bevande alcoliche più comuni che determinano il superamento del tasso alcolemico per la guida in stato di ebbrezza, pari a 0,5 grammi per litro, da determinare anche sulla base del peso corporeo (art. 6 comma 2 del dl 117/2007)</p>	Sospensione dell'autorizzazione da gg 7 a gg 30		Comune	Segnalazione al Comune.  I contenuti delle tabelle sono stabiliti con decreto del ministro della Salute
<p><b>Tutela della sicurezza sul lavoro</b></p> <p>Violazione del divieto di assunzione e di somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche nelle attività lavorative che comportano un elevato rischio di infortuni sul lavoro ovvero per la sicurezza, l'incolumità o la salute dei terzi (art. 15 l.125/2001)</p>	Sanz. amm. da € 516 a € 2.582	PMR entro 60 gg € 860,66	Direz. Prov. lavoro	Il divieto vige per le attività individuate con Provv. 16-03-2006, n. 2540 (in G.U. 30 marzo 2006, n. 75)
<p><b>Pubblicità ingannevole</b></p> <p>Pubblicità di bevande alcoliche o superalcoliche, che attribuisce efficacia o indicazioni terapeutiche non espressamente riconosciute dal ministero della Salute (art. 13/2^, lett. b) l. 125/2001)</p>	Sanz. amm. da € 2.582 a € 10.329	PMR entro 60 gg € 3.443	Prefetto	
<p><b>Pubblicità ingannevole</b></p> <p>Pubblicità di bevande alcoliche e superalcoliche che rappresenti in modo positivo l'assunzione di bevande alcoliche o superalcoliche (art. 13/2^, lett. c) l. 125/2001)</p>	Sanz. amm. da € 2.582 a € 10.329	PMR entro 60 gg € 3.443	Prefetto	
<p><b>Tutela dei minori</b></p> <p>Pubblicità diretta o indiretta di bevande alcoliche o superalcoliche nei luoghi frequentati prevalentemente da minori di 18 anni di età (art. 13/3^ l. 125/2001)</p>	Sanz. amm. da € 2.582 a € 10.329	PMR entro 60 gg € 3.443	Prefetto	

segue

VIOLAZIONE	SANZIONE EDITTALE	PROCEDURA	AUTORITÀ	NOTE
<b>Tutela dei minori nelle trasmissioni radiotelevisive</b> Pubblicità radiotelevisiva di bevande superalcoliche nella fascia oraria dalla 16 alle 19 (art. 13/4^ l 125/2001)	Sanz. amm. da 2.582,00 a € 3.443,00	PMR non ammesso (art. 10/5 Legge 3.5.2004, n. 112)	Autorità Garanzie nelle Comunicazioni	
<b>Tutela dei minori nelle trasmissioni radiotelevisive</b> Violazione del divieto di trasmettere, all'interno di programmi rivolti a minori e nei quindici minuti precedenti e successivi alla trasmissione degli stessi, pubblicità di bevande alcoliche e superalcoliche (art. 13/2 lett. a) l 125/2001)	Sanz. amm. da 2.582,00 a € 3.443,00	PMR non ammesso (art. 10/5 Legge 3.5.2004, n. 112)	Autorità Garanzie nelle Comunicazioni	

### Norme applicabili in assenza di legislazione regionale

VIOLAZIONE	SANZIONE EDITTALE	PROCEDURA	AUTORITÀ	NOTE
<b>Divieto di somministrazione nei luoghi di convegno</b> Somministrazione di bevande aventi contenuto alcolico superiore al 21 per cento del volume, negli esercizi operanti nell'ambito di impianti sportivi, fiere, complessi di attrazione dello spettacolo viaggiante con carattere temporaneo, nel corso di sagre e fiere, e simili luoghi di convegno nonché nel corso di manifestazioni sportive o musicali all'aperto (art. 5/2^ l 287/91).	Sanz. amm. da € 516,00 a € 3.098,00 (art. 10/2^ l 287/91)	PMR entro 60gg € 1.032	Comune	Si applicano gli artt. 17 ter e 17 quater tulps
<b>Divieto di somministrazione nei luoghi di convegno</b> Somministrazione di bevande con contenuto alcolico inferiore al 21% del volume, quando il sindaco, con propria ordinanza, abbia temporaneamente ed eccezionalmente esteso il divieto previsto dalla legge per i soli superalcolici (art. 5/2^ l 287/91)	Sanz. amm. da € 516,00 a € 3.098,00 (art. 10/2^ l 287/91)	PMR entro 60 gg € 1.032	Comune	Si applicano gli artt. 17 ter e 17 quater tulps

Articolo tratto dal mensile ufficiale della Polizia di Stato, "Polizia Moderna" numero 1 del gennaio 2009 (pagg. 58-64).

## 1.6 TABELLA PER LA STIMA DELLE QUANTITÀ DI BEVANDE ALCOLICHE CHE DETERMINANO IL SUPERAMENTO DEL TASSO ALCOLEMICO LEGALE PER LA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA, PARI A 0,5 GRAMMI PER LITRO

(Art.6 del decreto legge 3 agosto 2007 n. 117 convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1 della legge 2 ottobre 2007 n. 160)

### La Tabella contiene I LIVELLI TEORICI DI ALCOLEMIA RAGGIUNGIBILI DOPO L'ASSUNZIONE DI UNA UNITÀ ALCOLICA

UNITÀ ALCOLICA DI RIFERIMENTO (in cc) (Bicchiere, lattina o bottiglia serviti usualmente nei locali)

Birra	330 cc	40 cc
Vino	125 cc	100 cc
Vini liquorosi-aperitivi	80 cc	150 cc
Digestivi	40 cc	summare i componenti
		Superalcolici
		Champagne/spumante
		Ready to drink
		MIX

I valori di ALCOLEMIA, calcolati in base al sesso, al peso corporeo e all'essere a stomaco vuoto o pieno, sono solo indicativi e si riferiscono ad una assunzione entro i 60-100 minuti precedenti

Se si assumono più unità alcoliche, per conoscere il valore di alcolemia raggiunto è necessario sommare i valori indicati per ciascuna unità alcolica consumata \*\*

## DONNE

BEVANDA	Gradazione alcolica (Vol. %)	STOMACO VUOTO						STOMACO PIENO							
		Peso corporeo (Kg)						Peso corporeo (Kg)							
		45	55	60	65	75	80	45	55	60	65	75	80		
		Livelli teorici di alcolemia													
birra analcolica	0,5	0,06	0,05	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	
birra leggera	3,5	0,39	0,32	0,29	0,27	0,24	0,22	0,22	0,22	0,22	0,19	0,17	0,16	0,14	0,13
birra normale	5	0,56	0,46	0,42	0,39	0,34	0,32	0,32	0,32	0,26	0,24	0,22	0,22	0,19	0,18
birra speciale	8	0,90	0,73	0,67	0,62	0,54	0,50	0,50	0,42	0,39	0,36	0,36	0,31	0,29	0,29
birra doppio malto	10	1,12	0,92	0,84	0,78	0,67	0,63	0,63	0,53	0,48	0,45	0,45	0,39	0,36	0,36
vino	12	0,51	0,42	0,38	0,35	0,31	0,29	0,29	0,24	0,22	0,20	0,20	0,18	0,17	0,17
vini liquorosi-aperitivi	18	0,49	0,40	0,37	0,34	0,29	0,28	0,28	0,23	0,21	0,20	0,20	0,17	0,16	0,16
digestivi	25	0,32	0,26	0,24	0,22	0,19	0,18	0,18	0,16	0,15	0,14	0,12	0,12	0,11	0,11
digestivi	30	0,39	0,32	0,29	0,27	0,23	0,22	0,22	0,19	0,18	0,16	0,16	0,14	0,13	0,13
superalcolici	35	0,45	0,37	0,34	0,31	0,27	0,25	0,25	0,22	0,21	0,19	0,19	0,16	0,15	0,15
superalcolici	45	0,58	0,47	0,43	0,40	0,35	0,33	0,33	0,29	0,26	0,24	0,24	0,21	0,20	0,20
superalcolici	60	0,77	0,63	0,58	0,53	0,46	0,43	0,43	0,38	0,35	0,33	0,33	0,28	0,26	0,26
champagne/spumante	11	0,37	0,31	0,28	0,26	0,22	0,21	0,21	0,18	0,16	0,15	0,15	0,13	0,12	0,12
ready to drink	2,8	0,12	0,10	0,09	0,08	0,07	0,07	0,07	0,06	0,06	0,05	0,05	0,04	0,04	0,04
ready to drink	5	0,24	0,20	0,18	0,17	0,14	0,14	0,14	0,12	0,11	0,10	0,10	0,09	0,08	0,08

\*\* Esempi: donna, peso 45 Kg, ha assunto a stomaco vuoto 1 birra leggera ed 1 aperitivo alcolico. Alcolemia attesa:  $0,39+0,49 = 0,88$  grammi/litro; donna, peso 60 Kg, ha assunto a stomaco pieno 2 superalcolici (60%). Alcolemia attesa:  $0,35+0,35 = 0,70$ .

## UOMINI

BEVANDA	STOMACCO VUOTO					STOMACCO PIENO										
	Gradazione alcolica (Vol. %)	Peso corporeo (Kg)					BEVANDA	Gradazione alcolica (Vol. %)	Peso corporeo (Kg)							
		55	65	70	75	80			90	55	65	70	75	80	90	
		Livelli teorici di alcolemia										Livelli teorici di alcolemia				
birra analcolica	0,5	0,04	0,03	0,01	0,01	0,01	birra analcolica	0,5	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01		
birra leggera	3,5	0,25	0,21	0,19	0,18	0,17	birra leggera	3,5	0,14	0,12	0,11	0,10	0,10	0,09		
birra normale	5	0,35	0,30	0,28	0,26	0,24	birra normale	5	0,20	0,17	0,16	0,15	0,14	0,12		
birra speciale	8	0,56	0,48	0,44	0,41	0,39	birra speciale	8	0,33	0,28	0,26	0,24	0,22	0,20		
birra doppio malto	10	0,71	0,6	0,55	0,52	0,49	birra doppio malto	10	0,41	0,34	0,32	0,30	0,28	0,25		
vino	12	0,32	0,27	0,25	0,24	0,22	vino	12	0,18	0,16	0,15	0,14	0,13	0,11		
vini liquorosi-aperitivi	18	0,31	0,26	0,24	0,23	0,21	vini liquorosi-aperitivi	18	0,18	0,15	0,14	0,13	0,12	0,11		
digestivi	25	0,20	0,17	0,16	0,15	0,15	digestivi	25	0,12	0,10	0,10	0,09	0,08	0,08		
digestivi	30	0,24	0,21	0,19	0,18	0,18	digestivi	30	0,15	0,13	0,12	0,11	0,10	0,09		
superalcolici	35	0,28	0,24	0,22	0,21	0,19	superalcolici	35	0,17	0,15	0,14	0,13	0,12	0,11		
superalcolici	45	0,36	0,31	0,29	0,27	0,25	superalcolici	45	0,22	0,19	0,17	0,16	0,15	0,14		
superalcolici	60	0,48	0,41	0,38	0,36	0,33	superalcolici	60	0,30	0,25	0,23	0,22	0,20	0,18		
champagne/spumante	11	0,24	0,19	0,18	0,17	0,16	champagne/spumante	11	0,14	0,11	0,11	0,10	0,09	0,08		
ready to drink	2,8	0,08	0,06	0,06	0,06	0,05	ready to drink	2,8	0,05	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03		
ready to drink	5	0,15	0,13	0,12	0,11	0,10	ready to drink	5	0,09	0,08	0,07	0,07	0,06	0,06		

\*\* Esempi: uomo, peso corporeo 75 Kg, ha assunto a stomaco vuoto 2 birre speciali. Alcolemia attesa:  $0,41+0,41 = 0,82$  grammi/litro; uomo, peso corporeo 55 Kg, ha assunto a stomaco vuoto 1 birra doppio malto ed 1 superalcolico di media gradazione (45%). Alcolemia attesa:  $0,71+0,36 = 1,07$  grammi/litro.

### AVVERTENZE PER UNA CORRETTA LETTURA DELLA TABELLA

La tabella fornisce informazioni volte a favorire una autovalutazione dei livelli di alcolemia (concentrazione di alcol nel sangue) conseguenti all'assunzione delle più comuni bevande alcoliche; lo scopo principale è quello di contribuire ad identificare o calcolare le quantità di alcol che determinano il superamento del limite legale fissato per la guida e di promuovere una guida sicura e responsabile.

A tal fine è importante sapere che:

- esiste un legame diretto tra livelli crescenti di alcolemia (concentrazione di alcol nel sangue) e rischio relativo di causare o essere coinvolti in un incidente grave o mortale;
- le alterazioni delle capacità alla guida sono direttamente influenzate dalla quantità di alcol consumata e si manifestano con l'assunzione di tutti i tipi di bevande alcoliche, senza distinzione;
- tutte le quantità di alcol, anche quelle minime o moderate, pongono l'individuo in una condizione di potenziale rischio;
- a parità di quantità di alcol consumate, individui differenti possono registrare variazioni anche notevoli nei livelli di alcolemia, in funzione: del genere (con differenze tra maschi e femmine), dell'età, della massa corporea (magrezza o obesità), della assunzione o meno di cibo (se a stomaco pieno o a digiuno), della consuetudine con cui si assume l'alcol, della presenza di malattie o condizioni psico-fisiche individuali o genetiche, della assunzione di farmaci anche di uso comune (es. aspirina, antistaminici, anticoncezionali, antinfiammatori, antipertensivi, anticoagulanti, antibiotici, farmaci per il sistema nervoso). Di conseguenza, a fronte delle molteplici variabili che possono influenzare il livello individuale di alcolemia, è nella pratica impossibile calcolare con precisione la quantità esatta di alcol da assumere senza superare il limite legale di alcolemia dello 0,5 grammi/litro.

**Non esistono livelli di consumo alcolico sicuri alla guida.**

**Il comportamento più sicuro per prevenire un incidente alcolcorrelato è di evitare di consumare bevande alcoliche se ci si deve porre alla guida di un qualunque tipo di veicolo.**

NOTA BENE: i valori di alcolemia riportati in tabella non hanno una validità legale, rappresentano solo una stima della concentrazione di alcol nel sangue conseguente all'assunzione di un'unità di bevanda alcolica e forniscono un valore puramente indicativo che non può essere in alcun modo acquisito come garanzia di sicurezza e/o di idoneità psico-fisica alla guida.

## 1.7 TABELLA DESCRITTIVA DEI PRINCIPALI SINTOMI CORRELATI AI DIVERSI LIVELLI DI CONCENTRAZIONE ALCOLEMICA

(Art. 6 del decreto-legge 3 agosto 2007 n. 117 convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, della legge 2 ottobre 2007, n. 160)

### LIMITE LEGALE DEL TASSO ALCOLEMICO PER LA GUIDA: 0,5 GRAMMI per LITRO

Concentrazione di alcol nel sangue (g/L)	Sensazioni più frequenti (*)	Effetti progressivi e abilità compromesse (*)
0	Nessuna	Nessuna
0.1-0.2	Iniziale sensazione di ebbrezza Iniziale riduzione delle inibizioni e del controllo	Affievolimento della vigilanza, attenzione e controllo Iniziale riduzione del coordinamento motorio Iniziale riduzione della visione laterale Nausea
0.3-0.4	Sensazione di ebbrezza. Riduzione delle inibizioni, del controllo e della percezione del rischio	Riduzione delle capacità di vigilanza, attenzione e controllo Riduzione del coordinamento motorio e dei riflessi Riduzione della visione laterale Vomito
<b>0.5 g/L : LIMITE LEGALE DEL TASSO ALCOLEMICO PER LA GUIDA</b>		
0.5-0.8	Cambiamenti dell'umore Nausea, sonnolenza Stato di eccitazione emotiva	Riduzione della capacità di giudizio Riduzione della capacità di individuare oggetti in movimento e della visione laterale Riflessi alterati Alterazione delle capacità di reazione agli stimoli sonori e luminosi Vomito
0.9-1.5	Alterazione dell'umore Rabbia Tristezza Confusione mentale, disorientamento	Compromissione della capacità di giudizio e di autocontrollo Comportamenti socialmente inadeguati Linguaggio mal articolato Alterazione dell'equilibrio Compromissione della visione, della percezione di forme, colori, dimensioni Vomito
1.6-3.0	Stordimento Aggressività Stato depressivo Apatia Letargia	Compromissione grave dello stato psicofisico Comportamenti aggressivi e violenti Difficoltà marcata a stare in piedi o camminare Stato di inerzia generale Ipotermia Vomito
3.1- 4.0	Stato di incoscienza	Allucinazioni Cessazione dei riflessi Incontinenza Vomito Coma con possibilità di morte per soffocamento da vomito
Oltre 4	Difficoltà di respiro, sensazione di soffocamento Sensazione di morire	Battito cardiaco rallentato Fame d'aria Coma Morte per arresto respiratorio

(\*) A parità di quantità di alcol assunto, sensazioni ed effetti sono estremamente variabili da soggetto a soggetto, con possibilità di manifestazioni anche opposte tra di loro; in tabella sono riportati sensazioni ed effetti più frequentemente rilevati.

## 1.8 Telegramma Presidente della Repubblica

IN OCCASIONE DEL CONVEGNO DEDICATO ALLA SICUREZZA SULLE STRADE, IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA, ESPRIME APPREZZAMENTO PER L'INIZIATIVA, CHE SI LEGA ALLE NUMEROSE, MERITORIE CAMPAGNE PROMOSSE DA ISTITUZIONI, ENTI E ASSOCIAZIONI IN FAVORE DI UNA COSTANTE E CAPILLARE ATTIVITÀ DI EDUCAZIONE E PREVENZIONE.

NELL'AUSPICIO CHE GLI STRUMENTI DIVULGATIVI OFFERTI AI GIOVANI E ALLE LORO FAMIGLIE POSSANO CONCORRERE ALLA FORMAZIONE DI UN ATTEGGIAMENTO SEMPRE PIÙ RESPONSABILE, IL CAPO DELLO STATO INVIA A LEI, AI RELATORI E AGLI INTERVENUTI UN CORDIALE SALUTO, CUI UNISCO IL MIO PERSONALE.

*DANATO MARRA  
SEGRETARIO GENERALE PRESIDENTE REPUBBLICA*

## **1.9 ISP.C. Michele PATERNOSTER**

### **Segretario Generale Nazionale ANPS**

L' A.N.P.S. – Associazione Nazionale della Polizia di Stato è diretta derivazione dell'Associazione Nazionale Guardie di Pubblica Sicurezza, eretta Ente Morale con Decreto del Presidente della Repubblica n. 820 del 7 ottobre 1970.

L'attuale denominazione venne assunta, in conformità della legge n. 121 del 1 aprile 1981, con la demilitarizzazione del Corpo delle Guardie di P.S. che diede vita alla Polizia di Stato.

Dal 20 marzo 2001 è stata riammessa nelle Associazioni d'Arma.

La Presidenza Nazionale è in Roma, via Statilia, 30.

L'Associazione riunisce non solo il personale della Polizia di congedo, ma, altresì, quello in servizio attivo nonché i cittadini italiani che possedendo i requisiti civili e morali necessari, ne facciano richiesta.

Soci Onorari, per Statuto, sono Il Capo e i Vice Capi della Polizia, i Prefetti e i Questori in sede, la Medaglia d'Oro al V.M., al V.C. ed i Grandi Invalidi della Polizia di Stato.

Essa conta attualmente sul territorio italiano 150 Sezioni ed 1 in Canada.

Tutte le Sezioni intrattengono rapporti di amicizia e cordialità con le Associazioni consorelle e, insieme a queste, partecipano, con rappresentanze, bandiera e labaro, a manifestazioni e cerimonie ufficiali.

Le finalità dell'A.N.P.S. sono quelle di mantenere sempre integro, promuovendo le varie iniziative, un legame di solidarietà tra gli iscritti, alimentando l'ideale di dedizione alla Polizia, alla Patria e alle Istituzioni, trasmettendola alle nuove leve.

L' Associazione è apolitica, apartitica ed ha lo scopo di:- tramandare le tradizioni della Polizia di Stato, promuovere e cementare l' unione di tutti i suoi appartenenti, di qualsiasi grado e qualifica, in congedo ed in servizio, rafforzandone i vincoli di fratellanza e curandone gli interessi;

- svolgere ogni possibile assistenza morale, culturale, ricreativa e sportiva, promuovendo le iniziative a tale scopo necessarie, ivi comprese quelle intese ad assecondarne le attese di ordine economico ed amministrativo;
- attuare rapporti di solidarietà con le Associazioni d'Arma e con le altre aventi scopi affini;
- istituire gruppi di volontariato per il conseguimento dei fini dello Stato e delle Pubbliche Amministrazioni in materia di Protezione Civile, in occasione di catastrofi e di calamità naturali, cooperando con Enti, Associazioni e singoli, per la salvaguardia del benessere e della sicurezza pubblica.

Espressione viva delle tradizioni e degli ideali posti a suo fondamento, è il Medagliere Nazionale, patrimonio di onore e gloria, custodito nella Sede della Presidenza Nazionale, che ricorda le onorificenze assegnate individualmente al personale della Polizia di Stato dal 1852 ad oggi.

