

Il processo formativo nella normativa vigente: le riforme urgenti

Luca Pascotto

ACI, Direzione Studi

(intervento tenuto nell'ambito del Convegno delle Commissioni Giuridiche della Federazione Aci, Roma 10 marzo 2007)

Premessa

Nel lungo periodo, la formazione è l'unico strumento che consentirà di introdurre stabili miglioramenti nei livelli di sicurezza stradale. E per formazione non intendiamo solo la formazione del conducente di autovetture....che è un aspetto (probabilmente prevalente, ma comunque un aspetto) di un sistema più ampio e complesso.

Ragionare in termini di processo formativo continuo significa costruire un sistema che favorisca il consolidarsi di atteggiamenti improntati alla sicurezza, un sistema che intervenga soprattutto laddove l'individuo (per sua natura fallibile) commetta un errore alla guida¹.

Un sistema di questo tipo si fonda sul principio delle "3E" (in inglese è più facile), che racchiude azioni e misure che debbono essere promosse integralmente e in coerenza tra loro:

1. **ENGINEERING** – costruire infrastrutture e veicoli che contribuiscano a ridurre gli effetti negativi di eventuali errori umani. Qui si è fatto moltissimo sui veicoli (dotazioni di sicurezza; tecnologia a bordo; EuroNCAP): si tratta di sistemi che rendono il conducente il più possibile protetto in caso di incidente. Ma si tratta di consolidare questi traguardi, spostando la frontiera più avanti: **proposta di ESP** su tutti i veicoli nuovi di fabbrica e maggior rigore nella progettazione dei veicoli al fine di **migliorare la "prova d'impatto contro pedone"** (anch'essa valutata con delle stelle, è in grado di valutare l'"aggressività" della parte anteriore della carrozzeria nei confronti di un pedone adulto e di un bambino).

Non molto, invece, si è fatto sulle infrastrutture, (nate con volumi di traffico totalmente diversi da quelli attuali e progettate spesso senza considerazioni legate alla sicurezza stradale), a parte le Autostrade probabilmente. In questo caso, la maggior disponibilità finanziaria e le caratteristiche strutturali dell'infrastruttura (sistema chiuso) ha permesso maggiori performance in termini di sicurezza. Per il resto, non è infrequente che le infrastrutture possano indurre gli automobilisti a tenere comportamenti di guida indecisi.....lo scorso hanno queste immagini hanno fatto il giro di molti teatri, presentate da Beppe Grillo nello spettacolo "Incantesimi":



"Beppe Grillo, spettacolo Incantesimi - 2006"

¹ Nel 20% dei casi di incidente la circostanza di incidente riportata nei verbali delle forze dell'ordine è: "procedeva regolarmente", dato che si conferma in tutti gli ambiti stradali

2. **ENFORCEMENT** – qui invece c'è moltissimo da fare. Per “enforcement” intendiamo sia l'importante ruolo delle forze dell'ordine impegnate in attività di controllo e vigilanza sulla strada ma anche, più in generale, la previsione di un sistema sanzionatorio capace di educare il conducente a mettere in atto comportamenti responsabili. Su questi aspetti, fortemente collegati alla formazione, torneremo più avanti.

3. **EDUCATION** – e questo è il terzo filone, quello che si riferisce all'insieme di misure volte a costruire un sistema formativo che sia in grado di istruire, informare e convincere gli utenti della strada. Preferiamo parlare di utenti della strada e non di automobilisti o conducente, per due ordini di motivi: da una parte si muore (purtroppo) in tutte le fasce di età e in tutti i mezzi, anche quelli considerati (o scelti) perché ritenuti più sicuri, come gli autobus (vedi tabella); dall'altra, perché ci poniamo in un percorso di formazione continua, in grado di accompagnare l'individuo in tutte le fasi della sua maturazione e del suo rapporto con la strada (pedone, ciclista, ciclomotorista, motorista, neopatentato, patentato, senior,...).

