

CONSULTA PROVINCIALE SULLA SICUREZZA STRADALE ASSEMBLEA PLENARIA

Incontro del 13/01/2009 - Ore 17,30
presso la Sala Riunioni dell'Area Tecnica della Provincia di Brescia

L'Assessore ai Lavori e Pubblici e Viabilità della Provincia di Brescia, ing. Mauro Parolini, introduce la riunione ringraziando i presenti per la partecipazione ed elenca gli argomenti all'ordine del giorno:

1. iniziative a favore della sicurezza stradale;
2. dati di mortalità per incidenti stradali nel secondo semestre 2008;

Vengono visionati i grafici relativi agli incidenti stradali verificatesi nel 2008.

Raffrontando il numero degli incidenti stradali mortali dal 2002 ad oggi in Provincia di Brescia, si nota una progressiva diminuzione del numero dei morti.

Emerge che nel 2008 il 26% delle vittime aveva un'età inferiore ai 30 anni, il 34% delle vittime fra i 30 e i 50 anni e il 40%, più di 50 anni.

Gli incidenti stradali mortali in cui sono risultate coinvolte le autovetture rappresentano il 39% del totale, mentre gli incidenti che hanno interessato i veicoli a due ruote motorizzate raggiungono il 32%. Si evidenzia la sproporzione tra il numero delle vittime tra i conducenti dei veicoli a due ruote motorizzate ed il numero di ciclomotori, scooter e motociclette in circolazione.

Un altro dato allarmante del 2008 è il numero dei ciclisti morti sulle strade: il 13%. Sarebbe utile valutare l'opportunità dell'obbligo del casco anche per i ciclisti ed insistere maggiormente sul rispetto delle norme del Codice della strada anche da parte di chi conduce biciclette, con effettive sanzioni in caso di violazione.

Per quanto riguarda il grafico relativo agli incidenti stradali in rapporto alla competenza gestionale delle strade, il dato più critico è quello relativo alle infrastrutture autostradali. Occorre tuttavia tener presente che lungo le autostrade i flussi di traffico sono molto più elevati che lungo la viabilità ordinaria. Strade statali e provinciali sono interessate rispettivamente dal 13% e dal 49% degli incidenti mortali. Anche per questi dati è utile ricordare che in Provincia di Brescia sono solo 3 le strade ancora di competenza ANAS: la SS45bis "Gardesana occidentale", la SS42 "Del Tonale e della Mendola" e la SS39 "Dell'Aprica".

La Provincia di Brescia ogni anno realizza campagne per la sicurezza stradale rivolte specificatamente ai motociclisti. Si desidera sollecitare la discussione dei membri della Consulta sul tema della sicurezza dei conducenti dei veicoli a due ruote, apparentemente poco sensibili sia alle modifiche di carattere costruttivo delle infrastrutture stradali, come alle insistenti campagne di sensibilizzazione.

Si apre pertanto il dibattito con lo scopo di mettere in comune proposte e iniziative su questa tematica.

Merli (Associazione Nazionale Familiari e Vittime della Strada)

Propone la visione di un breve filmato svizzero (Velo Plus, 2008) che mostra come ad una velocità di 50 km/h un ciclista viene visto da un automobilista di notte, a seconda che il ciclista indossi o meno abbigliamento chiaro e la bicicletta sia dotata dei dispositivi luminosi (fanali e catadiottri).

Viene proiettato il filmato.

Ubaldo Mazzoncini (AS AIS Associazione Studio Analisi Incidenti Stradali)

Basterebbe imporre che le biciclette siano costruite rispettando le caratteristiche previste dal codice della strada (fanali, catarifrangenti, ecc.) e controllare il rispetto di tali prescrizioni.

Per quanto riguarda il problema dell'alcool, ridurre il tasso alcolemico non aiuta. Occorre inasprire le pene.

Ermanno Ferrari (Presidio Ospedaliero di Chiari – Azienda “Mellino Mellini”)

Dall'esperienza maturata in pronto soccorso e da genitore di adolescenti il problema che emerge è l'incapacità di guidare il ciclomotore. Infatti si guida uno scooter con una patente acquisita esclusivamente con esami teorici. Durante un corso in cui erano coinvolti meccanici e rivenditori di ciclomotori è emerso inoltre che i cosiddetti “fermi” vengono tolti già al momento dell'acquisto. Gli scooter perciò circolano non a norma, problema ancora più grave quando le velocità sono elevate. Come coinvolgere anche i meccanici sul tema della sicurezza stradale? Altro problema che spesso viene rilevato in pronto soccorso: il casco non allacciato.

Rambaldini (S.I.U.L.P.)

Quante volte si sanzionano veicoli non in regola?

Per i ciclomotori la velocità elevata è un pericolo, ma lo è anche quella troppo bassa.

Sarebbe più utile aumentare i controlli ed il coordinamento delle forze di polizia: i controlli alcolemici, per esempio, sono ancora troppo pochi, anche a causa del fatto che per svolgere ogni singolo controllo è necessario molto tempo (20-25 minuti).

Petrogalli (Federazione Italiana Autotrasportatori)

I grafici visionati evidenziano che i mezzi pesanti non risultano coinvolti in modo significativo negli incidenti stradali, il cui numero paradossalmente incrementa durante il fine settimana, quando i mezzi pesanti non circolano. Dovrebbero tuttavia aumentare i controlli dei veicoli pesanti.

Deledda (Polizia Stradale)

Fra gli obiettivi della polizia stradale per il 2009, oltre ai controlli per la guida in stato d'ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, vi è anche il controllo dei tempi di riposo e di guida degli autotrasportatori. Si sta sperimentando una metodologia che facilita tale controllo.