## 1.10 Leonardo Carioni

### Iniziativa del Presidente della Provincia di Como

#### **Modifiche all'articolo 171 del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, in materia di abbigliamento tecnico protettivo**

*Il presente disegno di legge intende affrontare un argomento di grande rilevanza e delicatezza, per gli elevatissimi costi sociali e materiali che il continuo incremento degli incidenti stradali comporta per la collettività: migliorare la sicurezza passiva degli utenti di veicoli a due ruote. A tal fine si propone di modificare l'articolo 171 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 prevedendo che oltre all'obbligo di indossare il casco protettivo, che si è dimostrato assai efficace per ridurre le lesioni al capo, sia imposto l'utilizzo di abbigliamento tecnico protettivo che consenta di prevenire le lesioni alla colonna vertebrale.*

*La sicurezza degli utenti di veicoli a due ruote è un argomento di estrema attualità. Le prestazioni delle nostre moto, la viabilità e lo stato delle strade sono fattori di rischio oggettivi, di cui è necessario prendere sempre più coscienza.*

*Come noto, negli anni '80 con l'intensificarsi del traffico è stato necessario introdurre l'uso obbligatorio del casco, inizialmente previsto soltanto per i conducenti minorenni ed in seguito esteso fino a ricomprendere qualunque categoria di utenti di veicoli a due ruote, in virtù della provata efficacia di tale strumento nella prevenzione dei traumi cranici.*

*Da allora la tendenza all'incremento del traffico non si è mai attenuata: oggi gli utenti di veicoli a due ruote sono molto più esposti alla possibilità di un incidente di quanto non fosse venti anni fa. È aumentato il traffico automobilistico, ma è cresciuta anche la percentuale dei veicoli a due ruote.*

*L'introduzione dell'obbligo di uso del casco protettivo, riducendo l'incidenza del trauma cranico, ha avuto conseguenze assai positive sia in termini di risparmio di costi umani, sia in termini di risparmio di costi sociali connessi al fenomeno dell'infortunistica stradale.*

*Se è ormai acclarato che l'uso obbligatorio del casco è assai efficace nella riduzione di mortalità e gravità delle lesioni alla testa, purtroppo l'uso dello stesso è del tutto inutile relativamente ai traumi della colonna vertebrale, le cui conseguenze consistono spesso in una invalidità permanente.*

*Dal punto di vista anatomico funzionale, è bene sottolineare che il complesso osteo-articolare, insieme alla imponente muscolatura assiale che ne aiuta la funzione, rappresenta una vera colonna di sostegno del nostro organismo, ma soprattutto esercita l'importante funzione di proteggere quella parte importante ed insostituibile del sistema nervoso centrale che è il midollo spinale, deputato a condurre tutti gli stimoli motori dal centro (cervello) alla periferia (nervi e muscoli), e tutti gli stimoli sensoriali (sensazioni termiche, tattili, dolorifiche, percezione del corpo nello spazio e quindi la raffinata abilità nel movimento possibile negli equilibristi) dalla periferia al centro.*

*I traumi della colonna vertebrale sono purtroppo una voce della medicina e chirurgia che pesa gravemente nel bilancio sociale ed economico delle società moderne. Infatti sono notevolmente in aumento in proporzione all'incremento di incidenti sulla strada. Inoltre vanno tristemente ad incidere in modo prevalente in una fascia di età medio-giovanile. Al contrario dei traumi cranici, che per esempio hanno risentito positivamente dell'uso obbli-*

*gatorio del casco nella guida dei veicoli a due ruote, per i traumi della colonna vertebrale non vi sono al momento presidi atti a prevenire gravi danni da incidente stradale.*

*Su quest'ultima considerazione s'innesta il disegno di legge qui proposto, che mira proprio a rendere obbligatorio l'uso di abbigliamento tecnico che consenta in primo luogo di garantire un elevato livello di protezione all'intera colonna vertebrale, dalla nuca alla zona sacrale.*

*Negli ultimi anni l'offerta di capi protettivi è cresciuta e si è sviluppata, anche grazie ad una maggiore sensibilità sulla sicurezza stradale, che ha determinato importanti investimenti in ricerca e sviluppo. Tanti e diversificati sono i prodotti già diffusi nel settore motociclistico: parascienza, protettori rimovibili su spalle, gomiti e avambracci, guanti, ginocchiere, gilet o giacche con all'interno dispositivi airbag .*

*Per queste ragioni, propongo che, analogamente a quanto avvenuto a suo tempo per il casco, gli utilizzatori di veicoli a due ruote siano tenuti obbligatoriamente ad indossare durante la marcia specifici capi di abbigliamento protettivi. Sarà cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti stabilire con apposita normativa le relative caratteristiche tecniche e le tipologie di omologazione.*

*In conclusione, ritengo che le ragioni sopra esposte dimostrino in maniera chiara l'importanza e l'utilità del disegno di legge proposto, consigliandone una rapida approvazione, soprattutto in considerazione dell'impatto che esso avrebbe in un Paese quale il nostro in cui l'utilizzo dei veicoli a due ruote è diffusissimo.*

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

1. All'articolo 171 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole «casco protettivo», ovunque ricorrano, sono aggiunte le seguenti: «ed abbigliamento tecnico protettivo».

## 1.11 S.E. Dr. SANTE FRANTELLIZZI - PREFETTO di COMO

La sicurezza della circolazione stradale è divenuto ormai un tema frequentemente dibattuto. Segno evidente della notevole rilevanza che l'argomento ha assunto negli ultimi anni per l'aumento della incidentalità sulle strade, spesso con esiti drammatici.

I dati, infatti, sulla incidentalità a livello generale sono ancora molto preoccupanti: nella nostra provincia l'anno 2008 è iniziato male; troppi morti nei primi mesi.

Tra i dati statistici sono stato colpito anche da un fenomeno, che magari non viene spesso considerato nella giusta dimensione, che è quello dei pedoni che in Italia hanno perso la vita mentre attraversano sulle strisce: nel 2005 sono stati 672, il 12% del totale delle vittime di incidenti stradali. Tra i Paesi esaminati l'Italia, anche in questa classifica, è tra i peggiori, dopo la Spagna, e registra un valore due volte e mezzo più alto rispetto all'Olanda, il Paese "più virtuoso".

Conosciamo bene la piaga della guida in stato ebbrezza, che caratterizza circa il 30% degli incidenti stradali e l'eccesso di velocità, anch'esso responsabile di numerosi incidenti, spesso mortali.

Ma l'esito di alcuni servizi specifici svolti negli ultimi fine settimana non possono farci trascurare un fenomeno che sta venendo alla luce in maniera preoccupante: ritirate circa 10 patenti e 19 persone segnalate alla Prefettura per possesso di droga. E questo solo in un fine settimana e con controlli territoriali limitati.

Sono per lo più giovani, in alcuni casi giovanissimi, trovati in possesso di sostanze stupefacenti.

Ed allora mi sento di lanciare un allarme: il fenomeno dell'uso di sostanze stupefacenti sta aumentando in maniera subdola. Conosciamo gli effetti devastanti che può avere l'abbinamento della droga, già pericolosa in sé, con l'alcol!

Ma riusciamo a trasmettere questo messaggio? Probabilmente su tali problematiche la nostra società non sta diffondendo i messaggi giusti.

È innegabile che molti sforzi e lodevoli iniziative si stanno facendo, sia a livello preventivo che a livello repressivo e di ciò ne discutiamo, concordando proposte ed iniziative, in seno al Comitato per la sicurezza stradale istituito in Prefettura. Ma, nonostante ciò, siamo costretti troppo frequentemente a contare morti a seguito di incidenti che oserei definire "assurdi" per le ore ed i giorni in cui spesso si concentrano e per le modalità stesse in cui si verificano: giovani e meno giovani che ci lasciano in maniera tragica, facendo sprofondare i familiari e la comunità in un dramma ... senza fine.

Dobbiamo chiederoci ogni volta che ciò accade: "Abbiamo fatto abbastanza?".

La risposta non può che essere: No!

Il nostro impegno, a tutti i livelli, deve essere ancora maggiore. E quando affermo a tutti i livelli non intendo solo quelli istituzionali e la scuola, ma anche e soprattutto la famiglia. La famiglia deve riappropriarsi del ruolo che le è proprio di prima educatrice.

Le prime nozioni comportamentali i ragazzi le acquisiscono in famiglia.

Come possiamo pretendere dai giovani il rispetto delle regole che sovrintendono alla circolazione stradale se i genitori o i parenti nella guida si comportano in maniera non corretta?

Il tema del convegno di oggi è, e vuole essere, un ulteriore forte segnale di attenzione.

“La sicurezza sulle strade, un valore per la crescita... Contro il bullismo, l'alcol e le droghe, l'arroganza della velocità sulle strade”, tema che ci riconduce inevitabilmente alla questione della legalità.

Il bullismo, l'abuso di alcol, l'uso di droghe, l'arroganza della velocità sono atteggiamenti, comportamenti che si pongono in contrasto con la legalità, in contrasto con il rispetto delle regole.

A buon diritto, pertanto, anche quando parliamo di sicurezza sulle strade, occorre partire dal concetto più generale di legalità: rispetto ed osservanza della legge e rispetto delle regole.

Occorre promuovere, a tutti i livelli, quindi, una formazione culturale, che attingendo ad esperienze concrete e vissute in famiglia e nella comunità, sviluppi atteggiamenti e comportamenti positivi nei confronti delle regole e del rispetto di esse.

Molto si sta facendo, ma non è ancora sufficiente.

Anche i dati riguardanti gli incidenti stradali sulle due ruote sono decisamente allarmanti e troppo frequentemente portano con sé i drammi di tante famiglie. La FMI ha assunto un impegno importante con l'Unione Europea per contribuire a raggiungere il traguardo di ridurre le vittime del 50% entro il 2010.

Sul mondo delle due ruote c'è una proposta del Presidente della Provincia Carioni, che condivido, ma che lascio a lui il compito di illustrarla.

Partendo da queste premesse, mi preme evidenziare qualche percorso che, unito a quelli che da parte di vari enti ed associazioni – coordinati nel Comitato per la sicurezza stradale in Prefettura – si stanno portando avanti, a mio avviso, possono dare un ulteriore contributo positivo.

- Una opportuna formazione con aggiornamenti dei titolari delle autoscuole e dei loro istruttori sulle materie dell'alcol e della droga e sulle conseguenze, spesso letali, che possono avere tali sostanze nella guida: tali nozioni con relative raccomandazioni dovrebbero, quindi, entrare a far parte del patrimonio culturale dei neopatentati.
- Un più incisivo stimolo nei confronti dei titolari dei locali di intrattenimento (discoteche, pub...) per un loro maggiore impegno, per evitare che i ragazzi all'uscita abbiano a mettersi alla guida in stato di ebbrezza: il guidatore designato e la messa a disposizione dei ragazzi gratuitamente di test alcolemici monouso possono giovare alla causa.
- Messa in sicurezza di numerosi tratti di strade e limitare, così, gli incidenti: unitamente alla Provincia e con la collaborazione delle Forze dell'Ordine si sta avviando un progetto, denominato ICARO, che a livello informatico fornirà dati completi ed attendibili su quanti incidenti avvengono sulle singole strade, sulla loro localizzazione, sulle cause e su quante auto la percorrono e a quale velocità. E' di tutta evidenza quanto possano essere importanti tali dati nella prospettiva di interventi strutturali sulla viabilità.

## 1.12 Rudy Citterio

Buongiorno a tutti sono Rudy Citterio Presidente del Silb Milano, il sindacato che rappresenta i gestori dei locali da ballo.

Voglio innanzitutto ringraziare gli organizzatori del convegno per avermi invitato a partecipare a questo importante appuntamento che tratta uno dei problemi sociali più sentiti di questi ultimi anni, quello della sicurezza stradale relativa al mondo giovanile, che impegna quotidianamente operatori e istituzioni per cercare di affrontare il problema alla radice e che, di recente, ha visto, anche, l'intervento del legislatore che con la legge n 160 del 2 ottobre 2007 ha imposto il proibizionismo dell'alcol, dopo le ore 2,00, solamente per i locali di pubblico spettacolo, penalizzando fortemente una categoria di imprenditori senza migliorare, di fatto, la situazione.

A questo proposito credo che appuntamenti come l'attuale servano a prendere decisioni ponderate e non dettate dall'emergenza che l'esperienza ha dimostrato, indipendentemente dalla materia presa in considerazione, come nel caso di quelle sull'immigrazione dopo i noti fatti di Tor di Quinto a Roma dove è stata assassinata, da un rumeno, la povera Giovanna Reggiani, incapaci a produrre risultati efficaci in quanto non in grado di analizzare il fenomeno dal giusto prisma di osservazione.

Molte volte infatti, come sappiamo la soluzione non si ottiene con la bacchetta magica, ma con una serie coordinata di azioni ripetute nel tempo, monitorate ed eventualmente ingegnerizzate dopo una congrua verifica sul campo.

Proprio il contrario di ciò che produce la fretta.

Come tutti sappiamo un particolare aspetto del problema della sicurezza stradale è rappresentato dal fenomeno delle cosiddette "stragi del sabato sera" che ha assunto proporzioni sempre più preoccupanti tanto da risultare la prima causa di morte dei giovani nel nostro Paese.

I dati forniti dall'ultimo rapporto annuale dell'ISTAT relativo all'anno 2005 indicano che gli incidenti stradali che si verificano nelle notti di venerdì e sabato rappresentano il 43,3% di quello che si verifica nelle notti dell'intera settimana e producono quasi la metà dei morti e dei feriti di quelli che si verificano nell'arco dell'intera settimana.

Gli incidenti che avvengono nelle aree urbane sono più del doppio rispetto a quelli che avvengono nelle strade extraurbane anche se questi ultimi hanno un indice di mortalità quasi quadruplo pari all'8,9% contro un tasso del 2,5% dei sinistri dell'area urbana.

Alcuni provvedimenti normativi introdotti negli ultimi anni hanno sicuramente contribuito a ridurre i fenomeni incidentali quali: l'obbligo del casco e delle cinture di sicurezza, la patente per i ciclomotori, le regole per l'uso dei telefoni cellulari, l'introduzione della patente a punti e l'introduzione di sanzioni più severe per chi guida in stato di ebbrezza ecc, ma siamo ancora lontani dall'obiettivo di dimezzare gli incidenti entro il 2010 come stabilito dal "programma di azione europeo del 2000" tanto che la Camera dei Deputati ha deliberato di svolgere un'indagine conoscitiva sulla sicurezza della circolazione stradale.

Le cause del fenomeno sono complesse e riguardano: stili di vita, consumo di droga e abuso di alcol, nomadismo fra i locali ma sono sovente riferibili, anche, alle condizioni delle strade, alla qualità non drenante dell'asfalto e ad una segnaletica stradale che, a causa di interventi successivi non coordinati, risulta addirittura fuorviante, a tacere delle macchine

sempre più potenti consegnate dalle famiglie nelle mani di giovani neopatentati e il messaggio pubblicitario, spesso subliminale, che spinge il giovane all'alta velocità.

E, su questo punto, permettetemi di rilevare come in Italia, a differenza di altri Paesi europei, per conseguire la patente di guida non sia obbligatoria la frequenza ai corsi delle autoscuole e si può ottenere il "foglio rosa" anche senza aver superato le prove teoriche e di conoscenza delle regole di guida e della segnaletica della strada.

Un altro aspetto molto importante da mettere in rilievo è il capitolo dei controlli che le pattuglie della polizia stradale operano con l'etilometro e che risultano ammontare a circa 300 mila l'anno contro i 3-4 milioni della Spagna e i circa 10 milioni della Francia. Numeri importanti rispetto ai quali risuliamo molto deficitari.

Come vedete molteplici sono le cause e, per questo, deve essere programmata un'opera sinergica fra i vari operatori sociali sia pubblici che privati.

In questa prospettiva si inserisce l'accordo che ha preso il nome di "Codice Etico di autoregolazione per la sicurezza stradale" siglato nel mese di Marzo 2007 tra il Ministero degli Interni, quello delle Politiche Giovanili, la Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province autonome e alcune importanti Associazioni di imprese tra cui il SILB.

Il documento è composto di 12 punti e i più importanti, per quanto riguarda i gestori delle discoteche, sono sicuramente:

- 1) l'individuazione di un "guidatore designato", quello cioè che si impegna a non bere alcolici, al quale verranno servite solo bevande analcoliche a prezzo ridotto;
- 2) la possibilità di effettuare l'alcol test all'interno dei locali;
- 3) la formazione dei gestori e di chi lavora nei locali sul tema dell'abuso dell'alcol.

Un aspetto molto importante, che è emerso in quella sede e che il governo ha inteso affrontare in modo radicale, è quello riguardante le cause dei molti incidenti che coinvolgono i giovani e che, è stato riconosciuto, non può essere ridotto, molto semplicisticamente, all'ambiente discoteca.

In tale ottica il Ministro Amato ha annunciato che sarebbero aumentati di 5 volte i controlli, e che avrebbero riguardato sia gli alcolici sia le sostanze stupefacenti.

Altri operatori però dovranno essere coinvolti se si vorrà aumentare l'efficacia degli interventi programmati a cominciare dalle famiglie, dalle scuole, dai produttori di automobili, dai costruttori delle strade ecc.

Delle predette iniziative concordate, una era già stata realizzata dalla nostra Associazione, ancor prima di sottoscrivere l'accordo come quella riguardante la formazione dei gestori e di chi lavora nei locali, con un corso che si è svolto presso la sede dell'Unione del Commercio, in c.so Venezia, nel mese di Ottobre 2006 con incontri bisettimanali alla presenza di operatori delle forze dell'ordine, medici e psicologi e un'altra è stata portata a termine poco dopo, come l'installazione degli etilometri per l'alcol test in molte discoteche di Milano e provincina, mentre la terza, riguardante il guidatore designato, in via di apprestamento, si è bloccata dopo l'entrata in vigore della legge su proibizionismo che ha avuto quindi, nell'immediato, effetti contrari a quello di aumentare la sicurezza.

Prima dell'adozione da parte del parlamento della norma più volte citata, infatti, molte iniziative erano state portate avanti dall'Associazione che presiede sul tema della sicurezza stradale, in collaborazione con le Istituzioni. Ne ricordo alcune:

- 1) **il protocollo di intesa** con l'Istituto Superiore della Sanità per la realizzazione del "progetto nazionale di formazione del personale delle discoteche ai fini della prevenzione dell'uso di sostanze psicotrope tra i giovani" nell'ambito del fondo di intervento per la lotta alla droga;
- 2) l'importante iniziativa denominata "**chi guida non beve, chi beve non guida**" finalizzata ad informare ed educare alla legalità in tema di sicurezza stradale e a prevenire l'abuso dell'alcol promossa dal Comitato Permanente per la Sicurezza Stradale costituito presso la Prefettura di Milano;
- 3) **la notti bianche** organizzate dal Comune di Milano nella primavera degli anni 2005 e 2006, durante la quale il SILB ha gestito il ballo in piazza e distribuito, con la seconda consumazione, gli etilometri monouso per la misurazione del tasso alcolico presente nell'organismo;
- 4) **l'iniziativa**, organizzata dalla Provincia di Milano nella primavera del 2006, denominata "Slow Drive" alla quale abbiamo dato un appoggio logistico per la presentazione dell'evento e una mano nella distribuzione del materiale informativo.
- 5) **l'iniziativa** lanciata il 4 Agosto dal Sindaco di Milano Letizia Moratti, che prevedeva l'entrata gratuita in discoteca per chi avesse superato positivamente il controllo dell'etilometro effettuato dai vigili urbani all'esterno dei locali;
- 6) **Il progetto "Non superare il limite. Frena il rischio non il divertimento"** portato avanti con l'Assessore Dioli della Provincia di Milano e i comuni di Peschiera Borromeo e Segrate che ha interessato i locali della zona dell'Idroscalo. Nella sostanza il progetto ricalcava quello del Sindaco di Milano con prove etilometriche e ingressi omaggio per chi fosse risultato assolutamente sobrio. In pratica si è, anche qui, cercato di dare corpo al progetto del "guidatore designato"
- 7) il progetto, che sta ottenendo un elevato successo, denominato "**radiobus by night**" che, garantisce ai ragazzi di Milano un servizio di pulmini, dalle discoteche e bar notturni fino a casa, nelle sere dei fine settimana.

La norma draconiana antiproibizionistica, invece, frutto di un colpo di mano di alcuni senatori dopo che lo stesso governo aveva previsto nel proprio decreto legge, il solo obbligo, per i titolari dei locali, di esporre cartelli informativi sugli effetti dell'alcol sulla guida e di attrezzare i locali con gli etilometri, ha messo in ginocchio un'intera categoria e interrotto la positiva collaborazione in atto.

Con l'approvazione di questa disposizione il nostro legislatore, infatti, ha deciso di invertire di 360 gradi la rotta del dialogo e della collaborazione iniziata appena qualche mese prima con la sottoscrizione del codice di regolamentazione di cui abbiamo parlato prima, che stava cominciando a dare i suoi frutti e ha stabilito di governare il fenomeno con un atteggiamento dirigistico di scarsa efficacia se pensiamo che riguarda solo un segmento del cosiddetto mondo della notte.

Tale disposizione, inoltre, comportando un radicale mutamento nei costumi degli avventori, radicato nel tempo, ha avuto come conseguenza, fin dalla prima applicazione, notevoli incomprensioni che in alcuni casi sono degenerare in risse, a causa dei venditori ambulanti che si sono subito piazzati davanti ai locali.

Gli effetti negativi di questa situazione sono facilmente intuibili: un continuo andirivieni di

clienti durante il quale cercano di infilarsi in discoteca numerosi portoghesi con le relative discussioni che rischiano di degenerare in rissa, un notevole peggioramento della qualità delle bevande alcoliche somministrate con risultati molto negativi sulla salute e lucidità dei consumatori, un effetto stordimento amplificato dall'ingestione ravvicinata e di botto delle bevande alcoliche acquistate dai baracchini ambulanti per liberarsi al più presto dall'ingombro costituito dai contenitori per lo più custoditi nelle tasche.

Questo stato di cose rischia di provocare un effetto boomerang sulle discoteche che corrono il pericolo, nell'immediato, di vedersi addossare gli esiti dei tafferugli in termini di chiusura ex art. 100 TULPS, e nel medio-lungo periodo di dover rispondere alle accuse dell'opinione pubblica e della classe politica, che ne traduce gli umori in comportamenti cogenti per tutti, di mancata collaborazione a ridurre l'incidentalità sulle strade.

Per fortuna l'opera di revisione pare sia già iniziata e solo l'interruzione anticipata della legislatura non ha consentito di portare a termine il lavoro iniziato dalla Commissione trasporti della Camera nella seduta del 16 gennaio scorso.

In questo modo si potrà riprendere il lavoro interrotto con le Istituzioni a cominciare dalla Regione Lombardia che ha istituito un gruppo di lavoro tra le commissioni III, V e VII per affrontare la tematica degli incidenti stradali e per elaborare politiche regionali tese alla promozione della sicurezza stradale sotto i diversi profili: informativo, socio-educativo, sanitario e assistenziale.

A questo scopo la Regione ha convocato un Work Shop per lunedì 10 marzo p.v. al quale siamo invitati a portare il nostro contributo.

A questo tavolo di lavoro diremo certamente che l'approccio al problema deve essere interdisciplinare in quanto le modalità di uso dell'alcol dipendono da una serie di elementi che sono sostanzialmente: socio-culturali, relazionali, soggettivi e che solo tenendoli in considerazione tutti è possibile comprendere il fenomeno e affrontarlo in modo più efficace.

Una campagna efficace, quindi, deve saper far leva sulle caratteristiche del contesto socio-culturale nel quale il ragazzo vive che per l'Italia significa rispettare la "cultura permissiva" nella quale è permesso bere alcol anche se l'atteggiamento del bere eccessivo è negativo e non tollerebbe l'imposizione di una legge che imporrebbe il proibizionismo.

Deve, inoltre, riconoscere che l'alcol influisce sulle relazioni tra i giovani e deve far saper fare leva sulla sua inefficacia nel rendere queste ultime più soddisfacenti se l'uso diventa abuso.

E' poco corretto e inutile, se non controproducente, l'atteggiamento di chi nasconde l'utilità che l'alcol ha nel rendere i contatti tra giovani più diretti, meno inibiti e per questo più piacevoli; ma è, anche, corretto sottolineare che l'abuso può alla fine risultare controproducente anche su questo fronte.

Trovo che il limite di molte campagne di prevenzione sia, proprio, quello di limitarsi ad agire sulla sola componente cognitiva "ti informo sui danni dell'alcol così tu riduci il tuo comportamento pericoloso per non incorrere nei danni che provoca", in quanto se da un lato questo elemento è uno dei motivi più importanti dall'altro rischia di avere un'efficacia limitata come messaggio dissuasivo.

L'alcol, infatti, fa leva sul sistema della "ricompensa immediata": bere è piacevole (se bevo che in breve tempo sarò più disinibito) per cui tendo a ripetere l'esperienza più volte,

all'opposto la percezione del danno fisico non è avvertita come immediata, ma lontana nel tempo, mentre il rischio di incidente è vissuto come una eventualità con una probabilità molto bassa.