UE15: % VITTIME IN RAPPORTO ALL'ETA' E ALLE MODALITA' DI TRASPORTO (2004)

Dati in percentuale

	< 14	14-17	18-24	25-49	50-64	>65	Totale
Auto	2	3	25	40	14	16	100
Motocicli	0	4	21	66	7	3	100
Ciclomotori	1	23	21	26	11	17	100
Biciclette	7	5	5	21	21	41	100
Altro	6	3	3	26	21	36	100
Comm.pesanti	1	1	10	58	26	4	100
Comm.legg	3	3	14	50	20	10	100
Bus	7	5	8	36	21	24	100
Tratt. Agr.	1	1	5	27	31	35	100
Pedoni	6	3	6	23	16	46	100
Totale	3	4	20	40	14	19	100

Fonte: European Road Safety Action Programme – Mid-term-review, febbraio 2006

Morti per fascia di età e per mezzo di trasporto (2005) valori assoluti

Fascia età	Autovett.	Autobus	Veicoli Ind.	Biciclette	Ciclomotori	Motocicli	Altro	pedoni	Totale
	<14	53	1	3	13	4	3	0	
14 – 17	69	0	1	9	70	51	3	10	213
18 – 24	552	0	19	10	54	183	2	33	853
25 – 49	1.034	9	163	64	91	715	13	130	2.219
50 – 64	370	2	64	56	22	100	14	91	719
65 e +	447	0	7	158	59	21	33	385	1.110
Impr.	100	0	2	4	9	22	2	34	173
Totale	2.625	12	259	314	309	1.095	67	703	5.384

Fonte: ACI

Morti per fascia di età e per mezzo di trasporto (2005)- valori percentuali per fascia di età

Fascia età	Autovett.	Autobus	Veicoli Ind.	Biciclette	Ciclomotori	Motocicli	Altro	pedoni	Totale
	<14	54,6	1,0	3,1	13,4	4,1	3,1	0,0	
14 – 17	32,4	0,0	0,5	4,2	32,9	23,9	1,4	4,7	100,0
18 – 24	64,7	0,0	2,2	1,2	6,3	21,5	0,2	3,9	100,0
25 – 49	46,6	0,4	7,3	2,9	4,1	32,2	0,6	5,9	100,0
50 – 64	51,5	0,3	8,9	7,8	3,1	13,9	1,9	12,7	100,0
65 e +	40,3	0,0	0,6	14,2	5,3	1,9	3,0	34,7	100,0
Impr.	57,8	0,0	1,2	2,3	5,2	12,7	1,2	19,7	100,0
Totale	48,8	0,2	4,8	5,8	5,7	20,3	1,2	13,1	100,0

Fonte: ACI

E' in quest'ultimo ambito che ci concentreremo, tenendo però sempre a mente che tutte le misure per la sicurezza, se vogliono essere efficaci, devono essere inserite in un sistema coerente.

Gli attuali momenti formativi: potenzialità e criticità

In tema di formazione, la normativa vigente prevede alcuni momenti di formazione obbligatori (l'educazione stradale nelle scuole; la preparazione al "patentino"; la patente di guida; il corso di recupero punti) e altri che possiamo definire facoltativi (corsi di recupero punti volontari; corsi di guida sicura). In ogni caso, la formazione è strettamente collegata al superamento dell'esame (teorico) per il conseguimento del patentino, al superamento dell'esame ("teorico".....piuttosto facile; e pratico...piuttosto facile) per il conseguimento

della patente di guida. Per il resto, tutto sommato niente più. Anche il sistema introdotto con la patente a punti non sembra aver modificato più di tanto questo ordine di cose.....è vero che ci sono i corsi di recupero punti, ma è vero anche che la previsione dei “bonus di buona condotta” e la riattribuzione del punteggio iniziale dopo 2 anni, limitato fortemente le possibilità di inserire un momento formativo successivo al conseguimento della patente.

L'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado costituisce un significativo aspetto dell'educazione alla “convivenza civile” prevista dalla Legge 53/2003 (autonomia scolastica). L'introduzione dell'obbligatorietà del “patentino” ha favorito molto l'introduzione dei contenuti della sicurezza stradale all'interno del mondo della scuola (circa 40.000 corsi presso le scuole) e ne sta aumentando il livello qualitativo. In effetti importanti segnali positivi si sono registrati negli ultimi anni: è aumentata la percezione da parte degli alunni che la scuola si sta occupando di educazione stradale; c'è una crescente soddisfazione nell'insegnamento; c'è una forte riduzione della numero degli istituti scolastici che non sviluppano percorsi o progetti di educazione stradale. (indagine Censis-Le Monnier che studia la percezione del rischiostradale dei giovani dai 14 ai 19 anni e si sviluppa lungo 3 direttrici: somministrazione di un questionario; monitoraggio di un campione di studenti; formazione e monitoraggio di una parte del campione)

Studenti che lamentano l'assenza di educazione stradale nelle scuole

Anno	%
2002	83,5
2003	68,5
2004	51,2

Fonte: I giovani e la sicurezza stradale: vietato abbassare la guardia – Le Monnier/Censis 2006