Al fine di velocizzare i controlli sarebbe utile introdurre l'obbligo per l'autotrasportatore di avere sul mezzo il contratto di lavoro ed individuare così subito il datore di lavoro.

Occorre puntualizzare che spesso le forze di polizia devono fare i conti con gli strumenti legislativi a disposizione, spesso carenti.

Si dovrebbe giungere a non parlare più di tasso alcolemico e acquisire la consapevolezza che guidare sotto l'effetto dell'alcool è sempre pericoloso, indipendentemente da quanto si è bevuto.

Guido Bonomelli (Assessore alla sicurezza e polizia provinciale)

Questi incontri sono molto utili perché solo dal confronto possono nascere soluzioni ai problemi. Sono stati esaminati i dati sugli incidenti stradali in relazione all'età e alle categorie di utenti, sarebbe utile analizzare tali dati in maniera incrociata (ad esempio, età/tipologia di utente), estendendo l'esame anche agli anni precedenti.

Importante è il coordinamento delle forze di polizia (un esempio è il “Patto del Garda”) per ottimizzare le risorse.

Angela Ferrari (psicologa)

Un obiettivo importante consiste nell'estendere agli adulti l'educazione stradale, rieducarli.

I corsi per il recupero dei punti della patente costituiscono un'occasione per avvicinare gli adulti agli stessi temi di sensibilizzazione già diffusi nelle scuole.

Carlo Riva (A.C.A.T. Associazione dei Club degli Alcolisti in Trattamento)

A livello nazionale l'associazione sta elaborando un documento che prevede una serie di incontri per richiamare l'attenzione sul problema dell'alcool.

Sarebbe necessario un maggior coinvolgimento dei giovani: cosa pensano degli adulti? Come vedono il nostro comportamento rispetto all'alcool?

Alessandro Galeri (USP)

In Provincia di Brescia viene gestita attraverso le scuole una complessa attività legata allo svolgimento dei corsi per il conseguimento del "patentino" e relativi esami.

Oggi i neopatentati sono quattordicenni, il 60% dei quali supera l'esame. In passato tale percentuale era più elevata, in quanto generalmente si conseguiva il patentino intorno ai 17-18 anni.

Le ore di lezione sono state elevate a 20 dalle 12 obbligatorie (sono state inserite delle ore sui temi dell'educazione alla legalità). Sono stati effettuati dei tentativi per svolgere anche prove pratiche mediante simulatori o esercitazioni in parchi chiusi attrezzati.

Giuliana Pezzi Zacco (ACB)

In sinergia con l'USP il comune di Gottolengo mette a disposizione i propri agenti di polizia municipale per svolgere alcune ore di educazione stradale nelle scuole, incluse le scuole materne.

Resta aperto il problema di raggiungere gli adulti. Sarebbe opportuno ritagliare degli incontri durante le ore di ginnastica o presso i circoli ricreativi.

Alessia Nastri (psicologa)

I bambini rappresentano un ottimo mezzo per raggiungere gli adulti.

Le sanzioni dovrebbero avere anche una finalità educativa.

Si pensi all'importanza del casco per i ciclisti o delle cinture per i passeggeri nei sedili posteriori.

Ubaldo Mazzoncini (ASAIS Associazione Studio Analisi Incidenti Stradali)

Sarebbe utile che tutte le compagnie di assicurazione prevedano la responsabilità civile dell'assicurato nei confronti delle persone trasportate.

Merli (Associazione Nazionale Familiari e Vittime della Strada)

Quando viene fermato il conducente di un ciclomotore al quale sono stati tolti i fermi, è prevista una sanzione anche per il venditore che li ha tolti?

Buccola (Ispettore Polizia Stradale)

Purtroppo la giurisprudenza italiana offre molte scappatoie.

Ermanno Ferrari (Presidio Ospedaliero di Chiari – Azienda "Mellino Mellini")

Sarebbe utile invitare a questi incontri anche i rivenditori di ciclomotori ed i meccanici. Gli incidenti aumentano dopo i 15 anni, perché dopo i primi mesi dal conseguimento del patentino i giovani cominciano ad apportare varie e continue modifiche

Parolini (Assessore ai Lavori e Pubblici e Viabilità della Provincia di Brescia)

E' preferibile una maggior certezza della pena (controllo sistematico delle velocità, ad esempio) piuttosto che un abbassamento del tasso alcolemico. Una maggiore severità della legge comporta infatti

una minore efficacia nelle possibilità di controllo e repressione dei comportamenti pericolosi, attività quest'ultima che ha una valenza educativa di per sé.

Un grave problema resta quello del coordinamento tra le diverse forze di polizia. L'esperienza mostra che più i consorzi tra i Comuni sono ampi, maggiore è l'efficacia di tale coordinamento.

L'attenzione per quest'anno sarà rivolta in particolare agli utenti delle due ruote: a ciascuno, secondo le proprie competenze, si chiede di concentrarsi su questo tema. Alle forze di polizia, ad esempio, la proposta è quella di sanzionare i comportamenti scorretti dei ciclisti. Un'altra proposta, da girare al Parlamento, riguarda l'utilizzo del casco in bicicletta.

La campagna del guidatore designato è una battaglia che si può vincere, ci sono segnali positivi.

Ai membri della Consulta si propone di elaborare progetti o presentare i risultati di iniziative riguardanti la sicurezza dei ciclisti.

La riunione si chiude alle ore 20.00.

Relatrice

Dott.ssa Caterina De Vito

**IL DIRETTORE
DELL'AREA TECNICA
Dott. Ing. Carlo Faccin**