Occorre allora puntare su altri fattori come il concetto di "benessere" che può essere, nell'immediato, rovinato dal malessere fisico e psicologico che può provocare l'abuso dell'alcol, che può durare, anche, per tutta la giornata successiva.

Per far arrivare questo messaggio occorre contrastare la pubblicità favorevole all'alcol facendo leva sulle famiglie, sul gruppo e sulla scuola, attraverso un percorso non breve ma di sicuro effetto.

Per concludere vorrei sottolineare che nei locali si va per trovare e per stare in compagnia, per parlare, per bere, per stare bene insieme.

Ai gestori dei locali si chiede questo e questo la maggior parte dei locali offre; non si possono colpevolizzare i gestori dei locali di fare il loro mestiere e chiedere loro di "educare" i giovani al bere moderato.

I responsabili dei locali si sentono già di svolgere una funzione sociale quando dopo una certa ora annacquano le bevande alcoliche, mettendo più ghiaccio o cambiando le proporzioni dei cocktail a favore della componente analcolica, o quando rifiutano di dare la consumazione a un cliente già vistosamente su di giri, o invitano certi giovani a stendersi sui divani e a rilassarsi, cambiando anche genere musicale nell'ultima ora per rilassare i nervi e favorire l'uscita dallo sballo.

Per questo i gestori non ci stanno a sentirsi colpevolizzati per i comportamenti poco ortodossi dei loro clienti.

Già ora, come abbiamo visto, fanno molto ma non possono diventare anche educatori perché ognuno deve fare il proprio mestiere, comprese le istituzioni, mentre, invece, fino ad oggi si è preferito addossare tutta la responsabilità su una sola categoria per poter trovare un sicuro capro espiatorio.

La realtà ci ha insegnato che è una politica fallimentare: occorre prenderne atto al più presto e andare oltre per il bene dei nostri ragazzi.





*PARTE PRIMA*

**PARTE SECONDA**

## 2.1 Giordano Biserni

### Obiettivo Unione Europea -50% incidenti e vittime entro il 2010

#### **VUOI VEDERE CHE CE LA FACCIAMO...**

Certo a guardare i dati della sinistrosità del 2006 (gli ultimi resi disponibili dall'Istat) non ci sarebbe da entusiasmarci troppo. Nell'anno in cui abbiamo vinto i mondiali di calcio, ci siamo classificati piuttosto male a livello europeo nel trend della sinistrosità stradale. Il compito in classe che l'Ue nel 2000 ha assegnato ai Paesi membri: "dovete diminuire la sinistrosità stradale e la mortalità sulle strade del 50% entro il 2010", non è dei più facili, specie per noi che anche dopo la PaP continuiamo a navigare nella parte bassa delle classifica dei più virtuosi. I dati del 2006, diciamo la verità, sono stati una delusione. Gli incidenti sono stati 238.124 con un modesto calo dello 0,8%, i feriti 332.955, si sono fermati a un modestissimo, -0,6%. I morti fermi a quota 5.669 (appena 149 in meno rispetto al 2005) sono calati di un poco entusiasmante 2,6%.

In sei anni, dal 2001 al 2006 di fronte ad una crescita del parco veicoli del 13,7%, abbiamo avuto un calo di appena il 7,2% degli incidenti, del 7,5% dei feriti e del 19,7% delle vittime, risparmiate in gran parte fra il 2003 e il 2004 quando la PaP è entrata in servizio permanente effettivo.

Con questa tendenza, a colpo d'occhio, per il 2010 arriveremo a toccare quota -30% delle vittime, con ben 20 punti in meno rispetto all'obiettivo Ue. In pratica ci fermeremo verso quota 4.400, ancora 1.400 vite in più perse sulla strada oltre la quota di 3.500 morti che dovremmo raggiungere.

Dobbiamo arrenderci, dobbiamo dichiararci incapaci di fare meglio? La risposta è no!

- 2 -

L'altra parte del bicchiere, secondo l'analisi di Asaps è mezza piena. Si può ancora sperare di raggiungere o almeno avvicinarci molto al traguardo che vuole tagliare a metà le lenzuola bianche stese sulle strade. Voi direte come fa l'associazione a dirlo? E' noto che Asaps non parla a vanvera o solo per fare cerchi nell'acqua. Abbiamo buoni motivi per affermarlo.

Due gli elementi su cui si deve incidere e che stanno dando qualche risultato. L'alcol e la velocità.

Allora cominciamo con le buone notizie. Nel 2007 sulla base dei dati dei soli (ma non pochi)

incidenti stradali del fine settimana rilevati dalla Polizia Stradale e dai Carabinieri, distribuiti settimanalmente del Ministero dell'Interno, risulta che i sinistri sono diminuiti dell'8,2%, i decessi sono in calo del 9,4% (di notte del 12,4%) i feriti sono scesi del 7,4%. Dati ancora migliori negli ultimi 3 mesi dell'anno scorso. Dopo l'entrata in vigore della legge 160 che ha incrementato le sanzioni per guida in stato di ebbrezza, che vieta la somministrazione degli alcolici dopo le 2 in alcuni locali della notte, ma soprattutto grazie all'incremento dei controlli con l'etilometro, gli incidenti sono diminuiti del 14,9%, i decessi del 24,7% (-29,9% fra giovani sotto i 30 anni e -30,4% di notte), i feriti sono calati del 16,3%. Si consideri che questa tendenza positiva viene confermata, con percentuali molto positive, anche nei primi 2 mesi del 2008.

Sull'effetto rischio della velocità abbiamo poi dati sorprendenti nei tratti autostradali sottoposti a controllo col sistema Tutor, sono 1200 km dei 3.200 della rete di Autostrade per l'Italia. Nei tratti d'asfalto col Tutor attivo gli incidenti sono diminuiti in 12 mesi del 19%, i feriti del 27% del e i morti del 50,9%.

- 3 -

Certo rimangono aspetti ancora molto, molto deboli nella sicurezza stradale, si chiamano veicoli a 2 ruote. Infatti sulla sinistrosità delle moto e dei ciclomotori, anche nel 2007, si è battuto il passo. I sinistri mortali che coinvolgono questi mezzi nei fine settimana sono addirittura aumentati dell'8%.

Non ci siamo! Così come va concentrata l'attenzione nella sinistrosità dei pedoni e dei ciclisti troppo spesso considerati vittime "fatali" della strada.

Tuttavia con l'incremento dei controlli sull'alcol e sulla velocità, con una maggiore informazione e formazione e con qualche serio finanziamento per i piani nazionali per la sicurezza stradale e, finalmente, con qualche divisa in più sulle strade, quel traguardo del 2010, potrebbe essere meno lontano di quello che si crede. Ne guadagnerebbe per primo lo Paese spendendo molti meno quattrini in sanità e stato sociale, tutti euro da spendere per la scuola, la ricerca, la sicurezza.

Giusto?

Durante il convegno sono state distribuite delle schede in riferimento ad un sondaggio promosso dall'Asaps a livello nazionale

## Modulo

### Sondaggio

#### **Il sondaggio sulla sicurezza stradale fra i visitatori del portale dell'Asaps.**

#### **Se dovessi esprimere una richiesta per contribuire ad una maggiore sicurezza sulle strade, cosa chiederesti al prossimo governo?**

**Si possono votare fino a un massimo di 3 delle 10 risposte.**

- 1) Più controlli di agenti in divisa sulle strade
- 2) Un maggiore utilizzo dell'elettronica (autovelox, telelaser, tutor, provida) e delle apparecchiature specialistiche (etilometri e stick per accertamento dell'uso di stupefacenti), per contrastare la velocità e l'abuso di alcol
- 3) Una migliore formazione dei conducenti per il rilascio della patente e per il recupero dei punti perduti
- 4) Una più precisa informazione sui pericoli della strada e sulle regole del codice
- 5) Una più efficace educazione stradale che inizi dalla scuola primaria
- 6) Una serie di interventi tesi a limitare la potenza e la velocità dei veicoli che circolano sulle strade ormai con caratteristiche simili alle moto e alle auto che gareggiano in pista
- 7) Una precisa limitazione nella pubblicità (tv, radio, giornali), che celebra la potenza dei veicoli a motore e degli alcolici
- 8) Un miglioramento della struttura stradale: asfalto, guardrail, gallerie
- 9) Un miglioramento e un riordino della segnaletica stradale
- 10) Un più qualificato e costante controllo sui veicoli pesanti e commerciali destinati al trasporto merci

I sondaggi online del portale [www.asaps.it](http://www.asaps.it) non hanno valore statistico. Si tratta di rilevazioni aperte a tutti, non basate su un campione elaborato scientificamente. Hanno quindi l'unico scopo di permettere ai visitatori del sito di esprimere la propria opinione sui temi di attualità.

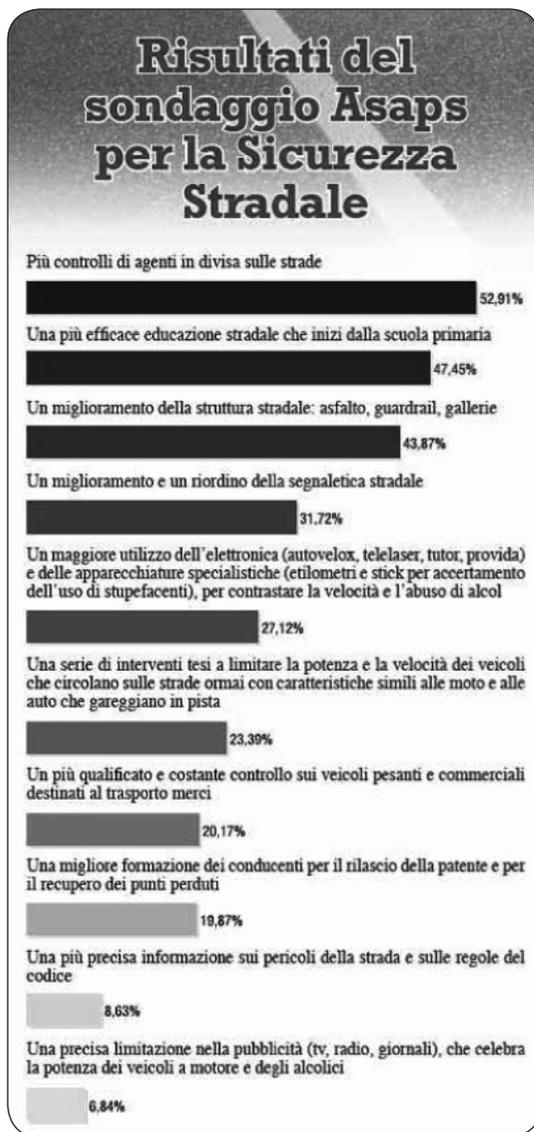
**In un sondaggio dell'Asaps, quel che chiede la gente al Governo per la sicurezza stradale. Quasi 2.000 risposte. Al primo posto il potenziamento dei controlli (in divisa), seguono alla pari una efficace educazione stradale, che inizi dalla scuola primaria e il miglioramento della struttura delle strade.**

Si è parlato molto di sicurezza durante la campagna elettorale. Mai di quella stradale! Eppure un fenomeno che causa 16 morti e 800 feriti al giorno e 30/40 vittime ogni fine settimana dovrebbe meritare almeno altrettanta attenzione rispetto ad altre violenze come quelle carnali o quelle dei reati predatori. La sicurezza stradale è finalmente divenuta, anche nell'immaginario collettivo del Paese, una vera e propria emergenza, che dovrà essere messa in testa alle priorità politiche del Paese fin dall'insediamento del nuovo esecutivo, ora che si è conclusa la tornata elettorale. Lo dice la crescente attenzione della cronaca, lo certifica un sondaggio dell'Asaps tenuto in bella evidenza sul sito per alcune settimane ed al quale hanno partecipato quasi 2.000 persone. Ci siamo posti il problema di lanciare un messaggio a chi ha la responsabilità di Governo.

Quali sono le misure necessarie per salvaguardare la vita di coloro che esercitano i propri diritti costituzionali di spostarsi liberamente e di poter tornare a casa sani e salvi? Con il nostro sondaggio, cerchiamo di dare una risposta a quella che, è ormai evidente, rappresenta un'assoluta priorità. Il sistema usato è semplice: è l'Asaps che ha chiesto all'intervistata di scegliere tre delle dieci proposte pubblicate in uno specifico form, con risultati assolutamente soddisfacenti. Il 53% delle persone, quindi la maggior parte di coloro che hanno risposto (1.036 su 1.958), ha scelto di chiedere al governo più controlli di agenti in divisa sulle strade.

Il 47% (929 su 1.958), esige una più efficace educazione stradale, che inizi dalla scuola primaria, mentre il 44% dei votanti, (859 richieste), pretende anche un miglioramento della struttura stradale: asfalto, guardrail e gallerie. L'ordine dato dagli intervistati alle risposte ci ha in parte colto di sorpresa. Infatti, se da un lato si vogliono vedere gli organi di polizia sulla strada, è chiaro che gli italiani puntano molto sulla prevenzione, chiedendo nell'ordine il miglioramento dei processi pedagogici scolari e quello delle infrastrutture. In questo senso, la divisa non è vista come presenza oppressiva, ma come figura indispensabile al rispetto delle regole e questo non può che farci piacere. In effetti, la quarta richiesta in ordine decrescente, riguarda un miglioramento e un riordino della segnaletica stradale: il 32% delle preferenze (621 in tutto) indica però che il Paese è del tutto consapevole dello stato di irresponsabile abbandono in cui versa la maggior parte della sua rete viaria. La repressione comincia a fare capolino solo al quinto posto tra le domande poste ai visitatori del nostro sito. Un maggiore utilizzo dell'elettronica per contrastare la velocità e l'uso di alcol e droga è argomento cliccato 531 volte, dunque da parte del 27% dei votanti. Ci aspettavamo qualcosa di più, visto tutto quello che è accaduto negli ultimi mesi in termini di tragedie della strada, nelle quali velocità ed alcol si sono dimostrati veri e propri killer. Comunque qualcosa si muove e la sensibilità comincia a cambiare. Infatti, il 23% degli intervistati (458 su 1.958) vorrebbe interventi tesi a limitare la potenza e la velocità dei veicoli, mentre 395 votanti (il 20%) ritengono che il controllo sui veicoli pesanti e commerciali abbia bisogno di un maggior numero di operatori, più qualificati. Gli ultimi tre posti di

questa insolita classifica, sono occupati dalla richiesta che prevede una migliore formazione dei conducenti per il rilascio della patente e per il recupero dei punti perduti (cliccata 389 volte, pari al 19,8%), e da quella con la quale l'internauta vorrebbe un'informazione più precisa sui pericoli della strada e sulle regole del codice (8%, corrispondenti a 169 votanti). Infine la richiesta di imporre limiti alla pubblicità per evitare di celebrare eccessivamente potenze e velocità (7% per 134 votanti). È il nostro modo di dire ai ministeri responsabili che esiste una precisa presa d'atto da parte degli italiani sulla questione stradale. Abbiamo ricevuto decine di mail da parte di persone che ci hanno chiesto il perché non figurino, tra le domande, quella relativa all'inasprimento delle pene per omicidi stradali o atti di pirateria. La risposta è semplice. Si tratta di un problema più vasto, che riguarda tutta la giustizia nel suo complesso. Ora aspettiamo delle risposte dal Governo.



## 2.2 Avv. Enrico GELPI - Presidente ACI

L'obiettivo della sicurezza stradale costituisce una delle priorità della politica sia nazionale che internazionale, impegnata ormai da tempo ad ottenere una riduzione del numero degli incidenti e delle vittime in essi coinvolti.

Accanto agli strumenti di politica sociale, atti soprattutto ad informare gli utenti per realizzare una più penetrante politica di prevenzione, si pongono strumenti di carattere sanzionatorio.

Con riferimento a questi ultimi, il problema è di verificare se siano sufficientemente efficaci a garantire da un lato la piena punibilità dei fatti, dall'altro a garantire una efficace tutela dei soggetti coinvolti e danneggiati.

Quello che viene da chiedersi è quali siano, a fronte dei sinistri stradali, gli eventuali profili di responsabilità penale a carico degli autori e dall'altro le conseguenti ripercussioni di queste condotte sotto il profilo risarcitorio delle vittime.

Il problema è di capire se il sistema, come oggi risulta soprattutto dopo gli ultimi interventi legislativi, sia in grado di offrire una sostanziale risposta punitiva a carico dei responsabili con conseguente effettivo ristoro a favore delle vittime, o se, al contrario viga una sostanziale impunità di condotte altamente dannose sia verso i singoli soggetti direttamente coinvolti, sia verso l'intera compagine sociale costretta a sopportare i costi di tali azioni.

L'argomento oggetto del mio intervento, dunque, attiene sostanzialmente all'azione repressiva da parte dell'ordinamento giuridico: ma preme, soprattutto ricordare, come l'ACI da anni è impegnata a promuovere azioni concrete finalizzate ad azioni di prevenzione, piuttosto che di repressione.

Infatti, siamo convinti come sia fondamentale creare la coscienza di un mobilità veramente responsabile: per questo ACI da anni è impegnata in campagne di formazione, soprattutto tra i giovani, e di educazione stradale, convinti sempre più che sia necessario prevenire, piuttosto che reprimere.

Dall'altro lato, anche sul fronte dell'applicazione delle pene, quindi sul fronte più strettamente repressivo, la nostra battaglia è da sempre indirizzata alla previsione di strumenti capaci effettivamente di ridurre e non solo sanzionare: è emblematica la lotta compiuta per l'introduzione della patente a punti, che ha avuto successo in termine di riduzione della grave sinistrosità, ma che a nostro giudizio richiede oggi un rafforzamento del sistema con la rimodulazione dei corsi di recupero punti, che devono essere più rigorosi, con un esame finale e con un corso pratico di guida sicura, soprattutto all'esito delle violazioni più gravi che abbiano comportato sinistri mortali: una vera e propria rieducazione stradale.

Nei prossimi giorni presenterò ai candidati Premier il manifesto dell'ACI con le proposte su questo tema e su quelli più generali della mobilità.

Per affrontare il tema sul quale mi si chiede di intervenire sono, invero, necessarie anche alcune considerazioni di carattere “tecnico”.

L'analisi della questione deve essere effettuata facendo riferimento da un lato al sistema penale, dando atto seppur brevemente dei diversi interventi normativi adottati di recente a riguardo; dall'altro al sistema civile di responsabilità sempre più attento, invero, a garantire il pieno ristoro delle vittime degli illeciti, sotto il profilo del risarcimento dei danni, anche non patrimoniali.

In sostanza occorre effettuare un'analisi secondo una duplice prospettiva: dal lato del reo, e dunque delle conseguenze penali a suo carico e dal lato della vittima, sotto il profilo del reintegro economico dei danni subiti, patrimoniali e non.

Per quel che attiene il sistema penale va dato atto del fatto che si è verificata una inversione di tendenza a favore di una rinnovata politica incriminatoria.

E' ben noto, infatti, che il nuovo codice della strada è il frutto di quel processo di depenalizzazione iniziato negli anni ottanta e poi snodatosi per circa 20 anni, finalizzato a far “transitare” nell'illecito amministrativo figure di reato meno gravi, a tutto vantaggio di una deflazione e snellimento dei carichi giudiziari.

La legge di delega del 1992, con la quale il Governo fu invitato a riscrivere il “nuovo” codice, ha infatti disegnato un sistema di sanzioni di natura *parapenalistica* che risulta particolarmente afflittivo nei confronti del cittadino-utente della strada che violi ripetutamente e/o gravemente le norme poste a tutela della sicurezza della circolazione, ricorrendo però a sanzioni di natura prettamente penale soltanto per le fattispecie, a ben guardare marginali, ritenute più pericolose.

Se questa è stata la linea guida seguita, occorre dare conto del fatto che negli ultimi tempi stiamo assistendo ad un fenomeno diametralmente opposto.

De iure condendo, infatti, la necessità di fare fronte al problema della sicurezza stradale ha condotto alla reintroduzione nell'ambito del codice di fatti penalmente rilevanti, ovvero alla qualificazione in termini penalistici di fattispecie originariamente configurate quali illeciti amministrativi.

In questo quadro si collocano soprattutto i provvedimenti normativi quali la legge 241/2003 che introducendo l'art. 9 bis del cds (divieto di gareggiare in velocità) configura come delitto gravemente sanzionato (reclusione da 1 a 3 anni fino ad un massimo di 12 in caso di morte; multa da 5000 fino a 100000 sempre nel caso di morte e sospensione, nonché revoca della patente e confisca del veicolo che non appartenga a persone estranee al reato) l'effettuazione su strada di gare di velocità non autorizzate.

Ancor più di recente, con la legge 21 febbraio 2006, n. 102, è stato inasprito il sistema sanzionatorio, sia penale che amministrativo, con riferimento alle ipotesi di reato quali le lesioni personali e l'omicidio colposo commessi con violazione delle norme sulla circolazione

stradale. Ed infine, è dei nostri giorni, il decreto Bianchi (117/2007) che ha, tra l'altro, reintrodotta quale reato la fattispecie di guida senza patente (fattispecie depenalizzata nel '99) ed ha pesantemente inasprito le sanzioni relative alle contravvenzioni di guida in stato di ebbrezza o sotto l'uso di sostanze stupefacenti.

Questo essendo in breve il quadro normativo connesso al sistema di responsabilità penale scaturente dalla violazione di norme sulla circolazione, la questione, è come già accennato, quella di verificare l'efficacia di un tale sistema. E' davvero sufficiente inasprire le sanzioni per ridurre il triste fenomeno dell'incidentalità stradale? Purtroppo va dato atto del fatto che spesso questo tipo di soluzione, così come l'aumento consistente delle sanzioni pecuniarie (vedi le fattispecie connesse al superamento dei limiti di velocità) è risultata inefficace, quanto meno se non accompagnata da una serie di altri provvedimenti, anche di natura non strettamente normativa, finalizzati alla promozione di una mobilità davvero responsabile, orientata a prevenire piuttosto che a reprimere.

Invero, anche l'attività repressiva assume la sua massima efficacia solo se sussiste in capo ai destinatari la consapevolezza dell'effettiva applicazione delle sanzioni "prospettate" attraverso un sistema capillare di controlli su tutto il territorio (la c.d. certezza della sanzione).

Anche per quel che attiene l'applicazione della pena vanno compiute alcune brevi riflessioni.

Trattandosi per lo più di reati colposi (anche nelle forme aggravate della colpa cosciente) è sempre ammessa la possibilità per la parte di patteggiare, ottenendo una riduzione fino ad un terzo della pena, la quale, normalmente, non è mai scontata, ma sottoposta a sospensione condizionale.

Dall'altro canto anche con riferimento alla sanzione accessoria della sospensione della patente, il legislatore con la legge 102/2006, per la prima volta contempla la possibilità di un patteggiamento anche di tale sanzione (è, infatti, stato introdotto all'art. 222 del codice della strada il comma 2bis nel quale è stabilito che ove l'imputato abbia patteggiato la pena ai sensi dell'art. 444 c.p.p. la sanzione accessoria della sospensione della patente, che per il caso di omicidio colposo è fino a 4 anni, è diminuita fino ad un terzo).

Un'ultima considerazione tecnica, per quel che attiene la responsabilità penale, va fatta con riferimento all'introduzione, sempre da parte della legge 102 cit., della sanzione accessoria dei lavori di "pubblica utilità", da ACI salutata con favore.