Soddisfazione dell'insegnamento dell'educazione stradale impartito nelle scuole

	SI	NO	NON C'e' INSEGNAMENTO
2001-2002	9,6	6,9	83,5
2002-2003	18,6	11,9	69,5
2003-2004	37,6	11,2	51,2

Fonte: I giovani e la sicurezza stradale: vietato abbassare la guardia – Le Monnier/Censis 2006

Presenza di altri progetti di educazione stradale oltre al patentino (2003-2004)

SI	NO
63%	57%

Fonte: I giovani e la sicurezza stradale: vietato abbassare la guardia – Le Monnier/Censis 2006

Anche l'analisi del comportamento alla guida del ciclomotore negli adolescenti indica un generale incremento dell'uso del casco e un decremento dei casi di trasporto del secondo passeggero....segnali questi che indicano come gli interventi formativi nella scuola e l'introduzione delle norme ispirate alla sicurezza su questo specifico campo cominciano ad essere assimilati dagli adolescenti. Il **patentino** è il primo momento di verifica dei comportamenti da tenere da parte dei giovani che per la prima volta si apprestano a condurre per strada un veicolo a motore. Ora che il sistema è a “regime” e si è sanata la situazione di grande richiesta iniziale (dovuta al fatto che i non maggiorenni, a partire dal 1 luglio 2004 hanno dovuto frequentare un corso e sostenere l'esame teorico), sarebbe opportuno prevedere anche l'introduzione di alcuni meccanismi di maggior rigore, al fine di aumentare i livelli di sicurezza per i giovani, soprattutto alla luce del crescente e preoccupante incremento degli incidenti che si verificano alla guida di vicoli a 2 ruote: l'introduzione **dell'esame pratico** (e di conseguenza di qualche ora di esercitazione alla guida) e l'introduzione di un meccanismo simile alla patente a punti (**patentino a punti**), magari limitato a sanzionare i comportamenti particolarmente pericolosi.

Certificati di abilitazione alla guida di ciclomotore rilasciati – Anni 2004 e 2005

	PROMOSSI	ASSENTI	RESPINTI	ESAMI SVOLTI	% PROMOSSI
2004	578.651	41.402	225.999	846.052	68,4
2005	497.939	34.515	135.785	668.239	74,5

Fonte: Ancma

Con riferimento alla **patente di guida**, l'intervento di Confedertaai ha messo chiaramente in evidenza i limiti dell'attuale sistema e le modifiche che sono necessarie e che, come ACI, condividiamo nella sostanza (del resto si tratta di orientamenti europei consolidati e inseriti nella IIIDirettiva Patenti). L'esempio di altri Paesi, in tema di formazione alla guida e di verifica dei requisiti tecnici mette abbastanza in luce quanto sia necessario intervenire in questo aspetto della formazione nel nostro Paese. In estrema sintesi, il quadro che emerge dall'esperienza dei principali Paesi Europei² prevede:

- la scelta del favorire l'esperienza alla guida prima di conseguire la patente
- la scelta della formazione (e della verifica dei requisiti tecnici) rigorosa
- la previsione di un periodo di "verifica" delle abilità acquisite (2 o 3 anni)

² La Finlandia è stata inserita in quanto nei Paesi Scandinavi c'è una forte tensione all'obiettivo della sicurezza attraverso quella che viene definita "Vision Zero"

Il conseguimento della patente in Europa

	ETA' per ESERCITAZIONI (pat B)	NUMERO MINIMO ORE LEZIONE TEORICA c/o AUTOSCUOLA	NUMERO DOMANDE PROVA TEORICA	NUMERO MINIMO LEZIONI DI GUIDA OBBLIGATORIO	PATENTE PROVVISORIA	STIMA SPESE PER LA FORMAZIONE (euro)
ITALIA	18	n.p.	30 a risp.multipla (26 esatte)	NO anche da privatista	NO	500,00
GRAN BRETAGNA	17	n.p.	35 (30 esatte)	n.p. (suggerito 15)	NO	1.700
GERMANIA	18	28	30 (21 esatte)	12 lezioni speciali (*) + secondo necessità	2 anni	1.700-2.000
AUSTRIA	17,5	32	28 (20 esatte)	18	2 anni	1.600
FRANCIA	18	n.p.	40 (35 esatte)	20	3 anni	n.d.
SPAGNA	18	n.p.	90 (90% esatto)	Non prestabilito: obbligo di rivolgersi ad una autoscuola (certificata) che valuta quando il candidato è pronto per sostenere l'esame	NO	1.000 (corso teoria + 20 guide)
FINLANDIA	18	20	60 (49 esatte)	32	2 anni	1.200

Informazioni valide per conseguimento patente B

Fonte: ACI su informazioni desunte presso i corrispondenti automobile club federati alla FIA.