Dispone l'art. 224 bis del codice della strada che il giudice in sede di condanna alla reclusione per i delitti colposi commessi in violazione delle norme del codice della strada, possa applicare all'imputato la sanzione accessoria del lavoro di pubblica utilità. Novità, sicuramente importante, nella logica non repressiva ma rieducativa della pena. Ma, in realtà, quale è l'ambito di applicazione di tale istituto? Va, ricordato come la competenza

in materia di reati di lesione colposa è del giudice di pace e che l'art. 52 della legge 274 del 2000, che tale giurisdizione disciplina, prevede che in tale ambito è operata una conversione delle pene detentive in pene pecuniarie e che nel solo caso in cui la pena detentiva sia superiore a sei mesi il giudice di pace, solo su richiesta di parte, potrà applicare come pena "principale" la permanenza domiciliare o un lavoro di pubblica utilità. E' chiaro, allora, che la possibilità di applicare quale sanzione accessoria tale forma di lavoro, è limitata alle ipotesi in cui attraverso la violazione delle norme del codice della strada, sia integrata la fattispecie di omicidio colposo.

Inoltre proprio l'attribuzione al giudice di pace della cognizione su tali reati diversamente dalle altre ipotesi di lesioni colpose (cagionate per colpa professionale o per violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro o che abbiano determinato una malattia professionale) per le quali sono applicabili le pene detentive di cui al 590 c.p. e la competenza è del Tribunale, darebbe luogo ad un sistema che importa una illegittima disparità di trattamento a fronte di condotte idonee a ledere il medesimo bene giuridico: l'integrità psicofisica.

E tale illegittimità la Cassazione nel 2007 ha eccepito ponendo la questione al vaglio della Corte Costituzionale. L'estensore dell'ordinanza, il Consigliere Romis, è membro della Commissione giuridica ACI Napoli.

Altro aspetto è il fenomeno dei "pirati della strada", molto preoccupante e che secondo recenti dati Istat costituisce il 10/15 % dei sinistri mortali, quanto meno nell'immediatezza del fatto. Una volta poi identificati i responsabili dalle indagini di polizia, il percorso giudiziario non sembra incidere più di tanto nei confronti di chi ha provocato lutti e dolore: 9 volte su 10 le condanne per omicidio colposo sono inferiori ad un anno, di cui il 10.8% con una pena inferiore ai tre mesi, 44.9% tra tre e sei mesi, e il 37.7% a 6-12 mesi. Irrisori a questo punto i dati sulle condanne più pesanti: tra 1 e 2 anni il 6.2% degli accusati, lo 0.2% dai 2 a 3 anni e un altro 0.2% oltre i 3 anni.

E' vero che ci sono meccanismi normativi processuali (patteggiamento, rito abbreviato, ecc.) che prevedono forti riduzioni di pena, ma forse una particolare attenzione della Magistratura nei casi dei sinistri più gravi sarebbe auspicabile.

A fronte di un tale sistema di responsabilità penale, altre considerazioni vanno svolte per quel che attiene il profilo di responsabilità civile e la risarcibilità dei danni da incidente stradale.

L'attenzione è rivolta alla vittima allo scopo di consentire un più pieno ristoro dei danni subiti.

Va sicuramente fatto riferimento, sotto il profilo normativo, all'introduzione della procedura di indennizzo diretto del danno da parte dell'impresa nei confronti dei propri assicurati e del terzo trasportato ( d.lgs 7 settembre 2005, n. 209 con il relativo Regolamento di

attuazione dPR 18 luglio 2006, n. 254). Si tratta, invero, di un provvedimento oseremmo dire “tormentato”.

Da più parti, infatti, ne sono stati segnalati aspetti di criticità tra i quali, soprattutto, quello di scoraggiare l’interessato ad avvalersi di un consulente tecnico capace di curare al meglio i suoi interessi.

Siamo, infatti, certi che a parità di danno fisico i danneggiati non assistiti da un esperto abbiano la possibilità di ottenere gli stessi risarcimenti di coloro che di tale assistenza non si avvalgono? Ci sembra emblematico quanto affermato al riguardo dalla Cassazione con una pronuncia del Maggio 2005: *“ Il danneggiato ha un diritto costituzionalmente garantito di farsi assistere da un legale o perito di fiducia per ottenere il risarcimento. L’onorario di quest’ultimo è dovuto dall’assicuratore indipendentemente dalla proposizione di una domanda giudiziale e indipendentemente dall’inutile decorso di 60 giorni .La negazione di tale diritto equivarrebbe a violazione del diritto di difesa della parte lesa e la regolarità del contraddittorio deve essere osservata anche nella fase stragiudiziale, visto che il danneggiato assume l’indiscussa veste di parte debole, mentre le società assicuratrici, oltre che economicamente più forti, sono tecnicamente organizzate ed attrezzate.”*

Va dato atto del fatto, però, che importanti interventi sono stati compiuti a tutela delle vittime dei sinistri sia a livello normativo che giurisprudenziale.

Nel primo senso la più volte citata legge 102 ha previsto per le cause relative al risarcimento dei danni per morte o lesione, conseguenti ad incidenti stradali l’applicazione della più celere procedura prevista dal codice di rito in materia di controversie di lavoro (si tratta di un rito connotato, essenzialmente, da una maggiore concentrazione, speditezza, ed oralità rispetto a quello ordinario).

Dall’altro lato, è fondamentale ricordare la nuova “era” del danno non patrimoniale (voce particolarmente importante nel danno da sinistro stradale) inaugurata dalla Cassazione.

In particolare si tenta oggi una più ampia tutela risarcitoria di questa voce di danno (che comprende non solo il danno alla salute o danno biologico, ma anche il danno ad altri interessi costituzionalmente garantiti) ampliandone l’ambito e le tecniche.

Nel primo senso riconoscendone la risarcibilità anche al di fuori dei casi di reato, dall’altro, ricorrendo ai fini del suo accertamento non a tecniche penali, secondo le quali tutti gli elementi del reato vanno provati, sia gli elementi oggettivi, sia quelli soggetti, quanto piuttosto a presunzioni di colpa quali quelle presenti nel settore civile (è quanto accade ex art. 2054 c.c. proprio con riferimento ai danni determinati dalla circolazione dei veicoli).

Questo essendo il quadro normativo e giurisprudenziale attuale, a fronte dei tristi episodi di cronaca anche dei nostri giorni, ci sembra importante concludere riprendendo quanto già accennato in premessa.

Uno dei ruoli fondamentali dell’ACI è quello di favorire una mobilità “responsabile”.

E' necessario, come attività di prevenzione, continuare nella formazione e nell'educazione stradale, partendo anche e soprattutto dai più giovani.

Dal punto di vista del sistema normativo occorre creare nei destinatari la consapevolezza delle certezze della "pena" a fronte di determinate condotte, certezza, che come già accennato, può essere effettivamente avvertita solo in presenza di un sistema di controlli realmente operanti e di risposte sollecite da parte dell'ordinamento giuridico.

Sicuramente l'attività di formazione ed educazione da un lato, la certezza della pena, dall'altro, potranno avere il vantaggio di creare una sorta di "condivisione" da parte dei cittadini nei confronti dell'impianto normativo, rispettato non solo per paura della sanzione, ma quale scelta consapevole e libera, connessa alla coscienza della pericolosità di determinate condotte, per la propria ed altrui vita.

Direzione Studi e Ricerche  
Marzo 2008

## 2.3 Prof. Luca Pietrantoni - Università degli Studi di Bologna

Inizio con un quiz. C è un dispositivo in un'auto che conta più degli air-bag e dell'ABS nel determinare la sicurezza della guida. E un oggetto che pesa circa un chilo e mezzo e non si tratta di un optional? Vi do un aiuto. E collocato tra le due orecchie del guidatore... E il cervello del guidatore che determina la condotta di guida, la scelta del veicolo, il suo uso e, in definitiva, anche la propensione agli incidenti.

La sicurezza al volante è limitata da moltissimi fattori ma nel triangolo dei fattori uomo-macchina-strada, il "fattore umano" è sicuramente il più rilevante e le scienze del comportamento possono aiutarci a comprendere qual è la relazione tra comportamenti e incidentalità stradale, come e perché le persone adottano comportamenti rischiosi alla guida e anche come introdurre dei cambiamenti nella cittadinanza, come ottimizzare l'interfaccia conducente auto-veicolo per ridurre gli errori alla guida e rendere difficili le violazioni (es., etilometro anti-avviamento).

Pensiamo ad alcuni comportamenti rischiosi alla guida. Ormai decenni fa, studi in ambito medico-psicologico hanno mostrato come il consumo di alcol alteri le capacità percettive, i tempi di reazione, faciliti la perdita di controllo emotivo oltre che cognitivo.

Ma pensiamo all'uso del telefono cellulare. Alcuni psicologi hanno dimostrato che chi parla al cellulare mentre è al volante commette un numero di errori pressoché sovrapponibili a chi è ubriaco anche se diversi dal punto di vista qualitativo. Nel loro esperimento, coloro che guidavano al cellulare mostravano tempi di reazione più lenti di chi guidava in condizioni normali. La conversazione indurrebbe una riduzione dell'attenzione verso stimoli visivi (ad esempio un segnale di stop e un veicolo che decelera) e una precisa analisi del movimento oculare ha infatti rivelato che sebbene i partecipanti impegnati nel dual task dirigessero lo sguardo verso i segnali stradali in realtà non vi prestavano attenzione. Li "guardavano" senza "vederli". Sostenere una conversazione telefonica mentre si è alla guida di un autoveicolo comporta una divisione dell'attenzione: i guidatori rispondono più lentamente a segnali inaspettati, e impiegano più tempo per riprendere velocità dopo una frenata. Certo, adottano in alcuni casi strategie come l'umento della distanza di sicurezza ma l'efficacia di questa contromisura sembra debole. La differenza tra auricolare o cellulare sembra essere minima. Un incidente eclatante è accaduto l'8 luglio 2007 a Marsala (Trapani) quando una donna di 82 anni ha perso il controllo della sua vettura per rispondere al cellulare ed è piombata su una spiaggia travolgendo i bagnanti. Altri compiti come fumare alla guida, leggere una cartina, mentre si guida possono essere altrettanto pericolosi. Gli studi nelle scienze cognitive hanno dimostrato che il nostro cervello è in grado di elaborare una quantità di informazioni nel giro di un millisecondo ma abbiamo un cervello "a capacità limitata". Ci sono dei "colli di bottiglia" a livello cognitivo, se si svolge un'azione, l'altra ne paga le spese.

Allo scopo di ottenere una riduzione del numero dei morti e dei feriti, è necessario incoraggiare una modifica dei comportamenti rischiosi alla guida nella cittadinanza attraverso iniziative di repressione, sensibilizzazione ed educazione.

Le teorie sulla comunicazione persuasiva elaborate in ambito psicologico forniscono spunti importanti su come costruire e a chi rivolgere un messaggio sulla sicurezza stradale. Si possono distinguere in un messaggio due elementi principali: la minaccia o la conseguenza negativa (l'incidente stradale o la lesione creata dall'incidente, le sanzioni

per le violazioni) e/o la raccomandazione comportamentale (indossare le cinture di sicurezza, non guidare da ubriachi, ecc.). Negli ultimi anni è diventato un ritornello comune sostenere che i messaggi centrati sulla paura (i cosiddetti “fear appeal”) sono inefficaci e controproducenti. Questa sorta di pregiudizio contro le “pubblicità shock” o “terroristiche”, a volte ideologico, non trova però riscontro nelle teorie e nelle ricerche scientifiche. In primo luogo è opportuno fare un po’ di precisazioni. A livello comunicativo, sono molto diversi i messaggi centrati sui rischi e conseguenze negative di un comportamento da quelli centrati sul giudizio negativo della persona che non adotta il comportamento (“sei un incapace, ignorante, irresponsabile”) o che ha subito le conseguenze del comportamento (“è colpa tua”, “te la sei andata a cercare”). In questo caso, il secondo tipo di messaggio è più problematico da un punto di vista etico perché è colpevolizzante e risulta meno valido perché identifica la causa in deficit personale e non nel comportamento scorretto potenzialmente modificabile. È ovvio che un messaggio centrato sulle conseguenze negative, attiva emozioni maggiormente disturbanti e fastidiose. E’ vero altresì che alcuni messaggi scelgono di mostrare le conseguenze in modo più simbolico per ridurre la carica emotigena, (ad es. un uovo rotto, un disegno, un pedone stilizzato con sangue, un finestrino spaccato, un vetro in frantumi) mentre altri includono immagini o filmati persone morte o ferite in incidenti stradali, arrivando ad elevare al massimo l’attivazione emozionale, come ha fatto recentemente in Australia la TAC presentando una scena post-incidente di una madre che travolge un bambino in strada. Spesso poi, i messaggi sulla sicurezza stradale non si sono centrati su conseguenze semplicemente astratte o gratuitamente terrifiche ma su quelle rilevanti nel target, come ad esempio danni estetici sul volto, conseguenze legali-economiche, coinvolgimento di vittime vulnerabili come i bambini. La motivazione altruistica, e l’evitamento del danno a terzi (es. i bambini), può essere utilizzata per spiegare l’importanza di una norma stradale: in questi casi si sottolinea che i limiti di velocità non sono semplici regole restrittive della libertà personale ma modalità per proteggere i più deboli e regolare la convivenza sociale.

Secondo la teoria della “reattanza psicologica”, i messaggi centrati sulla paura sarebbero inutili perché sarebbero percepiti come restrizioni delle possibilità di scelta e limitazioni alla libertà personale e per tale motivo scatenerebbero reazioni in direzione opposta volte a riaffermare la propria autonomia (“faccio quello che voglio”). In realtà questa teoria è stata solo parzialmente confermata e le più recenti ricerche mostrano un quadro concettuale più complesso. Innanzitutto, è vero che un messaggio troppo negativo scatena risposte di evitamento ma anche uno troppo poco emotivo rischia di risultare noioso e di passare inosservato nella mole di messaggi che riceviamo quotidianamente.

Secondo recenti ricerche in ambito psicologico, i cittadini di fronte ad un messaggio che raccomanda un’azione attraverso il ricorso a emozioni spiacevoli, alcuni soggetti reagiscono con più motivazione ad adottare il comportamento, altri si allontanano e rifiutano il messaggio, altri rimangono indifferenti. Ciò dipende dalla percezione che i destinatari hanno della minaccia e dalla capacità di farvi fronte. In pratica se il ricevente del messaggio percepisce la minaccia ma non ritiene che il comportamento raccomandato (indossare le cinture, andare piano) sia efficace (es. “non serve a niente”, “se ti deve capitare ti capita”) e che non è in grado di intraprenderlo (es. “non ci riesco”, “è troppo difficile”), tenderà a “controllare la paura”, reagirà in modo difensivo, negando, accusando ed evitando e quindi non seguirà le indicazioni. Se invece il ricevente pensa che ad esempio indossare le cinture sia utile (alta efficacia del comportamento raccomandato) e che sia semplice farlo (alta efficacia personale), sarà più portato a “controllare il pericolo” e quindi

ad adottare comportamenti sicuri. Per tale ragione, la comunicazione deve da una parte “spaventare” presentando la minaccia anche nel suo realismo e vividezza, dall’altra deve fornire indicazioni percepibili come semplici e utili per allontanare la minaccia. I messaggi più efficaci sono quindi quelli che includono la sequenza “minaccia-raccomandazione comportamentale”, piuttosto che uno solo dei due elementi. Questi funzionano perché sono strutturati secondo il paradigma “problema-soluzione”: prima si mostra il rischio attivando emozioni negative nel destinatario e poi lo si rassicura, spiegando che adottando un certo comportamento potrà ridurre la probabilità della conseguenza negativa.

Un esempio di tale approccio è dato dal video “Backwards” lanciato dall’agenzia “THINK!” da anni impegnata sul fronte della comunicazione del rischio stradale. Il filmato inizia in questo modo: tre ragazzi feriti e con la testa sanguinante sul parabrezza a seguito di un incidente frontale, poi la storia procede a ritroso (come se venisse riavvolto il nastro nel videoregistratore) mostrando i ragazzi chiacchierare tranquillamente, quello dietro con una pizza in mano e senza cinture di sicurezza mentre escono da un parcheggio. Entra la voce: “se avessi un’altra possibilità, cosa faresti di diverso?”. La storia procede in avanti, i ragazzi mettono la cintura uscendo dal parcheggio, parlano fra loro e non si accorgono della macchina di fronte: incidente frontale. Per fortuna le cinture allacciate li salvano dall’impatto, sono spaventati ma il danno più sostanziale è la pizza sul parabrezza. Messaggio finale audio: “pensaci! indossa sempre le cinture”.

La sceneggiatura del filmato utilizza quello che in psicologia si chiama il “pensiero controfattuale”, ovvero un pensiero che riguarda scenari alternativi a come si sono svolti i fatti. È infatti comune che le persone dopo eventi accidentali negativi abbiano pensieri tipo “se solo”. Mostrare tali processi cognitivi e gli scenari alternativi attraverso il gioco indietro-avanti nel tempo rende molto efficace la comunicazione. Quindi non ha molto senso chiederci se le campagne “shock” servono o no ma piuttosto in che contesto, in che modo e con chi funzionano di più e saperle utilizzare nel modo più appropriato come già accade da anni negli altri paesi europei.

Concludendo, la ricerca scientifica può fare la sua parte e contribuire attraverso la produzione di conoscenza alla sicurezza stradale, alla prevenzione degli incidenti favorendo i comportamenti sicuri per sé e per altri. Certo l’uomo troverà sempre un modo per schiantarsi ma dobbiamo fare lo sforzo di percepire il problema nella sua gravità e drammaticità non solo per le vittime primarie, i morti e i feriti, ma per i loro familiari e gli operatori di polizia.

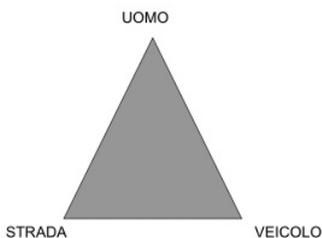
Personalmente devo ammettere che ho imparato molto dalle Forze dell’ordine. E da qualche anno che realizziamo dei progetti di formazione con il personale di polizia sulla comunicazione del decesso a seguito di un sinistro stradale e ho sentito storie drammatiche di uomini e donne, operatori di polizia, che si trovano testimoni di tragedie familiari e messaggeri di brutte notizie. In questi racconti traspare con chiarezza la loro competenza, il calore umano, la dedizione, la passione per il proprio lavoro, la professionalità che esercitano. Ed è per questo che penso che chi lavora tutti i giorni sulle strade per tutelare l’incolumità e la sicurezza debba essere costantemente conosciuto e apprezzato.

# La comunicazione del rischio stradale



Luca Pietrantoni  
Università degli Studi di Bologna

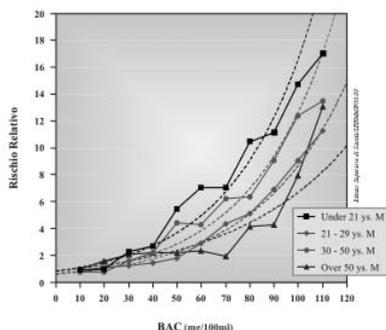
Convegno "La sicurezza sulle strade" Como, 15 Marzo 2008



Convegno "La sicurezza sulle strade" Como, 15 Marzo 2008



RISCHIO RELATIVO DI PROVOCARE UN INCIDENTE GRAVE O MORTALE IN FUNZIONE DELL'ALCOLEMIA E DELL'ETA' DEL CONDUCENTE





## Attenzione selettiva e cecità al cambiamento

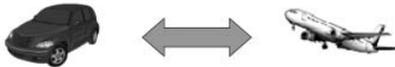


## Perché non percepiamo il rischio stradale?

**Volontarietà dell'assunzione del rischio  
Potenziale catastrofico**

In questo mese in Italia ci sono stati 8 morti al giorno per incidenti stradali.

In questo mese in Italia ci sono stati due gravissimi maxi-incidenti stradali, ognuno con 120 morti.



## "Distorsioni mentali" alla base di comportamenti insicuri alla guida

*"Non mi sono mai capitati incidenti gravi fino ad adesso, non mi capiteranno mai"*

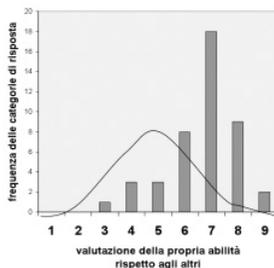
► EFFETTO ASSENTE-ESENTE

*"Quando ho visto altri automobilisti che andavano a forte velocità ho pensato che erano delinquenti, quando l'ho fatto io è perché ero di fretta"*

► DIVERGENZA ATTORE-OSSERVATORE



*"Hai mai notato che, in auto, chi va più piano di te è un incapace e chi va più veloce è un maniaco?" (Anonimo)*



Sottostima della gravità dell'impatto  
(legato alla percezione di velocità)



**SCHIANTARSI A 50 Km/h SENZA CINTURE E' COME CADERE DAL 4° PIANO DI UN EDIFICIO**



MESSAGGIO CENTRATO SULLA CONSEQUENZA NEGATIVA



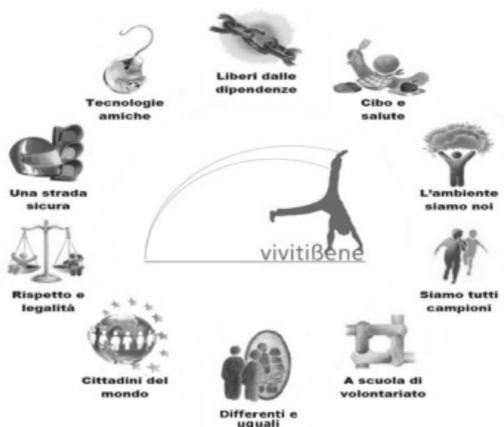
MESSAGGIO CENTRATO SULLA RACCOMANDAZIONE COMPORTAMENTALE





**problema**  **soluzione**

## 2.4 Dr. Benedetto SCAGLIONE - Dirigente USP di Como



Da anni l'Educazione Stradale è entrata a pieno titolo tra le materie di studio nelle scuole di ogni ordine e grado. La Sicurezza Stradale non deve essere considerata solo un semplice apprendimento di regole e comportamenti, deve essere collegata alle altre educazioni e costituisce sicuramente un aspetto significativo nel processo di formazione dell'alunno in riferimento anche alla convivenza civile.

Le Istituzioni Scolastiche sono chiamate a svolgere un ruolo fondamentale nella costruzione della

"Cultura della Sicurezza Stradale" attraverso progetti, percorsi ed esperienze finalizzate allo sviluppo nei giovani:

- della responsabilità personale e sociale
- della conoscenza e del rispetto delle norme di legge
- di comportamenti corretti sulla strada e ispirati alla cultura della legalità

Infatti l'Educazione Stradale chiama in causa l'intera dimensione umana della convivenza civile e della cittadinanza attiva e responsabile.

L'Ufficio Scolastico Provinciale di Como ha come obiettivo quello di mettere a sistema tutte le buone pratiche e le azioni già in atto da tempo nelle Scuole della provincia, attraverso una programmazione specifica di interventi, convegni e seminari di formazione per i docenti, alunni e famiglie.

Il 22 novembre 2007 ad Olgiate Comasco è stato organizzato un Convegno "Educazione Stradale a Scuola: percorsi e progetti integrati" che ha visto la partecipazione di numerosi Docenti Referenti sottolineando l'importanza del tema all'interno della Scuola.

Per realizzare tali finalità l'Ufficio Scolastico Provinciale di Como ha potenziato negli anni le azioni di collaborazione e di sinergia con la Prefettura, gli Enti Locali territoriali e gli Enti di settore, con le Forze dell'Ordine.

Un monitoraggio periodico ha permesso di diffondere progetti realizzati autonomamente dalle Scuole o reti di scuole attraverso un coordinamento del referente Provinciale per l'Educazione Stradale a Scuola Prof.ssa Laura Peruzzo.

Il Progetto Strada Sicura che ha compiuto 10 anni è sicuramente un progetto valido ed

articolato che vede ogni anno il coinvolgimento di numerosi alunni degli Istituti Secondari di 2° grado Statali e non Statali della Provincia di Como e di altre province.

Nell'anno scolastico 2006/2007 l'USP di Como ha finanziato i Progetti "Il Pedone" e "Il Ciclista" progetti specifici per la scuola primaria e secondaria di 1° grado.

Da ultimo occorre ricordare i Corsi per "Il Patentino a Scuola" che ha visto da sempre la Provincia di Como risultare ai primi posti nei monitoraggi nazionali per la validità dei corsi e la preparazione degli alunni, grazie ad un impegno costante e professionale dei Docenti Referenti.

## MONITORAGGIO PATENTINO A SCUOLA

a.s. 2003/2004	Istituti 1° grado	Istituti 2° grado
<b>Scuole</b>	<b>48</b>	<b>24</b>
<b>Corsi</b>	<b>112</b>	<b>108</b>
<b>Alunni iscritti ai corsi</b>	<b>1931</b>	<b>2695</b>
<b>Idonei al 30/06/05</b>	<b>2892</b>	
<b>Non idonei ""</b>	<b>1087</b>	
<b>Assenti "</b>	<b>142</b>	

a.s. 2004/2005	Istituti 1° grado	Istituti 2° grado
<b>Scuole</b>	<b>48</b>	<b>21</b>
<b>Corsi</b>	<b>124</b>	<b>56</b>
<b>Alunni iscritti ai corsi</b>	<b>2543</b>	<b>1413</b>
<b>Idonei al 30/06/05</b>	<b>1445</b>	
<b>Non idonei ""</b>	<b>755</b>	
<b>Assenti "</b>	<b>41</b>	

a.s. 2005/2006	Istituti 1° grado	Istituti 2° grado
<b>Scuole</b>	<b>47</b>	<b>20</b>
<b>Corsi</b>	<b>103</b>	<b>46</b>
<b>Alunni iscritti ai corsi</b>	<b>2139</b>	<b>930</b>
<b>Idonei al 5/06/06</b>	<b>979</b>	
<b>Non Idonei " "</b>	<b>400</b>	
<b>Assenti " "</b>	<b>40</b>	

a.s. 2006/2007	Istituti 1° grado	Istituti 2° grado
<b>Scuole</b>	<b>51</b>	<b>18</b>
<b>Corsi</b>	<b>120</b>	<b>41</b>
<b>Alunni iscritti ai corsi</b>	<b>2389</b>	<b>907</b>
<b>Idonei al 11/06/07</b>	<b>1026</b>	
<b>Non Idonei " "</b>	<b>494</b>	
<b>Assenti " "</b>	<b>17</b>	

## 2:5 DR. MAURO TEDESCHINI

### Giornalista Direttore rivista “Quattroruote”

Buongiorno a tutti, io sarò rapidissimo. Sottoscrivo le ultime parole del dott Landriscina, qui al mio fianco, e cioè che ogni incidente è evitabile. Aggiungerei, peraltro, che ogni incidente va studiato, dato che dobbiamo capire perché è avvenuto, per quali cause e con quale dinamica. Occorre sconfiggere la cultura del fatalismo che, purtroppo, sembra affliggere questo nostro Paese da decenni, per non dire da secoli.

Se è vero che, come diceva il Manzoni, c'è un destino scritto per ciascuno di noi, è anche vero che questo destino ce lo creiamo noi, con i nostri comportamenti.

Il problema vero è che noi stiamo operando in un brutto contesto, perché purtroppo viviamo in una società che ci costringe ad affrontare continuamente delle nuove emergenze. Se osserviamo gli eventi in modo oggettivo, ci rendiamo conto che, quando parliamo di 5, 6, 7 mila e comunque di migliaia di morti all'anno, dobbiamo anche tener conto di quelle tantissime altre persone che da un incidente rimangono segnate per tutta la vita.

Dicevo che se noi consideriamo in modo scientifico, direi freddamente scientifico, quel che è stato fatto in questi anni, constatiamo che alcuni risultati sono stati raggiunti e sono risultati anche molto importanti, perché, come diceva qualcuno prima di me, nel tempo le macchine sono diventate molto più sicure. Ma questo, dobbiamo dirlo, è avvenuto non perché le Case automobilistiche hanno imboccato questo tipo di strada da sole, ma perché l'Unione Europea ha fatto un grandissimo lavoro su questo terreno costringendo i costruttori ad aggiungere ai veicoli tutta una serie di dispositivi di sicurezza che poi hanno dato i risultati che sono sotto gli occhi di tutti. Sulle autostrade, dove questi dispositivi hanno un'efficacia maggiore - parliamo di airbag e di tutto il resto -, abbiamo visto che i morti e gli incidenti in generale stanno calando in maniera decisiva come, del resto, le loro conseguenze: si tratta di una tendenza che non possiamo negare e che, soprattutto, secondo me i media dovrebbero riconoscere e sottolineare senza limitarsi a “enfaticizzare” - parlo di giornali e televisioni - soltanto i fatti negativi. Dico questo non perché vorrei che la realtà venisse edulcorata, nascondendo tutti gli aspetti brutti e negativi, ma perché, secondo me, è importante che l'esperienza positiva venga consolidata, cioè quando si fa qualcosa di buono e si ottengono dei risultati è giusto dirlo non perché chi li ha ottenuti si possa pavoneggiare, ma perché altre persone capiscano che, operando in un certo modo, si ottengono risultati concreti e si risparmiano tutti quei morti di cui abbiamo parlato prima.

Lo stesso credo che valga per i famosi “incidenti del sabato sera” per i quali siamo venuti qui a parlare stamattina. Come diceva il dott. Biserni prima, credo sia un fatto inevitabile che da quando sono stati inaspriti i controlli, e in Italia si sta cominciando finalmente a farli - c'è chi dice 700 chi 800 mila all'anno -, qualcosa ha cominciato a cambiare. Resta che dobbiamo fare sicuramente molti più controlli per arrivare almeno al milione all'anno. Ma io credo che l'importante sia che i ragazzi iniziano a capire che i controlli stanno aumentando e che si faranno sempre di più. E quindi dicevo che gli incidenti nel week end stanno calando in maniera decisa, anche se purtroppo la nostra è una società che genera continuamente nuovi bisogni, nuove necessità. Come quell'ultima necessità che ci ha trovato molto impreparati, quella delle due ruote. Il settore delle moto che, fino a qualche anno fa, era abbastanza in crisi, oggi è esploso anche a seguito del traffico terribile, soprattutto nelle grandi città. Tuttavia constato che anche una città come Como, da quel che

ho sentito dire, sta costringendo tutta una serie di persone, che fundamentalmente hanno una scarsa dimestichezza con questi scooteroni dai motori molto potenti, a usare questo tipo di mezzi. Parlavo l'altro giorno con il responsabile di una delle principali Compagnie di assicurazione che mi diceva che loro hanno alzato in maniera drastica i premi delle polizze per le motociclette perché purtroppo è vero che non ci sono tanti incidenti, ma è anche vero che ogni incidente si risolve con lesioni, mentre tutti sappiamo che adesso come adesso un normale incidente che avvenga in città con un'auto moderna, dotata di alcuni dei dispositivi che citavo prima, si risolve generalmente senza conseguenze gravi o con delle conseguenze soltanto per il veicolo, che sono senza dubbio molto più sopportabili. A questo punto dobbiamo immaginare dei nuovi elementi per l'emergenza che si è venuta a creare: non abbiamo ancora dei limiti sulle moto, mentre sulle automobili tutto sommato sappiamo che cosa si deve fare, anche se resta comunque l'aspetto dell'imprudenza delle persone. Per quel che riguarda le motociclette, invece, si sta ancora discutendo tra quelli che vogliono l'airbag e coloro che non lo vogliono e si sperimentano nuovi dispositivi. C'è anche questa proposta, che ritengo molto interessante, del Presidente della Provincia di Como, ma siamo ancora lontani da entrare, diciamo così, nell'operatività. Allora, per essere molto rapidi seguendo quella che era la preghiera molto cortese del nostro moderatore, io credo che noi a questo punto dobbiamo tutti cercare, grazie anche a questi convegni, di scambiarci soprattutto delle esperienze, di dirci tutti l'un l'altro cosa stiamo facendo oltre che cosa diciamo, perché dire a questo punto è troppo poco. Io con Biserni sono anni che mi confronto in convegni come questo e credo che tutte le volte s'impari qualcosa che possa essere usato, appunto, per la nostra attività di tutti i giorni. Allora è chiaro che le strade sono due: una è quella della repressione e basta, l'altra quella della repressione che si accompagna a una prevenzione fatta in modo intelligente, spiegata, in modo che si capisca che cosa si sta facendo. Personalmente faccio parte di un Comitato per la sicurezza che ha messo in piedi Autostrade per l'Italia già tre anni fa e devo dire che ho seguito tutta l'esperienza del Tutor e sono assolutamente convinto che il Tutor è l'innovazione trasparente, direi quasi democratica, nel senso che spiega molto bene alla gente che cosa si sta perseguendo. Messo nei punti più pericolosi da Autostrade per l'Italia, dove c'erano i tassi d'incidentalità più preoccupanti, viene addirittura regolarmente preavvisato, cosa che a me onestamente da cittadino, e non da direttore di Quattroruote, non convince assolutamente. Sarebbe come se la Guardia di Finanza telefonasse un giorno prima avvisando che l'indomani ci sarà un accertamento... Stavo, comunque, dicendo che, c'è poco da fare, la repressione funziona e, però, non dobbiamo essere ipocriti chiedendo a gran voce che ci siano più controlli se poi tutti gli anni i finanziamenti alla Polizia Stradale vengono diminuiti: questa è la realtà che abbiamo visto purtroppo negli ultimi anni, grazie anche ai problemi di finanza pubblica con i quali ci imbattiamo tutti i giorni. Devo dire anche che c'è un tema che mi rende un poco sconcertato: noi parliamo molto dei controlli relativi all'alcol e alle droghe, ma soprattutto dell'alcol che è quello che ovviamente conosciamo di più e che provoca più incidenti. Ebbene considero un po' strano che i controlli sull'alcol vengono fatti soprattutto dalla Polizia Stradale e molto poco dalle varie Polizie Municipali perché purtroppo ci sono delle problematiche di soldi, visto che in Italia quando si parla di sicurezza stradale si va spesso a toccare il problema finanziario. Noi sappiamo di certo che i proventi delle contravvenzioni date per guida in stato d'ebbrezza non finiscono ai Comuni, Comuni che, devo dire, hanno speso molto in autovelox, cosa per carità giusta, ma molto meno nell'acquisto di apparecchiature che servono, appunto, a fare questo tipo di prevenzione dei comportamenti. E quindi la re-

pressione, ripeto, dev'essere trasparente e la gente non si deve sentire inutilmente perseguitata. Un altro aspetto importante che noi vediamo dalle tante e-mail che ci arrivano riguarda i cartelli che indicano le velocità massime. Credo che ci vogliano delle persone competenti in materia, perché se in un tratto si può andare tranquillamente a 70 km/h, non vedo perché ci debba essere un limite dei 50 magari soltanto perché... ci vogliono limiti giusti, anche se dopo però non sono rispettati come succede negli altri Paesi. Quindi, al di là della repressione, un'altra grande battaglia credo sia quella di combattere l'ignoranza. L'ignoranza secondo me viene ancora prima del problema della velocità, è la vera piaga da combattere e prima è venuto fuori nei vari interventi quello che a mio parere è il punto centrale della sicurezza stradale. Mi sono accorto solo dopo anni che il vero tema centrale è la mancanza di percezione in conseguenza delle azioni che fai, cioè la gente, quando è "fuori", supera i limiti, passa con il rosso senza avere la percezione esatta di quelle che possono essere le conseguenze di questi comportamenti. Consideriamo, infine, un altro elemento. Se oggi si fa un piccolo tamponamento, con le macchine odierne possono scoppiare due airbag e sono 2500 euro, si possono rompere due fanali e anche questi hanno dei costi pazzeschi, cioè tutto quel che concerne la circolazione stradale porta alla conseguenza che la gente, quando va in macchina, deve stare con le antenne ben dritte. Noi parliamo della velocità, ma la velocità è tanto più pericolosa quando viene accoppiata ad altri elementi pericolosi. Io dico sempre che la distanza di sicurezza è fondamentale: se io viaggio a 100 km/h e sto a un metro da quello che mi precede sono molto più pericoloso di chi va a 130 mantenendo però la distanza di sicurezza. Cioè noi dobbiamo dare alla gente consigli sugli effetti dei loro comportamenti. Io scommetto che, tra tutte le persone che ci sono qui in sala, pochi conoscono i limiti di frenata della propria automobile e pochi sanno in quanti metri la propria auto si ferma alle diverse velocità. Quasi nessuno sa che tipo di conseguenze si avranno se il proprio veicolo viene lanciato a 50 km/h contro un muro. C'è troppa ignoranza: questo è il problema in Italia e spesso si parla di riconscepire l'esame della patente in modo più serio e approfondito senza, però, fare nulla.

Allora noi di Quattroruote che cosa facciamo? Noi cerchiamo di fare campagne per la sicurezza.

L'anno scorso abbiamo fortemente incentivato l'uso dell'Esp sulle automobili, dicendo alla gente di rinunciare a qualche optional, ma di comprare il controllo elettronico della stabilità perché può aiutare in circostanze molto pericolose. Voglio segnalare che l'Esp è fondamentale soprattutto per prevenire gli incidenti, anche quelli del sabato sera, perché molto spesso i giovani perdono da soli il controllo della vettura e, quindi, gli incidenti non sono sempre urti uno contro l'altro, ma sono magari conseguenza di una curva presa, da soli, a una velocità sproporzionata. Al di là dell'alcol, il problema è che sono ragazzi che molto spesso iniziano il loro sabato alle 7 andando a scuola e poi ce li ritroviamo alle 6 del mattino del giorno dopo ancora in giro in macchina. Ovvio che chiunque in quelle condizioni sarebbe potenzialmente una bomba. E quindi dicevo che abitualmente facciamo campagne sulla sicurezza: con la collaborazione di Autostrade per l'Italia abbiamo regalato, con il giornale, un braccialetto che dovrebbe distinguere il guidatore designato. Devo dire che, anche a questo proposito, ho trovato nei mass media silenzio assoluto, mentre invece, quando c'è l'incidente, ecco comparire i grandi titoloni: "Basta, bisogna fare più controlli" eccetera. Ma quando si cerca di fare qualcosa, vigliacco se qualcuno partecipa. Ultimo aspetto - e ho finito - abbiamo realizzato un'iniziativa molto importante in collaborazione con la Regione Lombardia e con l'Associazione autoscuole: si tratta di un corso di

guida sicura dedicato ai giovani che conseguono la patente in Lombardia, un corso che si svolge sulla nostra pista di Vairano in condizioni di assoluta sicurezza, nel corso del quale ai giovani vengono fatte fare manovre che in condizioni normali non faremmo mai, come la frenata sul bagnato o una sterzata improvvisa, insomma tutto ciò che serve per acquisire un perfetto controllo del veicolo anche in situazioni difficili o d'emergenza. Questa iniziativa, finanziata dalla Regione Lombardia, si basa sul principio che si deve incentivare la gente nel meccanismo virtuoso: infatti il meccanismo prevede che chi fa questo corso e nei due anni successivi non fa nessuna infrazione che comporti la decurtazione di punti sulla patente si vedrà restituita la somma versata per il corso stesso, grazie appunto al contributo della Regione. E' una iniziativa dalla quale non guadagniamo neppure un euro, ma che facciamo perché siamo convinti che un grande giornale che si occupa di automobili debba intervenire sul grave problema degli incidenti del sabato sera e che i ragazzi debbano sapere molte cose che adesso non sanno. Noi siamo sempre disponibili e chi fosse interessato ad approfondire questo argomento sappia che siamo pronti a ospitarlo presso la nostra struttura per vedere che cosa si può fare nel concreto al fine di conseguire, al di là delle parole, dei risultati.

## 2.6 Dr.ssa Arch. MARIA VITTORIA JONUTAS PUSCASIU Già Console della Repubblica Moldava

Signore e Signori Buongiorno, ringrazio il Consigliere Nazionale “dell’Associazione Nazionale della Polizia di Stato “ **Marcello Chirulli** “ di avermi inviato al terzo Vostro incontro con materie sempre diversificate ma concentrate sui reali problemi della gente.

Anche oggi si parla di giovani, i problemi che incorrono e incombono su di essi attraverso incidenti causati da mille motivi.

Nella mia esperienza, in Moldavia in Romania e in Italia, ma anche in tutti i Paesi europei e non solo, si sta sviluppando il problema che noi oggi stiamo discutendo “ **La sicurezza sulle strade** “.

Da diversi anni, Comuni, Province e Regioni, istituzioni di vario tipo e associazioni hanno varato campagne di sensibilizzazione che hanno il medesimo obiettivo: **ricordare ai ragazzi che nessuno vuole ostacolare il loro divertimento ma che con la vita, propria e degli altri, non si scherza.**

Possono essere utili tutte queste iniziative, che sono spesso simili ad altri e - pur utilizzando linguaggi e modalità di comunicazione diversi - sono tra loro complementari.

**Ma questo non basta**, a mio avviso la prevenzione non si fa con le multe o il fermo macchina o la denuncia come avviene soventemente, ma, con atto preventivo certo e visibile. Ossia; inviare le pattuglie sui luoghi caldi; discoteche, concerti ecc.ecc. Ovviamente con il “dispositivo acceso” affinché possa essere visibile a distanza.

Ovviamente si impiegherebbe uomini e mezzi, ma ne vale la pena, in quanto in Italia, ma possiamo rapportarlo ai vari paesi, ogni anno si contano oltre 5 mila vittime, 20 mila disabili gravi, 300 mila feriti, il maggior numero delle vittime è concentrato in una fascia d’età giovanile: gli incidenti stradali, infatti, sono la prima causa di morte per i giovani tra i 15 ed i 29 anni. (Fonte del Ministero dell’Interno).

**In Moldavia, si contano solo nel mese di febbraio 2008, 168 Incidenti stradali, dal primo dell’anno 324.**

**di cui; 42 Morti e 267 feriti gravi.**

**Tenete presente che in Moldavia non esiste il traffico come in Italia. Ma, potete immaginare l’indice generale di fine anno.**

Chiaramente, parlando dell’Italia, sono consapevole di quanta energia e soldini bisognerebbe spendere, Tutti noi sappiamo che il Ministero dell’Interno non ha risorse finanziarie per gli straordinari e Benzina per le auto.

Ma, a conti fatti, il Governo dovrebbe fare bene i conti, infatti se facciamo un’analisi delle spese di soccorso, interventi ospedalieri vari, infortunistica e riabilitazione, pensioni di invalidità ecc. ecc. Converrebbe dare la benzina per i mezzi e qualche straordinario agli Agenti, così facendo si risparmierebbero molti soldi.

Grazie a tutti di avermi ascoltato.

## **2.7 Dr. Mario Landriscina** **Direttore Dipartimento Emergenza-Urgenza** **S.S.U.Em. "118"- Rianimazione II** **Azienda Ospedaliera Sant'Anna – Como**

La mortalità e le lesioni permanenti dell'età giovane-adulta derivanti in particolare dalla infortunistica stradale, ma anche dall'abuso di alcool e sostanze stupefacenti, rappresentano purtroppo uno dei maggiori ambiti di azione per un moderno sistema di soccorso extra ed intraospedaliero.

Negli ultimi anni il numero delle vittime sulle strade in Italia ha previsto un drammatica variabilità tra i 6500 e gli 8000 morti (1° causa di decesso per la popolazione giovanile), circa 350.000 feriti e 40.000 invalidi.

Questo tragico scenario mette necessariamente a prova il sistema di soccorso pre-ospedaliero che ha la possibilità di valutare la sua capacità di intervento e le sue performances, oltre che sugli interventi a favore di Pazienti colpiti da infarto ed ictus, proprio sulla capacità di risposta al trauma grave e quindi in particolare quello stradale o per infortunio sul lavoro, situazione altrettanto drammatica ma con una percentuale di vittime sensibilmente inferiore (anche se troppo alta per definizione!).

L'analisi dell'esperienza locale di questi ultimi 22 anni (cioè da quando è iniziata in provincia di Como un'attività coordinata di soccorso) è francamente sconfortante in termine di numero di eventi.

Infatti a fronte di un sensibile e continuo miglioramento del sistema di soccorso nel suo complesso e delle tecniche e strategie sanitarie e organizzative (riduzione di tempi d'intervento, miglioramento delle prestazioni da parte di tutte le componenti, razionalizzazione di tempi diagnostici e terapeutici in ospedale, ecc.) non è variato di molto il numero delle vittime.

Tale situazione trova apparente giustificazione nel contemporaneo aumento della popolazione viaggiante sulle strade, della velocità, dell'uso di sostanze fortemente pericolose per la guida e soprattutto per un mutamento dei valori di riferimento che determinano le scelte sociali ed il profilo individuale e quindi il comportamento delle persone.

L'analisi sociologica sarebbe complessa ed esula dalle mie competenze come pure le implicazioni psicologiche.

Resta il fatto che le cosiddette "morti evitabili" in particolare sulle strade, rappresentano un tragico fenomeno che, allo stato dell'arte, non pare assolutamente in controtendenza.

Il sistema di soccorso potrà ancora migliorare la qualità complessiva dei suoi interventi, ma quanti decedono sul posto o riportano lesioni devastanti e incompatibili con una vita di relazione, non potranno giovarsene.

Negli ultimi anni l'impegno di molte Istituzioni ed Organizzazioni per informare, prevenire e quindi ridurre il numero delle vittime, è stato notevole mentre i risultati, almeno per il momento, appaiono scarsi.

Eppure su questo tema risulta puntuale il ruolo dei "media", che quotidianamente riportano la cronaca di questa strage che evidentemente non desta mai uno scalpore sufficiente ad invertire il trend.

Non solo provocatoriamente si può oggi ragionevolmente affermare che gli incidenti stradali sono tutti evitabili!

Come del resto le loro vittime!

Si può oltretutto provocatoriamente affermare che alla luce dei comportamenti degli utenti della strada gli incidenti, e quindi le vittime, sono molto ridotti rispetto alla potenzialità del fenomeno!