(*) 5 lezioni su tragitti extraurbani; 4 lezioni su autostrade; 3 lezioni in condizioni di scarsa visibilità

Anche i **corsi di recupero punti** presentano alcune criticità che ne hanno compromesso la potenzialità in chiave di sicurezza. Due elementi su tutti:

1. il numero dei punti sottratti si sta riducendo fortemente (di oltre il 50%), rispetto al primo periodo di applicazione

Anno	Punti sottratti
2004	8,7 milioni
2006	4,8 milioni

Fonte: Ministero dei Trasporti

2. la semplice presenza in aula (certificata dalla firma.....) non è garanzia di né di qualità nella formazione, né tantomeno di apprendimento di atteggiamenti più sicuri.

Se questo è lo scenario attuale, con le sue criticità, ma anche con le potenzialità, come intervenire nel processo formativo perché davvero si crei un sistema, una rete che educi a comportamenti responsabili da tenere a tutti i livelli (pedone – ciclista – motociclista – passeggero – automobilista – senior)? E ancora, chi deve intervenire in questo processo a sostegno della formazione integrale della persona? Quali regole sono funzionali a questo percorso?

COME INTERVENIRE

In una fase caratterizzata da scarse risorse destinate alla sicurezza stradale, occorre senz'altro agire su due livelli: azioni strutturali di lungo periodo e azioni incisive e mirate volte ad intervenire a rimuovere i fattori di rischio nelle categorie più vulnerabili. Al momento, il 50% dei morti per incidente avviene sulle autovetture....cominciamo da qui.... La possibilità di estendere e potenziare l'arco temporale nel quale il conducente matura comportamenti corretti sembra essere necessaria. Ci si deve orientare verso momenti di formazione ripetuti nel tempo (formazione continua) e specifici (formazione specializzata). (La formazione continua) Negli interventi delle sessioni precedenti è emerso chiaramente come alla base dell'incidentalità nei giovani neoconducenti ci sia sostanzialmente una mancanza di esperienza di guida che le ore previste in scuola guida (o le esercitazioni da privatista) non sembrano poter colmare. Questo, anche in virtù del fatto che alcuni interventi formativi particolarmente importanti sono completamente assenti (es. guida in autostrada) o limitati (guida in condizioni di scarsa visibilità o di notte; guida extra-urbana).

Il problema dell'inesperienza alla guida è affrontato da tempo in Europa, dove in alcuni Stati Membri è prevista una patente di guida temporanea (Germania, Francia, Austria), alla luce della considerazione che sono proprio i primi anni di guida quelli più critici.