E' ormai ben documentata una quotidiana ipocrita ricerca di cause imponderabili ed inevitabili che alimenta, soprattutto nei giovani, un deprecabile fatalismo che tende a giustificare comportamenti evidentemente esecrabili come appunto quelli sopra enunciati ed ormai ampiamente noti.

Inoltre l'assoggettarsi, da parte dei giovani, alle politiche del "gruppo" o del cosiddetto "branco" limitano fortemente l'azione educativa individuale.

La convinzione è che manchino cultura e valori di riferimento forti e radicati.

Il problema viene regolarmente esorcizzato all'interno delle famiglie stesse, nell'ambito delle quali non se ne discute minimamente affidando solo ad altri (in particolare alla scuola) il compito di aiutare una crescita consapevole.

Solo l'improvviso durissimo impatto con la tragedia, il dolore, a volte proprio sul luogo dell'incidente altre fuori la porta della Rianimazione o, peggio, dell'obitorio, fa capire la realtà.

Ed è troppo tardi!

E' una situazione persino paradossale nella sua tragicità.

Aumentano i sistemi di protezione passiva e non diminuiscono le vittime!

La tecnologia offre infatti caschi integrali, cinture pre-tensionate, air-bag, ecc., e non diminuiscono le vittime (l'uso corretto di tali dispositivi comporterebbe una diminuzione del 30% delle vittime).

Questo numero terribilmente elevato di infortunati non attira l'attenzione neppure per una cinica valutazione dei costi sociali (20 miliardi di euro/ anno).

Persiste un atteggiamento del tipo: non è e non sarà mai un mio problema e a me non succederà mai.

Inoltre risultano evidenti interessi particolari da parte dell'industria del settore (e di come si presenta in termini pubblicitari) e d'altro canto brillano per assenza altri Soggetti che dovrebbero opportunamente cercare di ridurre l'impatto con il problema (Compagnie Assicuratrici).

La repressione, culturalmente da rigettarsi, è l'unico strumento che pare funzionare.

Però è naturalmente invisibile alla popolazione, scarsamente sostenibile anche solo nel medio periodo e soprattutto non modifica (se non per paura) i comportamenti.

Ne deriva la necessità di un patto sociale, maturo ed autorevole, tra tutte le parti in causa per modificare sensibilmente l'attuale tragico scenario.

## 2.8 Dr. Antonio Bufano

### Dirigente Compartimento Polizia Stradale della Lombardia.

Buon giorno a tutti, ringrazio per l'invito che mi è stato rivolto per partecipare a questo convegno a cui ho aderito con piacere.

Considerata l'ora, e la vostra pazienza, cercherò di comprimere il mio intervento illustrandolo con alcune slide con le quali vorrei non solo trattare delle C.D. "Stragi del sabato sera" ma, purtroppo ... anche di quelle di tutti gli altri giorni della settimana.

Infatti il problema degli incidenti stradali in Italia, ma anche in altri paesi d'europa, è un problema veramente serio sia per i circa 5-6000 morti che ogni anno si verificano sulle nostre strade sia per l'obbiettivo che la comunità Europea ci ha imposto affinché entro il 2010 il numero degli incidenti stradali con esito mortale in Italia venga abbattuto del 50%....

*(a seguire vengono illustrate e commentate le slide seguenti)*





## POLIZIA DI STATO

Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



### IL FENOMENO INFORTUNISTICO



## POLIZIA DI STATO

Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



### Il quadro europeo e il "ritardo" italiano

- Negli ultimi 30 anni, nella maggior parte dei Paesi Europei, i tassi di mortalità per incidenti stradali sono diminuiti del 60% mentre in Italia solo del 40%.
- L'Italia, che negli anni '70 era tra i Paesi "più sicuri", oggi occupa una delle ultime posizioni in Europa per la sicurezza stradale.

Obiettivo Europeo:  
"Ridurre del 50% il numero delle vittime  
per incidenti stradali, entro il 2010"



## POLIZIA DI STATO

Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



### Programma dell'Unione Europea

- Conoscenza diffusa del fenomeno "sicurezza stradale"
- Potenziamento della prevenzione degli incidenti
- Contenimento delle conseguenze dei sinistri stradali



**POLIZIA DI STATO**  
 Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



**Sinistrosità:  
 malattia del progresso**

La rapida **motorizzazione di massa** non sostenuta da una cultura della mobilità e i **miti consumistici** come la **velocità** hanno generato un atteggiamento deviante nei comportamenti dell'automobilista.

La **sinistrosità** è aumentata di pari passo col progresso tecnico ed è destinata ad aumentare se non si attueranno politiche integrate di miglioramento della sicurezza stradale.



**POLIZIA DI STATO**  
 Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



**Attività Infortunistica 2006-2007:  
 Regione Lombardia  
 Tutte Forze Polizia**

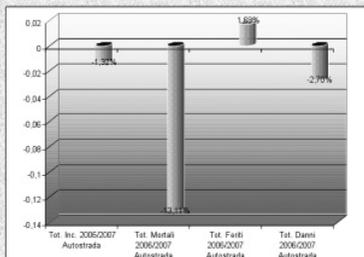
REPARTI	TOTALI INCIDENTI		Raffronto		Incidenti Mortali		Raffronto	
	2006	2007	Diff.	%	2006	2007	Diff.	%
Sezione Polizia Stradale	14126	14187	-119	-0,97	338	290	-48	-14,20
Carabinieri	4725	3786	-939	-19,87	114	113	-1	-0,87
Polizie Locali	34651	32386	-2255	-6,50	125	122	-3	-2,4
<b>TOTALE</b>	<b>53702</b>	<b>50369</b>	<b>-3333</b>	<b>-6,20</b>	<b>577</b>	<b>525</b>	<b>-52</b>	<b>-9,01</b>

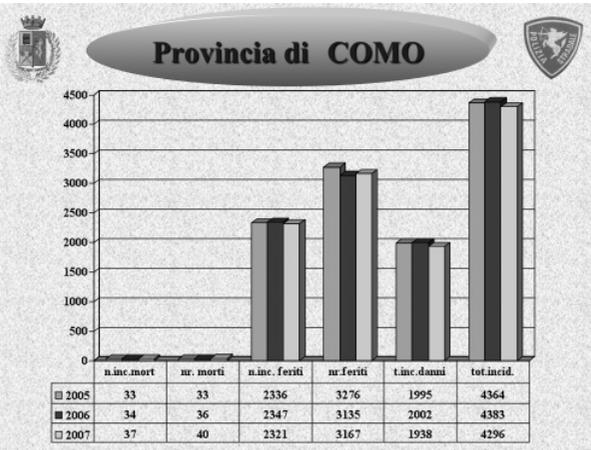


**POLIZIA DI STATO**  
 Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



**Viabilità' Autostradale  
 Gennaio-Dicembre 2006/2007**





- POLIZIA DI STATO**  
Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia
- Analisi del fenomeno**
- Chi sono i protagonisti
  - Lo stato psico-fisico
  - A che ora si acuisce il fenomeno
  - Le cause dei sinistri e la loro mortalità
  - Adozione dei correttivi

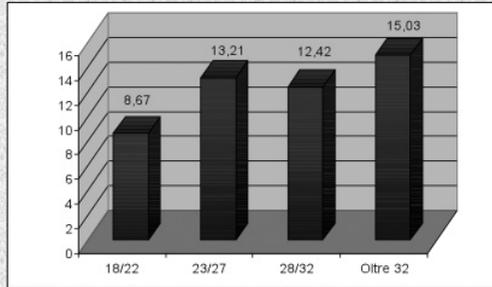


## POLIZIA DI STATO

Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



**% Conducenti positivi**  
rispetto ai controlli per fascia d'età'

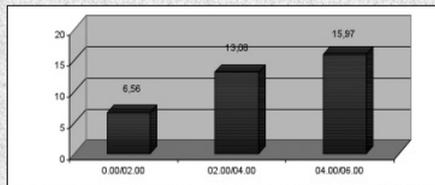


## POLIZIA DI STATO

Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



**% Conducenti positivi**  
rispetto ai controlli per fascia oraria



I risultati, rappresentati nel grafico, confermano che il fenomeno della guida in stato di alterazione riguarda la fascia oraria "04.00-06.00", mentre, la percentuale più bassa riguarda la fascia oraria "00.00-02.00".

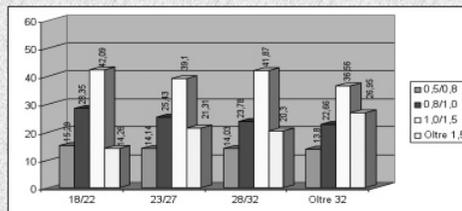


## POLIZIA DI STATO

Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



**% Conducenti positivi**  
per età e valore del tasso alcolemico



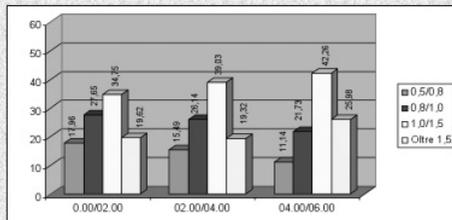


## POLIZIA DI STATO

Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



**% Conducenti positivi  
per fascia oraria e valore tasso alcolemico**



## POLIZIA DI STATO

Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



**Come contrastare il fenomeno**

**Repressione - Prevenzione**



### **ATTIVITA' DI CONTRASTO SERVIZI STRAGI DEL SABATO SERA**

- **2004: n.627 pattuglie impiegate**
- **2005: n.915 pattuglie impiegate**
- **2006: n.1353 pattuglie impiegate**
- **2007: n.1999 pattuglie impiegate**



## POLIZIA DI STATO

Compartimento Polizia Stradale  
"Lombardia"



	2006	2007	Diff.	%
<b>Art.186</b>				
Guida sotto l'influenza di alcool	2.517	3.548	1.031	40,96
<b>Art.187</b>				
Guida sotto l'influenza di stupefacenti	29	70	41	141,37
<b>Patenti ritirate</b>				
- guida in stato d'ebbrezza	2.517	3.575	694	+ 42,03
- eccesso di velocit�	251	160	-352	+ 36,25



## POLIZIA DI STATO

Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



Sezione Polizia Stradale COMO  
"Stragi del sabato sera"  
Raffronto 1 gen-31 Dicembre 2006/2007

Tipologia	Dal 1 Gennaio 2006 al 31 Dicembre 2006	Dal 1 Gennaio 2007 al 31 Dicembre 2007	Raffronto
Posti di Controllo Effettuati	74	79	+5
Pattuglie impiegate	86	97	+11
Art. 142/9^	8	2	-6
Art. 186	127	229	+102
Art. 187	3	5	+2
Patenti Ritirate	128	236	+112



## POLIZIA DI STATO

Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



PROVINCIA COMO  
Attivit  Infortunistica  
"Stragi del sabato sera"  
Anno 2007

Controlli sulla viabilit� nelle ORE NOTTURNE			Incidenti Stradali connessi al fenomeno delle "STRAGI DEL SABATO SERA"						Controlli Effettuati
Servizi svolti da :	Posti di controllo effettuati	Pattuglie impiegate	Incidenti rilevati	Mortali	Con lesioni	Con danni	Persone Decedute	Persone Ferite	Veicoli Controllati
POLIZIA STRADALE	453	872	49	2	30	17	2	53	7197



**POLIZIA DI STATO**  
**Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia**



**Incidenti Stradali**  
**Guida in stato di ebbrezza e all' Assunzione di Sostanze Stupefacenti**  
**rilevati dal 1 Gennaio 2007 al 31 Dicembre 2007**

Nr. Incidenti Rilevati	Etilometro e Precursori	Controlli Positivi su Conducenti Controllati	Richiesta Accertamenti a Strutture Sanitarie	Referti Medici Positivi	Art. 186	Art. 187
14187	16821	847	3073	524	1196	175



**POLIZIA DI STATO**  
**Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia**



**PRECURSORI**



**POLIZIA DI STATO**  
**Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia**



**ETILOMETRO ALCOTEST**  
**7110MKIII**



Stampante risultato test      Boccaglio monouso



**POLIZIA DI STATO**  
Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



**DISPOSITIVO PER IL TEST DELLA SALIVA**



**POLIZIA DI STATO**  
Compartimento Polizia Stradale  
"Lombardia"



**TELELASER ULTRALYTE CON DIGICAM**



**POLIZIA DI STATO**  
Compartimento Polizia Stradale  
"Lombardia"



**SICVE (TUTOR)**



**POLIZIA DI STATO**  
Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia

**Il Codice Etico di autoregolamentazione per la sicurezza stradale Marzo 2007**

- Ministero Interno - Politiche Giovanili - Conferenza Regioni e Province autonome, Associazioni di categoria
- Promuovere la tutela e l'incolumità dei giovani.
- Promuovere misure restrittive sulla vendita e somministrazione di bevande alcoliche nei locali di ritrovo.
- Favorire l'introduzione, sul piano legislativo, di nuove misure a tutela della sicurezza stradale (controlli,sanzioni)
- Il **"guidatore designato"**
- Promuovere e favorire campagne istituzionali, iniziative di informazione, formazione, prevenzione in tema di sicurezza stradale;
- favorire nelle scuole guida per il conseguimento delle patenti specifici programmi formativi sui fenomeni legati alla guida sotto l'effetto di bevande alcoliche;

**POLIZIA DI STATO**  
Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia

**Necessità di valorizzare la cultura della sicurezza**

- **Testa del conducente** : è il miglior dispositivo di sicurezza.
- **Condizioni psicofisiche** al meglio, non minate da stanchezza, droga, alcool, per poter interpretare rapidamente le situazioni di emergenza.
- **Condotta di guida** improntata al rispetto delle norme giuridiche e all'osservanza dei principi di prudenza.
- **Opera di autovalutazione** per muoversi nell'ambiente della mobilità con la dovuta consapevolezza.

**POLIZIA DI STATO**  
Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia

**La Polizia Stradale e il cittadino**





**POLIZIA DI STATO**  
Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia



**LA COMUNICAZIONE  
COME "ARMA" DI PREVENZIONE**



Le campagne di sicurezza stradale rivolte ai giovani



**POLIZIA DI STATO**  
Compartimento Polizia Stradale "Lombardia"



**GUIDO con PRUDENZA**

2007



- Polizia di Stato
- Fondazione ANIA
- S.I.L.B.



**POLIZIA DI STATO**  
Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia







*PARTE PRIMA*

*PARTE SECONDA*

***PARTE TERZA***



### 3.1 Dr.ssa ANGELA NAPOLITANO

#### Medico Principale della Polizia di Stato

La sicurezza sulle strade è un tema sempre più sentito, sia dalle Forze dell'Ordine, sia dal Ministero della Salute, che recentemente ha organizzato una giornata dedicata alla prevenzione dell'abuso di alcool ed ai pericoli dovuti alla guida in stato di ebrezza.

Non c'è rilascio o rinnovo di patente senza una certificazione sanitaria rilasciata dai medici dell'art. 119 comma 2.

Lo stesso articolo 119 del Codice della strada, prevedeva che la certificazione di idoneità alla guida venisse fatta tenendo conto di una certificazione dello stato di salute generale del soggetto in esame, rilasciata dal medico di fiducia.

Tale certificazione del medico curante, è stata abolita, ed il paragrafo abrogato dal DPR 575/94, che l'ha sostituita con una dichiarazione sottoscritta dell'interessato relativa alla sussistenza di precedenti morbosità, una vera e propria "autocertificazione sanitaria".

Nel nostro Paese sono ammesse tutte le autocertificazioni, eccetto quella sanitaria, se si esclude l'allegato 2 per il rilascio e rinnovo patenti.

Molte patologie non sono accertabili in sede di visita ed il paziente può tranquillamente non dichiararle. Si può far ricorso al necessario senso civico ed all'onestà delle persone? Quanti dichiareranno di far uso di sostanze psicoattive o di aver patologie per cui non è possibile avere un normale rinnovo?

In questi casi è prevista una commissione esaminatrice dell'ASL che su base di visite ed accertamenti diagnostici riduce la durata della validità della patente.

In altri Paesi Europei il rilascio ed il rinnovo delle Patenti di Guida, soprattutto le superiori, sono vincolati a visite ed esami anche invasivi, che accertino in maniera oggettiva lo stato di salute.

Anche per ciò che concerne i controlli su strada la legge è un po' farragginosa.

Fortunatamente per l'alcool si è stabilito che l'etilometro è uno strumento efficace e con valore legale, ma per gli stupefacenti siamo ancora in fase embrionale.

Il prelievo di liquidi biologici, che sia sangue, urina o sudore è riservato a personale sanitario, la raccolta deve essere fatta in modo da rispettare la dignità delle persone, sia in modo da non inficiare i risultati dei test, in termini di ricorsi.

Fare un controllo per alcool richiede pochi minuti, un controllo per gli stupefacenti ore, addirittura tutta la notte se si deve proseguire attraverso i controlli del Pronto Soccorso Ospedaliero.

I test di screening effettuati con la raccolta delle urine, lasciavano dubbi sia sui falsi positivi che negativi. Attualmente si utilizzano test sul sudore che sembrano più attendibili ma che sono più costosi.

In caso di positività bisogna poi proseguire con la raccolta degli altri liquidi biologici per l'esame di conferma.

La raccolta biologica per non essere inficiata necessita di protocolli e personale.

Le strutture pubbliche, specie di notte, non hanno la possibilità di seguire in modo "legale" la raccolta di questi campioni.

L'alternativa sarebbero (ed è previsto dalla legge) i posti sanitari mobili.

Per realizzare ciò, probabilmente in futuro si farà ricorso ai Medici ed agli Infermieri della Polizia, ma i mezzi ed i fondi?

Se si vuole sicurezza bisogna investire sulla sicurezza.

## **3.2 Dr. CLAUDIO SAVARESE**

### **GIÀ COMANDANTE DELLA STRADALE DI COMO**

Lo Stato, qualunque forma di governo abbia avuto, si è sempre fortemente interessato alla emanazione di norme che, dal Codice della Strada vero e proprio, come nucleo centrale, ed una molteplice varietà di leggi speciali o regolamenti particolari, hanno, nel loro insieme, costituito il Diritto della Circolazione, Diritto sempre volto a tutelare la sicurezza stradale.

Andando indietro con i secoli, fin dall'antica Roma, Giulio Cesare emanò nel 45 A.C. la "LEX JULIA MUNICIPALIS", con la quale si vietava, ai carri adibiti al trasporto merci, l'accesso in Roma nelle ore diurne, con l'eccezione di quelli adibiti a "trasporti specifici", destinati cioè al trasporto di materiali usati per la costruzione di edifici pubblici o edifici di culto.

Un'altra norma, sembra sia stato un editto dell'imperatore Nerone, nel 54 D.C., con il quale si obbligavano tutti i conducenti di carri veloci, trainati da cavalli, a tenere accesa dentro la cerchia urbana e nelle ore notturne, una torcia in modo da consentire ai passanti di vedere approssimarsi il veicolo e non finire, così, sotto le ruote (dispositivi di illuminazione).

Queste due leggi sono la testimonianza di norme emanate per garantire la sicurezza della circolazione, soprattutto dei pedoni, considerato che Roma a quel tempo aveva già un milione di abitanti!

L'impero Romano nelle strade aveva trovato il punto di forza e la chiave vincente, sia della politica espansionistica e di conquista di terre sempre più lontane, sia di diffusione della sua cultura e per lo scambio di merci. Alla sua caduta i traffici diminuirono e le strade, abbandonate a poco a poco, divennero facile dominio di avventurieri e briganti che assalivano i sempre più isolati viaggiatori, anche per la mancanza di vigilanza sulle strade stesse: questo durò per centinaia di anni.

L'800 fu il secolo della scoperta del motore a scoppio e della realizzazione dell'automobile, che avvenne verso la fine di quel secolo. Il fenomeno dell'auto diventa socialmente rilevante ed assistiamo, in Italia, alla nascita della prima legge che si occupò in modo moderno dei veicoli: il R.D. 28/7/1901, a cui seguiranno la L. 30/6/1913, quella del 31/12/1923 ed il R.D. 2/12/1928.. Una completa regolamentazione della materia si ebbe con il R.D. dell'8/12/1933 nr.1740.

Con l'incessante incremento della circolazione, non risulta più rispondente il Codice del '33 e si arriva al D.P.R. 15/6/1959 n. 393, Codice della Strada, costellato da una miriade di leggi successive che modificarono completamente la disciplina del trasporto merci e delle caratteristiche dei veicoli. oltre alle disposizioni relative all'uso del casco, del cronotachigrafo e delle cinture. Si è arrivati, quindi, attraverso un iter legislativo, decisamente lungo e travagliato, alla formulazione del nuovo C.d.S. del 30/4/1992 n. 285, tra l'altro immediata-

mente criticato dalla Comunità Europea; di 100 articoli più lungo del precedente, che doveva rivedere tutta la normativa per dare organicità e snellezza al sistema e, soprattutto, per tentare di infrenare l'evidente apparire del fenomeno infortunistico.

Agli inizi degli anni '60, infatti, di fronte all'aumento crescente degli incidenti, la teoria accettata era che la colpa fosse delle **strade** non adeguate alla nuova realtà. E così furono costruite nuove arterie e ristrutturate quelle esistenti. Eppure, nonostante sforzi economici enormi che portarono alla realizzazione delle Autostrade, peraltro utilissime dal punto di vista del miglioramento della mobilità di cose e persone, le vittime non diminuivano.

Allora si pose l'accento sulla costruzione delle **auto** e sulla necessità che le caratteristiche delle stesse fossero improntate ad eliminare o a ridurre i rischi di incidente. Nacque così tutta la teoria delle prescrizioni sulla sicurezza: airbag, casco per i motociclisti, cinture, ABS, etc. Anche queste innovazioni, seppure utili, non hanno risolto il problema perché l'incidentalità stradale ha toccato livelli quantitativamente crescenti in valori assoluti.

Consumata l'era della strada e poi quella del veicolo, non rimaneva che chiedersi: "E se fosse **l'uomo** la leva su cui puntare per ridurre gli incidenti?". La risposta era ovvia perché è evidente, infatti, che ogni prescrizione o dispositivo di sicurezza è utile, ma una cosa è certa: **il miglior dispositivo di sicurezza è la testa del conducente.**

Diciamo ancora che la strada è un sensore significativo del livello economico, della legalità e della civiltà del territorio che percorre. Queste considerazioni sono certe, condivise da tutti e note da sempre. De Amicis, in un passo del libro Cuore affermava: *"Lì dove troverai la villania nelle strade, la troverai anche nelle case"*.

Questa autorevole affermazione esprime in maniera sublime la complessità dell'educazione alla sicurezza stradale e le ragioni del perché essa tarda a decollare.

Tutte le conclamate buone intenzioni o dichiarazioni di principio, per la rivisitazione dell'intero campo di applicazione del Diritto della Circolazione, e per esso del C.d.S., sono risultate in buona parte solo dichiarazioni, non avendo neanche sufficientemente affrontato, e men che meno risolto, il problema della sicurezza stradale. Il sinistro stradale non è cercato da nessuno dei conducenti dei veicoli, né dagli altri utenti della strada, eppure si verifica spessissimo, perché le cause della stragrande maggioranza degli incidenti risiedono in due fattori:

- **l'imperizia nella guida**
- **la mancanza di una cultura della sicurezza.**

Il primo progetto di educazione stradale è stato elaborato dal Ministero della Pubblica Istruzione con il D.M. 5/8/94, emanato in attuazione dell'art. 230 del C.d.S., che aveva introdotto l'educazione stradale in tutte le scuole di ogni ordine e grado.

Questo progetto, pienamente condivisibile nei contenuti, non ha mai trovato completa

applicazione; il problema più grave, che è stato completamente trascurato, è la mancata creazione di **formatori** in grado di istruire adeguatamente i docenti incaricati, che si sono visti attribuire compiti che sembravano facilissimi ma che, in verità, sono molto complessi ed a volte di una difficoltà insuperabile.

Ciò ad ulteriore dimostrazione di come si continui ad essere convinti che **l'educazione stradale** sia una cosa semplicissima, che ognuno può fare senza necessità di formazione. O peggio, l'educazione stradale è una cosa che si può ritenere di aver fatto perché se ne è parlato tante volte, magari sotto la spinta emotiva di qualche tragedia che ha colpito tutti per le conseguenze nefaste.

La sicurezza della circolazione è anche un fenomeno di rilevanza mondiale dal momento che nel mondo circolano più di **500 milioni** di veicoli, di cui il **25%** nei Paesi europei della Comunità. Questo circolante provoca circa **400.000 morti** l'anno, con milioni di feriti ed inabili permanenti, senza contare il forte peso economico che vede spendere miliardi di euro per danni alle strutture, ai veicoli, ricoveri e cure ospedaliere, assicurazioni, etc.. Nella sola **Comunità Europea**: circa **45.000 morti** e **1.500.000 feriti**; in **Italia** circa **6.500 morti** e **260.000 feriti**.

Sono state, quindi, stipulate in sede ONU quelle convenzioni, tutte sottoscritte dall'Italia, che avrebbero dovuto fungere da supporto alle numerose disposizioni della C.E.: tutte finalizzate a garantire la prevenzione degli incidenti e la sicurezza sulla strada. Una delle risoluzioni del Parlamento Europeo, quella *dell'11/03/98* n. 238, nel registrare il permanere di un livello di decessi sulle strade, decisamente pesante, ha rilanciato la necessità di un intervento adeguato, multinazionale, che ha come obiettivo preciso l'abbattimento del 50 % del numero dei morti, entro il 2010. Per giungere a questo risultato bisogna arrivare ad una **Socializzazione** del problema della sicurezza stradale.

A tale proposito esistono raccomandazioni del Consiglio d'Europa che, proprio in relazione a questa sicurezza, richiedono l'inserimento nella scuola dell'obbligo di tutti i Paesi europei, della disciplina circolatoria, come materia di insegnamento obbligatoria. (Negli Stati Uniti tale insegnamento è obbligatorio anche a livello universitario), In Europa, l'Italia insieme al Portogallo sono ancora inadempienti. La risoluzione del Parlamento Europeo ribadisce, inoltre, che siano prese immediate decisioni in merito a corsi di formazione, istruzione ed aggiornamento nel settore della educazione stradale. Questo aspetto è stato specificatamente previsto nell'art. 230 del C.d.S. all'atto della sua stesura: dopo oltre quindici anni sono stati fatti molti tentativi per adempiere a quanto stabilito nel Codice stesso.

In realtà c'è stato l'intervento di tutti su tutto e sono sorte spontanee iniziative da parte di soggetti più disparati. Iniziative che, se pur lodevoli nei loro intendimenti, all'atto pratico hanno prodotto risultati poco apprezzabili, perché disarmoniche tra loro ed attuate in maniera dispersiva. In sintesi nessuno ha ancora avviato un serio programma per **formare**

**i formatori:** istruire, cioè, coloro che in maniera professionale, continua e responsabile siano in grado di insegnare e, soprattutto inculcare, l'educazione stradale in tutte le scuole di ogni ordine e grado.

Un altro punto cruciale rimane, a mio avviso, l'esigenza di una adeguata normativa per quanto riguarda le sanzioni per le trasgressioni alle norme sulla circolazione. Sul tema sanzionatorio si innestano provvedimenti fortemente innovativi, succedutisi nel tempo, che hanno riguardato la depenalizzazione in genere: basti ricordare la L. 31/ 7/67, la 689/81 e la 507/99.

Se è vero che talune norme del C.d.S. erano, in maniera eccessiva ed abnorme, sanzionate penalmente con l'arresto e l'ammenda, è pur vero che l'aver ridotto la quasi totalità delle infrazioni ad una sorta di "listino prezzi" (infrazione x = somma y), non ha certo contribuito ad inculcare nell'utenza italiana il rispetto, anche se in forma coercitiva, della circolazione stradale. Ed ha tolto anche quel poco potere deterrente che poteva avere una sanzione di carattere penale. Col risultato di avere un livello nemmeno sufficiente di educazione stradale.

In merito all'educazione, indubbiamente, valutiamo l'aspetto più importante della sicurezza stradale, perché investe l'uomo che, con i suoi comportamenti o idoneità alla guida, è l'artefice principale del 90% degli eventi infortunistici. La cultura della sicurezza deve, perciò, **essere l'obiettivo verso cui indirizzare la funzione legislativa, quella amministrativa, quella educativa ed in parte quella repressiva.**

Quella legislativa è sicuramente la più semplice da attuare, anche perché la sicurezza è un bene apprezzato da tutti ed in grado di offrire solo consensi. Si afferma che le leggi, in effetti, siano il galateo delle Nazioni (**Ubi Societas ibi Ius**), e sono quindi norme di buona creanza per un popolo.

Rivelatisi inutili molti provvedimenti legislativi, anche con sanzioni di grande deterrenza, e poco efficaci le campagne di informazione, l'ultima possibilità di intervento è quella di **educare ad una cultura della sicurezza** che è la più difficile delle "educazioni", da proporre e perseguire.

L'educazione stradale, però, non può prescindere dal concetto più grande di educazione civile e della quale, in effetti, fa parte. E questa educazione inizia nell'ambito familiare, fin dalla tenera età; prosegue poi nella scuola, differenziandone programmi e strumenti a seconda dell'età. Da ultimo interviene la società, lo Stato, che con strutture, personale, indicazioni e controlli fa in modo che ogni nuovo utente della strada sia effettivamente idoneo alla guida, rispettoso della segnaletica e veramente capace di affrontare il traffico con coscienza e responsabilità.

Esaminati i precedenti fattori per i quali passa la sicurezza stradale, veniamo all'ultimo,

quello della repressione e che coinvolge gli organi di Polizia. Il problema della sicurezza non va risolto con lo strumento di polizia, ma passa, certamente, anche attraverso le Forze di Polizia nel loro insieme.

Le Forze dell'Ordine forniscono il bene **“sicurezza”** nella sua accezione più generale e completa, devono quindi produrre e garantire la sicurezza stradale. Nella considerazione che il bene giuridico tutelato dalle norme del Diritto della Circolazione è la vita e l'incolumità dei cittadini, si deve percorrere qualsiasi utile strada che possa salvaguardare tale bene giuridico, anche reprimendo duramente comportamenti indisciplinati, insensati ed irresponsabili.

Qui è d'obbligo una breve parentesi relativa ai G.di P. che troppo spesso, per un parossistico senso di garantismo illimitato, sono portati a disquisire su norme chiare e precise, a dubitare, spesso pretestuosamente, dell'efficienza di apparecchiature tecniche in dotazione alle Forze di Polizia, peraltro in uso alle Polizie europee da più tempo di noi, a sottoporre ad interrogatori pressanti gli Agenti, più che il contravventore, che in effetti è il violatore della norma, quasi a voler dimostrare che gli operatori di Polizia stradale scrivono il falso o, nella migliore delle ipotesi, siano ignoranti ed incapaci commettendo errori nell'applicazione del C.d.S.!

Tutto questo per arrivare ad una qualsivoglia assoluzione e annullamento dei verbali di contravvenzione. Così facendo, non soltanto viene stravolto il Diritto stesso, sotterrate le norme e vanificata tutta l'opera di prevenzione e controllo delle Forze di Polizia ma, cosa ancora più grave, si ingenera nel cittadino il convincimento, sempre più forte, che si possono comunque violare le regole del Codice perché ci sarà sempre un Giudice garantista, od un valente Avvocato, che provvederanno a far annullare ogni cosa. E l'utente, alla prossima occasione, è probabile che commetterà una infrazione più grave.

Ciò significa che il Giudice, pur avendo l'obbligo giuridico e morale della tutela del diritto alla difesa di chiunque, non ha, molto spesso, la dovuta attenzione per la salvaguardia della vita e dell'incolumità del cittadino, che vengono messe in pericolo da comportamenti illegali ed irresponsabili di altri cittadini, che le Forze dell'Ordine sanzionano e che il giudicante assolve!

Credo sia evidente per tutti che vale più una vita e l'integrità fisica delle persone, che non qualche contravvenzione da pagare. Perché è altrettanto chiaro che qualora i G.d.P. fossero molto meno garantisti, attenendosi alla reale e scrupolosa applicazione della legge, che con meno demagogia confermassero più sanzioni che concedere assoluzioni, senza con ciò travalicare il Diritto, convincerebbero gli utenti a tenere una guida più attenta, meno trasgressiva delle norme, responsabile e rispettosa, meno pericolosa per la propria e l'altrui incolumità.

Forse è meglio dover pagare qualche contravvenzione per le nostre violazioni, che dover piangere ai tanti funerali!

Possiamo concludere affermando che il fenomeno della circolazione stradale ha assunto una **rilevanza sociale** tale da dover coinvolgere, a tutti i livelli, gli operatori del settore: giuristi, giudici, tecnici, educatori, politici e organi di Polizia, che devono avere tra loro totale sinergia e sintonia.

L'armonizzazione di tali componenti potrà essere strumento di grande utilità per poter affrontare, con qualche speranza di successo, l'attuale, pesante fenomeno infortunistico, il cui tributo di vite umane pagato dalla civiltà moderna per godere di quella libertà di circolazione sancita dall'art. 16 della Costituzione, ci pare decisamente troppo elevato. La tutela della sicurezza e l'incolumità dei cittadini rappresentano un profondo impegno ed un costante lavoro per le Forze dell'Ordine. Dove, circa 2000 anni fa, Cicerone affermava che: **Salus Rei Publicae Suprema Lex**, oggi gli Operatori di Polizia possono affermare che: **Salus Civium Suprema Lex**, cioè la sicurezza dei cittadini è impegno primario.

Mi sia consentito, anche per spirito di passata appartenenza, affermare che in questo impegno diuturno, faticoso e responsabile, spesso con pochezza di uomini e strutture, la Polizia Stradale è, senza dubbio, in prima linea per salvaguardare l'incolumità di tutti!-

### 3.3 Associazione A.U.P.I.

L'A.U.P.I. (Associazione Unitaria Psicologi Italiani) rappresenta una tra le realtà professionali maggiormente qualificate e capillari nell'ambito della ricerca, della formazione e della progettazione relative alla sicurezza stradale, potendo contare sull'esperienza e sulla professionalità di un team di psicologi altamente specializzati nel settore.

Come molti degli interventi hanno voluto rimarcare, la Provincia di Como - e più in generale l'intera Regione Lombardia - si posizionano costantemente ai vertici delle statistiche per numero e mortalità degli incidenti stradali; i dati ricavati da tali indagini rendono possibile prevedere con un elevato margine di accuratezza quanti sinistri occorreranno nelle prossime ore, quale sarà la tipologia di utente coinvolto, quali conseguenze si potranno prevedere in termini di infortuni e di mortalità.

Ciò non significa soltanto possedere un quadro chiaro e accurato di quelli che saranno gli scenari più probabili della prossima "strage del sabato sera", ma rende possibile la pianificazione di una strategia globale di intervento, mirata allo studio approfondito delle cause sottostanti le differenti manifestazioni del fenomeno nonché diretta alla progettazione di interventi potenzialmente risolutivi.

Con queste finalità, l'A.U.P.I. contribuisce allo sviluppo e al potenziamento di progetti di ricerca volti ad approfondire in ambito sperimentale la questione delle cause sottostanti gli incidenti stradali e, più in particolare, come il cosiddetto "fattore umano" possa concorrere a determinare il grado di sicurezza sulle strade.

La letteratura mette infatti in evidenza come specifiche caratteristiche psicologiche del conducente possano ritenersi correlate ad un aumento del rischio di condotte di guida imprudenti o incuranti delle norme, spesso all'origine dei sinistri stradali. I processi cognitivi legati alla percezione del rischio, lo stato emotivo, le esperienze pregresse, le abitudini di guida, i valori sociali condivisi e interiorizzati, gli aspetti di personalità e le caratteristiche dello stadio evolutivo (adolescente-adulto) sono dunque fattori psicologici che contribuiscono a determinare comportamenti di guida più o meno virtuosi.

Da alcuni anni l'A.U.P.I. si impegna a promuovere la sicurezza stradale attraverso la progettazione di interventi di sensibilizzazione e di educazione che traducono i dati di ricerca finora raccolti in azioni di intervento precoce a tutela dell'utente della strada.

Il progetto "*Ruote Sicure*" è un esempio pionieristico di come differenti agenzie presenti sul territorio ed impegnate nella sicurezza stradale possano attivamente ed efficacemente integrare le proprie specifiche competenze all'interno di un intervento di prevenzione ed educazione di sicuro impatto sui giovani destinatari. Si tratta infatti di un progetto che nasce con la finalità di diffondere fra gli studenti del biennio delle scuole medie superiori una corretta cultura dell'ambiente stradale in termini di pericolosità ed incidentalità, favorendo di conseguenza un maggiore rispetto delle norme e della civile convivenza.

Punto di forza di tale intervento è la creazione di una rete sinergica di professionisti attivi nell'ambito della sicurezza stradale (Forze dell'Ordine, psicologi, istruttori di scuola guida, docenti scolastici) che, ciascuno attraverso la propria specifica esperienza, permettono una comprensione globale e multi-prospettica della questione relativa guida sicura e ai mezzi per garantirla.

I progetti di educazione ad una corretta fruizione della strada e dei mezzi di trasporto offrono l'indubbia opportunità di raggiungere un elevato numero di utenti della strada fornendo loro conoscenze e competenze di base immediatamente spendibili e di facile accesso.

Vi sono tuttavia territori, come quello lariano, dove il problema della mortalità e dell'incidentalità stradale risultano particolarmente refrattari ad una cultura del rispetto delle norme e della prudenza; in tali contesti, un intervento massivo può essere di sicura utilità nel diffondere maggiore sensibilità e considerazione nei confronti del codice stradale, ma certo non possiede le caratteristiche che lo renderebbero fattivamente efficace nel prevenire l'incidentalità e il rischio di condotte di guida pericolose.

Per questo motivo, è stato messo a punto e presentato un progetto dal titolo *"Individuazione precoce del rischio di incidenti stradali e trattamento degli stili di vita a rischio"* che coniuga la necessità di coinvolgere un ampio numero di utenti della strada con l'esigenza di una modalità di azione più mirata e decisa.

L'intervento si rivolge ai giovani delle classi scolastiche medie inferiori e medie superiori in procinto di acquisire la patente per l'uso dell'autovettura o del ciclomotore, e si pone l'obiettivo di favorire la diminuzione dei comportamenti di guida rischiosi attraverso un'azione mirata a sostenere ed incrementare le capacità di problem-solving e le competenze di gestione emotiva degli eventi potenzialmente fonte di stress in ambito stradale.

Premesse teoriche e metodologiche dell'intervento sono dunque l'individuazione di una significativa correlazione tra numero di incidenti stradali e scarse capacità razionali e di gestione dell'emotività dei soggetti coinvolti (V. Tummino, I. Cardani, R. Donzelli *"Lifestyle Defense Mechanisms and Dangerous Road Use"*), la cognizione della strada come di un ambiente quotidiano dove esercitare il diritto-dovere di spostarsi in modo sicuro, e la consapevolezza che per realizzare un'adeguata educazione stradale, soprattutto in ambito giovanile, non sia possibile prescindere dal coinvolgimento della scuola in quanto agenzia formativa per eccellenza. Il contesto scolastico rappresenta infatti l'ambiente relazionale privilegiato del giovane utente della strada, il quale dal confronto con il proprio gruppo di riferimento ricava i comportamenti e gli stili di vita (e dunque di guida) maggiormente condivisi. Agire all'interno della scuola e con la sua collaborazione significa dunque favorire l'interazione con il mondo relazionale da cui l'adolescente trae le proprie norme di condotta sociale, incoraggiando in tal modo il comportamento virtuoso del singolo attraverso la

mediazione del gruppo dei pari.

Il progetto *“Individuazione precoce del rischio di incidenti stradali e trattamento degli stili di vita a rischio”* prevede la realizzazione di un protocollo operativo contenente precise linee guida che verranno sottoposte agli istituti scolastici coinvolti nell’intervento.

Inizialmente il progetto verrà presentato ai soggetti direttamente interessati, e dunque al personale docente, agli alunni ed alle rispettive famiglie, in maniera tale che tutti coloro che a diverso titolo risultano coinvolti nell’intervento siano a conoscenza dei contenuti e dei significati di quest’ultimo, così da permetterne una buona condivisione e, se necessario, la negoziazione di alcuni aspetti specifici. Una buona compliance, ovvero un solido accordo tra famiglie e insegnanti circa l’utilità e la validità del progetto, rappresenta infatti il primo e fondamentale passo verso il successo dell’intervento medesimo.

Si prevede poi la somministrazione ai vari gruppi-classe di due strumenti testistici (*Lifestyle Defense Mechanisms* di C. Spielberger, 2000; *The Hand Test* di E. Wagner, 1977) che forniranno il materiale - e dunque i dati - su cui si andrà successivamente ad impostare la strategia di intervento educativo vero e proprio. Dall’analisi e dall’interpretazione dei protocolli sarà infatti possibile ricavare un profilo di base rappresentativo delle tendenze generali, mentre il confronto dei singoli profili individuali con tale base-line permetterà di individuare i soggetti maggiormente a rischio di sviluppare comportamenti di guida poco sicuri.

Le tendenze collettive ed individuali emerse da tale analisi rappresenteranno il punto di avvio per la pianificazione di un intervento educativo costruito ad hoc sulle specifiche esigenze di ogni gruppo e di ogni fascia di età, finalizzato al miglioramento della quadro globale nonché all’intervento tempestivo sulle situazioni maggiormente esposte al pericolo. Tutto il gruppo-classe sarà chiamato ad interagire durante questa fase, tuttavia saranno maggiormente coinvolti i ragazzi che mostrano profili più a rischio.

In seguito alla realizzazione dell’intervento educativo è previsto un momento di follow-up che, mediante la ri-somministrazione dei due strumenti testistici precedentemente utilizzati, avrà la finalità di far emergere l’efficacia dell’intervento in termini di modificazioni a livello personale delle risposte emotive di fronte agli eventi stressanti propri dell’ambiente di guida.

Infine è prevista la restituzione dei risultati e la loro discussione tra tutti i soggetti coinvolti (alunni, insegnanti, genitori) così da permettere una condivisione dei vissuti e degli esiti dell’intero intervento, favorendo inoltre il confronto circa eventuali criticità e potenziali spunti di miglioramento utili alle successive attivazioni.

Gli strumenti testistici utilizzati sono il *“Lifestyle Defence Mechanisms”* di Spielberger, un questionario self-report che valuta le differenze individuali nella frequenza con cui una persona mette in atto processi di pensiero e comportamenti razionali e non guidati dalle emozioni, e il *“The Hand Test”* di Wagner, che valuta il rapporto con l’ambiente individuando

eventuali tendenze aggressive. L'analisi dei dati è centrata sugli aspetti razionali ed emotivi della personalità, ovvero sulla tendenza del soggetto a prediligere modalità di pensiero e comportamento basate sulla riflessione razionale piuttosto che sull'affidamento alle spinte emozionali .

L'intervento educativo prevede infine il supporto di una vasta e comprovata metodologia (role playing, incontri di formazione, focus-group, esercitazioni di gruppo, discussione) con la finalità di elaborare e strutturare cognitivamente una corretta nozione di rischio, nonché di fornire le strategie cognitive e comportamentali più adeguate nella gestione degli stati emotivi potenzialmente disturbanti nel contesto di guida.

L'intenzione che informa l'intero progetto è quella di sostenere ed accrescere nel giovane utente della strada la consapevolezza di se stesso come principale agente di controllo del proprio comportamento di guida: tale finalità pare raggiungibile attraverso un'integrazione delle strategie repressive ed informative comunemente utilizzate con un approccio formativo che miri alla modificazione del comportamento e delle abitudini, al controllo della propria impulsività alla guida, allo sviluppo della cognizione dei propri limiti e all'incremento delle capacità di anticipare e prevedere le conseguenze della propria condotta a breve e a lungo termine.

dott. Vito Tummino  
dott. Andrea Carta  
dott.ssa Roberta Sala





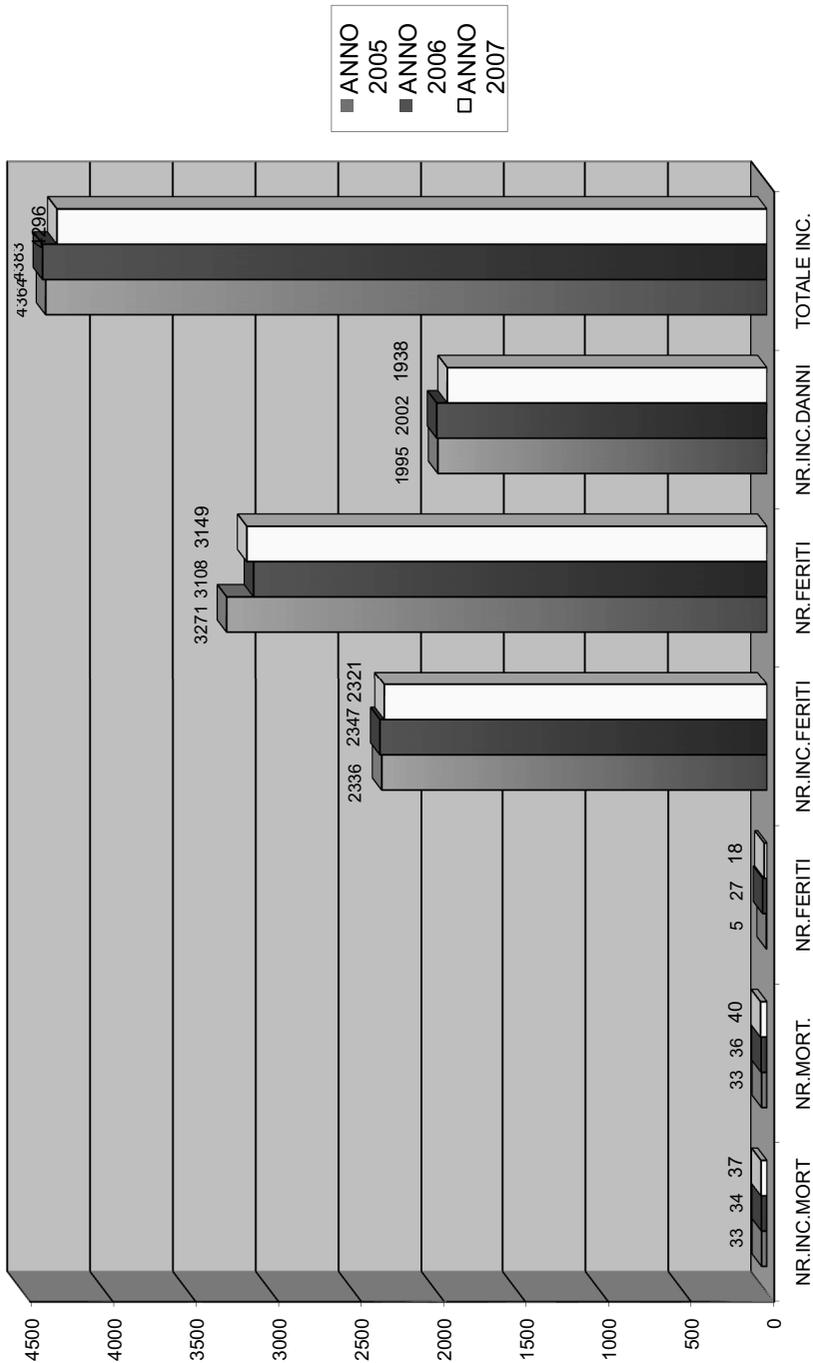
*PARTE PRIMA*

*PARTE SECONDA*

*PARTE TERZA*

**STATISTICA - RASSEGNA STAMPA**

# 4.1 GRAFICO STATISTICA INCIDENTI IN PROVINCIA DI COMO



---

---

**COMO**

---

---

## Strade sicure Un convegno con la Polizia

**COMO** Domani, nella sede dell'Amministrazione provinciale di Como, si terrà un convegno intitolato "La sicurezza sulle strade, un valore per la crescita...contro il bullismo, l'alcol, le droghe, l'arroganza della velocità sulle strade".

L'incontro, organizzato da Marcello Chirulli, consigliere dell'Associazione nazionale della Polizia di Stato, vuole essere l'occasione per offrire nuovi spunti di riflessione e confronto sui temi della sicurezza stradale e per fare il punto su alcune iniziative che diversi enti (pubblici e privati) hanno elaborato rivolgendosi al mondo dei giovani per prevenire comportamenti ad alto rischio sociale che trovano la loro drammatica conseguenza nelle "stragi del sabato sera".

Il convegno inizierà alle 8.30 di domani nella sala "Villa Gallia" del palazzo dell'Amministrazione provinciale.

---

Venerdì 14 marzo 2008

---

## Asfalto insanguinato

# Ogni anno tremila feriti

*«Non arrendiamoci davanti a questi dati»*



## Discoteca gratis per chi non beve

### Il guidatore designato

Il guidatore designato è la persona che si assume la responsabilità del gruppo di amici che per una sera non berrà bevande alcoliche, per poter guidare sicuri in discoteca e rientro e riportare la comitiva a casa. I gestori dei locali gli servono gratuitamente bevande analcoliche. Grazie a una convenzione con il Silb, il giovane che si impegna a non bere alcolici avrà l'ingresso gratuito nel locale.

### Il convegno

Sabato prossimo a Villa Gallia è in programma il convegno "La sicurezza sulle strade, un valore per la crescita". Verranno presi in analisi fenomeni quali "il bullismo, l'alcol, le droghe, l'arroganza della velocità".

Oltre dieci schianti al giorno e più di tremila persone ferite ogni anno, in molti casi in maniera grave. Preoccupano le statistiche sugli incidenti in provincia di Como, una piaga in costante crescita, che spesso coinvolge in prima persona i giovani.

«Sono dati ai quali non possiamo rassegnarci», esorta il comandante della polizia stradale, Francesca De Cave, mentre le discoteche lariane offrono l'ingresso gratuito ai ra-

gazzi che si impegnano a non consumare alcolici per essere in grado di guidare all'uscita dal locale.

Le statistiche sugli incidenti stradali che si sono verificati in provincia di Como sono state illustrate ieri a Villa Saporiti, nell'ambito della presentazione di un convegno sulla sicurezza stradale- orga-

Agenti della polizia stradale eseguono dei rilevamenti in

**I numeri  
delle forze  
di polizia**

**La comandante della polstrada**  
«Soprattutto i più giovani devono capire  
che le strade possono essere  
potenzialmente molto pericolose»

**La polizia provinciale** «Servono  
iniziative che abbiano una ricaduta diretta  
immediata e contribuiscano a ottenere  
risultati concreti contro la tragedia»

# ti per incidenti stradali

*ti, serve uno sforzo per fermare la strage»*



seguito a un incidente. Sono 3mila i feriti sulle strade ogni anno

nizzato dall'Associazione nazionale della Polizia di Stato e in programma sabato prossimo a Villa Gallia. Dal 2005 al 2007, ogni anno il numero complessivo degli schianti ha superato quota 4mila, mentre il numero dei feriti è stato sempre superiore a 3mila. Le vittime sono state rispettivamente 33, 36 e 40.

«Il problema deve essere affrontato con un approccio interdisciplinare perché le forze dell'ordine da sole non possono fare nulla - dice il comandante della polizia stradale di Como, Francesca De Cave - Dobbiamo dare sempre maggiore visibilità a questo fenomeno in modo che tutti, soprattutto i più giovani, capiscano che le strade possono essere potenzialmente molto pericolose. Non possiamo arrenderci davanti a questi dati, non possiamo accettarli come un male necessario e dobbiamo fare uno sforzo ancora maggiore per fermare la strage».

Un primo progetto concreto in questa direzione dovrebbe scattare a partire dai prossimi giorni. Grazie alla disponibilità del Silb, l'associazione dei gestori dei locali da ballo, sarà offerto l'ingresso gratuito in discoteca ai ragazzi che si impegneranno a non consumare alcolici e, al termine della serata, a riaccompagnare a casa gli amici guidando l'auto in sicurezza. La campagna di sensibilizzazione è stata ideata dalla prefettura di Como e i dettagli saranno presentati proprio sabato

prossimo durante il convegno in programma a Villa Gallia.

«Già da alcuni anni la nostra associazione è vicina in particolare alle problematiche dei giovani - sottolinea Marcello Chirulli, consigliere nazionale dell'Associazione della Polizia di Stato, che organizza appunto l'evento - Gli incidenti stradali sono una piaga che colpisce in particolar modo i ragazzi e secondo le statistiche più recenti la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti è la causa del 30% dei sinistri con conseguenze gravi. Vogliamo dare il nostro contributo nell'arginare questa piaga».

Il convegno di sabato prossimo sarà dedicato in particolare al tema "La sicurezza sulle strade, un valore per la crescita". Gli esperti presenti analizzeranno le principali cause indicate come fattori all'origine delle tragedie della strada, in particolare "il bullismo, l'alcol, le droghe, l'arroganza della velocità".

«Offrirà spunti di riflessione e possibilità di confronto ai ragazzi e agli educatori - sottolinea il comandante della polizia provinciale, Marco Viridis - La piaga degli incidenti sta assumendo proporzioni sempre più gravi e c'è bisogno di iniziative che abbiano una ricaduta diretta immediata e contribuiscano a ottenere risultati concreti, riducendo l'entità di questa tragedia».

**Anna Campaniello**

■ Diminuisce il numero di incidenti stradali, ma aumentano morti e feriti. Lo rivelano i dati resi noti ieri durante la presentazione del convegno «La sicurezza sulle strade - un valore per la crescita», che si terrà sabato mattina a Villa Gallia. Nel 2007 in provincia di Como si sono verificati 4.296 sinistri stradali, a fronte dei 4.383 del 2006 e dei 4.364 del 2005. L'anno scorso, tuttavia, le vittime della strada sono state 40, contro le 36 dell'anno precedente e le 33 del 2005; ed è cresciuto lievemente anche il numero di feriti: 3.149 (erano 3.108 nel 2006, ma ben 3.271 nel 2005). Nel 2007 gli incidenti senza conseguenze per le persone sono stati 1.938, in calo rispetto al 2006 (2.002) e al 2005 (1.995). Numeri preoccupanti, ai quali si aggiunge la lunga scia di sangue che ha caratterizzato i primi mesi del 2008: «Purtroppo quest'anno si sono già verificati molti incidenti mortali - ha ricordato Francesca De Cave, comandante della Polstrada di Como - Di fronte a questi dati non bisogna rassegnarsi, pensando che siano episodi inevitabili; dobbiamo anzi lavorare sempre più in sinergia con enti e istituzioni locali, puntando sulla prevenzione oltre che sulla repressione».

Aspetto, quest'ultimo, sottolineato anche dal viceprefetto aggiunto Nicola Venturo: «Sensibilizzare i ragazzi è fondamentale». Va in questa direzione il convegno di sabato, voluto dall'Associazione nazionale Polizia di Stato: «Parteciperanno studenti comaschi di scuole medie e superiori - ha spiegato Marcello Chirulli, consigliere nazionale dell'associazione - Potranno visitare il "Pullman azzurro" della Polstrada e chiedere informazioni agli operatori». Saranno inoltre illustrate alcune iniziative elaborate per prevenire comportamenti ad alto rischio, con particolare riferimento proprio ai giovani. In cantiere ci sono, per esempio, serate a tema nei locali pubblici (d'intesa con l'associazione dei gestori Upts-Silb).

# Incidenti Ma morti

Dopo la raffica di schianzi  
Sabato un convegno su

“

*Francesca De Cave*



*Di fronte a questi  
dati non bisogna  
rassegnarsi  
Dobbiamo anzi  
lavorare puntando  
sulla repressione  
ma non solo*

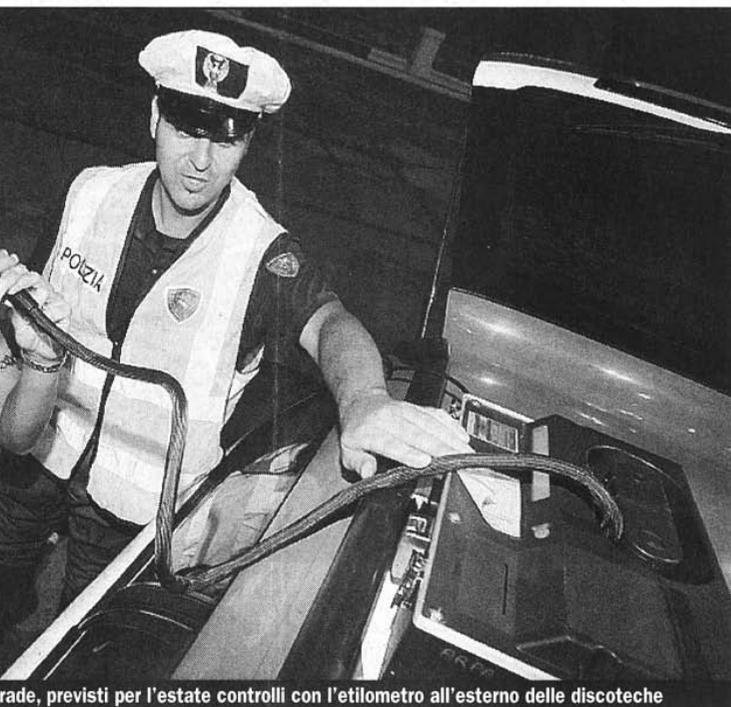


Per prevenire le stragi sulle st

«Una delle iniziative - ha detto il comandante della polizia provinciale Marco Viridis - prevede consumazioni analcoliche e ingresso gratuito per il "guidatore designato" che, una volta uscito dal locale, risulti negativo al test alcolemico. Verranno inoltre distribuiti mille etilometri monouso». Il convegno è stato organizzato in collaborazione con Prefettura, Questurà e Polstrada di Co-

# ti in calo nel 2007 ti e feriti crescono

ti si corre ai ripari: estate di alcol test fuori dalle disco  
ulla sicurezza stradale: «Puntiamo alla prevenzione»



rade, previsti per l'estate controlli con l'etilometro all'esterno delle discoteche

## LA SCHEDA

### L'appuntamento

Aprirà i lavori il prefetto Sante Frantellizzi, quindi interverranno: Luca Pietrantonio, psicologo dell'educazione; Giordano Biserni, presidente dell'associazione «Asaps»; il provveditore Benedetto Scaglione; Mauro Tedeschi, direttore di «Quattroruote»; Enrico Gelpi, presidente dell'Acì; Maria Puscasiu, console della Moldavia; Mario Landriscina, direttore 118 di Como; Antonio Bufano, dirigente del compartimento Polizia stradale Lombardia; modera Maurizio Marinelli, direttore del «Centro studi sulla sicurezza pubblica»

mo, assessorato alla Sicurezza della Provincia, Ufficio scolastico provinciale e «Centro studi sulla sicurezza pubblica». Il numero uno di Villa Saporiti, Leonardo Carioni, illustrerà una proposta di legge finalizzata a una maggiore tutela dei motociclisti, attraverso l'utilizzo obbligatorio di altri sistemi di protezione (paraschiena), oltre al casco.

**Michele Sada**

**IL CONVEGNO** Sulla sicurezza stradale tutti concordi: la prevenzione inizia da

# Alcol e droga al volante, è

Il prefetto: «Sempre più giovani vengono fermati con sostanze stupefacenti»

■ Diciannove morti in cento giorni. È il drammatico bilancio degli incidenti stradali nel 2008 in provincia di Como. Con una media così, a fine anno si toccherebbero le 80 vittime: il doppio rispetto al già tragico 2007. Numeri più volte ricordati durante il convegno "La sicurezza sulle strade - un valore per la sicurezza", che si è tenuto ieri a Villa Gallia. L'iniziativa, organizzata dall'Associazione nazionale Polizia di Stato, si è aperta con un minuto di silenzio per ricordare tutte le vittime e in particolare l'agente della polstrada Sabrina Pagliarani, investita e uccisa nel 1994 sull'A9.

Il tema della prevenzione dei sinistri è stato al centro del dibattito: «Il 40% dei decessi tra 15 e i 24 anni è dovuta agli incidenti, che costituiscono la prima causa di morte tra i giovani - ha ricordato il questore, Massimo Mazza - I nostri principali interlocutori devono quindi essere i ragazzi». Tra il pubblico, non a caso, tre classi della scuola media «Foscolo».

Allarmanti i dati forniti dal prefetto: «Aumenta nel Comasco il numero di giovani che fa uso di sostanze stupefacenti - ha detto Sante Frantellizzi - Il fenomeno sta assumendo dimensioni molto preoccupanti, basti pensare che nei primi due weekend di marzo sono state fermate 19 persone in possesso di droghe, quasi tutti giovanissimi. È un problema grave, che si aggiunge a quello della guida in stato di ebbrezza, causa di circa il 30% dei sinistri». Prefetto e questore hanno richiamato le famiglie alle loro responsabilità: «Il buon esempio deve venire dagli adulti, ma non sempre accade».

La polizia ha garantito «un'intensificazione dei controlli sulle strade», mentre il prefetto ha avanzato tre proposte: «Nelle auto-scuole si deve parlare dei

danni connessi ad alcol e droghe, inoltre bisogna mettere in sicurezza i tratti stradali pericolosi e infine lavorare sulla prevenzione insieme ai gestori delle discoteche». Su quest'ultimo aspetto è intervenuto il presidente regionale del sindacato dei locali da ballo, Rudy Citterio: «Tra maggio e giugno organizzeremo serate a tema, insieme alla polstrada. Distribuiremo materiale informativo, coinvolgeremo avremo come testimonial volti noti del mondo dello spettacolo. Ma non possiamo sostituirci a scuola e famiglia». Confermata l'iniziativa che prevede di premiare con un ingresso gratuito per una successiva serata il "guidatore designato" che, uscito dal locale, risulti negativo al test alcolemico: «Hanno aderito tutte le discoteche lariane - ha detto Guido Capizzi, di Concommercio - e cercheremo di coinvolgere anche i pub». Il direttore del 118 comasco, Mario Landriscina, ha provocatoriamente criticato le novità: «Quella di premiare chi si comporta normalmente è una logica sbagliata, c'è troppa ipocrisia. Per tacere del "fatalismo", di chi incolpa il destino: in realtà tutti gli incidenti sono evitabili».

Si è discusso anche dei motociclisti: «Circolano sempre più moto - ha detto Mauro Tedeschini, direttore di "Quattroruote" - Ma non tutti sono preparati». E Giordano Biserni, presidente dell'associazione Polizia di Stato, dice: «La mobilità su due ruote raggiunge il 3,5% eppure il 27% del totale degli incidenti coinvolge centauri. Molti ragazzi usano mezzi che raggiungono i 250 chilometri orari, è inaccettabile. Ed è inaccettabile che certi genitori vadano a protestare con le forze dell'ordine che hanno ritirato la patente a loro figlio: altro che buon esempio».

**Michele Sada**

## I NUMERI

### Incidenti stradali

Nel 2007 sono stati rilevati dalle forze dell'ordine 4.296 incidenti stradali, un dato in lieve calo rispetto al 2006 (4.383 sinistri) e al 2005 (4.364)

### Morti in incidenti

Lo scorso anno le persone vittime in incidenti stradali avvenuti nel Comasco sono state 40, in aumento rispetto al 2006 (36 morti) e al 2005 (33). Dall'inizio dell'anno le vittime della strada sono già 19

### Feriti in incidenti

A dispetto della diminuzione degli incidenti, aumenta quello dei feriti: 3.149 nel 2007, 3.108 nel 2006. In calo rispetto al 2005: 3.271

### Alcol e droghe

In un solo weekend di controlli 19 persone segnalate per possesso di stupefacenti. Il 30% degli incidenti stradali è causato da guida in stato di ebbrezza



I relatori al convegno e la presentazione

## Carioni: «Sulle moto rendiamo ob

(m. sad.) Un disegno di legge per garantire maggiore sicurezza ai motociclisti. L'idea è del presidente dell'amministrazione provinciale, Leonardo Carioni, che ieri mattina ha illustrato nel dettaglio la proposta, intervenendo al convegno che si è tenuto a Villa Gallia: «Chiedo una modifica dell'articolo 171 del nuovo codice della strada - ha spiegato Carioni - Vorrei che diventasse obbligatorio, oltre al casco, l'utilizzo di "abbigliamento tecnico protettivo", che consente di prevenire le lesioni alla colonna vertebrale». Il numero uno di Villa Sapori, peraltro, viaggia spesso in motocicletta: «Ho notato anche nel Comasco una crescita nel numero di centauri, purtroppo però è aumentato pure il numero di morti e feriti. Come amministratore pubblico, ma anche come appassionato motociclista, mi sono chiesto più di una volta come si potesse porre fine a questa carneficina, che vede tra le vittime molto spesso dei giovani. E sono convinto che si debba per prima cosa imporre a tutti di indossare protezioni come parascienza, paraspalle, paragambe e air-bag, fondamentali in caso di ca-

ai ragazzi. Più controlli fuori dalle discoteche, premiato chi non beve

# È allarme nel Comasco

«...inefacenti e il 30% degli incidenti è causato dall'ebbrezza»

POSTA



...ai ragazzi del sistema di controllo in dotazione alla Polizia di Stato

«...bligatori gli air-bag per la schiena»

dute o impatti violenti. Guidare una moto in jeans e maglietta può essere davvero molto pericoloso».

La proposta ha già ricevuto il plauso del presidente nazionale dell'Acci, Enrico Gelpi, e del prefetto di Como, Sante Frantellizzi: «Mi aspetto eguale appoggio - ha rimarcato Carioni - anche da altre componenti importanti della società».

Il presidente della Provincia intende comunque lavorare anche su un altro aspetto, ugualmente importante: «Dobbiamo senza dubbio intervenire per migliorare le nostre strade - ha sottolineato - modificando anzitutto i guard-rail che oggi, per la loro conformazione, diventano spesso delle vere e proprie trappole mortali per i motociclisti. Penso certamente alla statale Regina, ma non soltanto. Sarebbe infine auspicabile - ha concluso Carioni - rivedere la filosofia di fondo dell'attuale normativa sui crash-test, concepita quasi esclusivamente in funzione degli automobilisti, stabilendo livelli di sicurezza più rispettosi di chi usa la moto».

14

La Provincia

Domenica

16 marzo 2008

Da "Il Giorno" - Mercoledì 12 marzo 2008

## **Incidenti, piaga comasca** **Nel 2007 i morti sono stati 37**

*Già dodici le croci nei primi mesi dell'anno*

di MAURIZIO MAGNONI  
— COMO —

GLI INCIDENTI stradali, causati da negligenza, o da comportamenti scorretti, hanno raggiunto negli ultimi anni proporzioni disastrose anche in provincia di Como, soprattutto se si pensa che la maggior parte delle vittime è di età inferiore ai 30 anni. Proprio per cercare di arrestare questo triste fenomeno l'Associazione nazionale della Polizia di Stato (Anps), in collaborazione con la Prefettura di Como, l'assessorato alla Sicurezza della Provincia di Como e l'Ufficio scolastico provinciale, ha organizzato un convegno in programma sabato prossimo a Villa Gallia sul tema «La sicurezza sulle strade un valore per la crescita... contro il bullismo, l'alcool, le droghe e l'arroganza della velocità sulle strade». Convegno al quale interverranno anche ragazzi delle scuole medie di Como proprio per diffondere, fin dalla prima gioventù, i concetti di un corretto comportamento in strada, sia che si sia a bordo di una moto o di un'auto.

«I DATI sugli incidenti stradali in provincia di Como, reattivi agli ultimi anni - spiegano Marcello Chirulli, consigliere nazionale dell'Anps supportato dal comandante della Polizia Stradale di Como Francesca De Cave - dimostrano che è sempre altissimo il numero di sinistri sul nostro territorio: 4.364 nel 2005, 4.383 nel 2006, 4.296 nel 2007 con, rispettivamente, 33, 34 e 37 morti.

Nei primi due mesi di quest'anno gli incidenti mortali sono già stati una dozzina. In proiezione arriveremo alla fine dell'anno ad un record tristissimo. Ecco quindi il motivo di questo convegno che vuole indirizzare gli operatori della scuola, i giovani che saranno autisti o motociclisti del domani ad una corretta condotta di strada».

NEL CORSO del convegno il presidente della Provincia di Como Leonardo Carioni, come ha sottolineato ieri il comandante della Polizia Locale provinciale Marco Viridis, illustrerà una nuova proposta di legge elaborata da Villa Saporiti, finalizzata a favorire una maggiore tutela dell'utente debole (quindi il motociclista). In particolare la proposta mira a rendere obbligatorio, oltre al casco, l'uso del paraschiena per evitare conseguenze irreversibili per danni subiti a livello della spina dorsale, quindi paralisi agli arti inferiori.



ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
DELLA POLIZIA DI STATO

## Il minore vittima di reato

"Il ruolo preventivo della Polizia di Stato"



### Atti del convegno

a cura di:

Marcello CHIRULLI, Catia Filomena APRUZZI e Maurizio MARINELLI

Con il contributo della



Protezione Civile  
Assicurazione Nazionale  
e Polizia Locale



ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
DELLA POLIZIA DI STATO

## IL MINORE<sub>3</sub> DA VITTIMA AD AUTORE DI REATO

"IL RUOLO DELLA  
FAMIGLIA - SCUOLA  
- POLIZIA DI STATO"



### Atti del convegno

a cura di:

Marcello CHIRULLI  
Catia Filomena APRUZZI  
Maurizio MARINELLI

Precedenti pubblicazioni