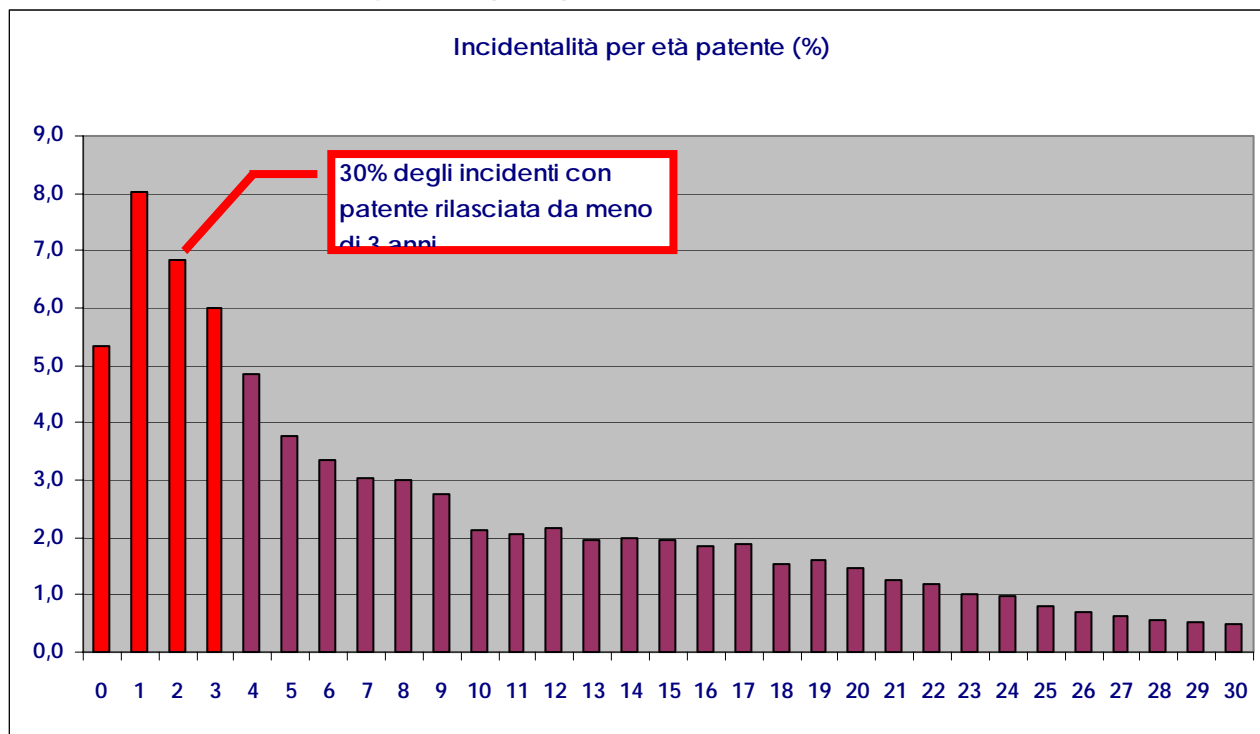
Fonte: ECMT, 2005

In Italia la situazione è in linea con quanto rappresentato nel grafico sopra.

Il grafico sottostante rappresenta abbastanza chiaramente come il rischio di incidente sia estremamente più elevato nei primi tra anni dopo aver conseguito la patente e vada progressivamente riducendosi. Analizzando i veicoli coinvolti in incidente nel 2004 (ultime elaborazioni eseguite) e l'anno di rilascio della patente del conducente coinvolto nell'incidente stesso, si osserva chiaramente che **nel 30% dei casi la patente è stata rilasciata da meno di 3 anni³**.

³ Il primo anno non può essere preso in considerazioni in quanto, ovviamente, non tutte le patenti sono state rilasciate nel mese di gennaio, quindi il primo anno non può essere considerato per intero.

Incidentalità ed anno della patente (2004)



Fonte:elaborazioni ACI

Se consideriamo solo i morti su autovettura (nei dati precedenti si è fatto riferimento agli incidenti, non necessariamente mortali) riprendendo la tabella che abbiamo evidenziato in precedenza relativa alle vittime della strada per fascia di età e per tipologia di veicolo utilizzato il dato è ancora più evidente: nella fascia 18-24 anni, si registrano 126 morti ogni milione di abitante, mentre nella fascia successiva (25-49) “solamente” 47 morti ogni milione di abitante. Ovviamente si tratta di medie (non tutta la popolazione è patentata, anche se i non patentati possono comunque morire a bordo di una autovettura, come passeggeri), ma che delineano abbastanza chiaramente la pericolosità dell’inesperienza alla guida.

Conducenti morti in autovettura (2005)

Fascia età	Tot morti	% della P	Popolazione	morti x milione
<14	53	2,0%	7.673.023	6,91
14-17	69	2,6%	2.305.982	29,92
18-24	552	21,0%	4.375.573	126,15
25-49	1034	39,4%	21.980.417	47,04
50-64	370	14,1%	10.748.039	34,42
>65	447	17,0%	11.739.341	38,08
imprecisato	100	3,8%		
	2625	100,0%	58.822.375	44,63

Fonte: elaborazione ACI

In quest’ottica, introdurre un periodo di training precedente, a 16 anni (**condotta accompagnata**, a certe condizioni) e uno successivo (**corso di guida sicura** obbligatorio entro i primi 3 anni) potrebbe senz’altro favorire l’acquisizione di comportamenti di guida

più responsabili e maturi: è ampiamente dimostrato come sono proprio i primi periodi in cui il giovane neo-patentato guida da solo, ad essere i più pericolosi (errata percezione del pericolo; errata percezione dei tempi di reazione; errata percezione dei comportamenti degli altri conducenti; livello di maturazione della persona; sovrastima delle proprie abilità;...). Tali corsi dovrebbero consistere in lezioni teoriche (anche tramite gruppi di discussione o focus-group che riprendano le esperienze di guida dei conducenti nei primi anni), simulazioni ed esercitazioni pratiche volte a: comprendere i comportamento dei veicoli, soprattutto in certe condizioni (bagnato); aumentare la consapevolezza dell'importanza dei dispositivi di sicurezza; riconoscere ed evitare comportamenti scorretti in circostanze impreviste.

Da approfondire, invece, la proposta avanzata dal Ministro Bianchi di introdurre limitazioni ai neopatentati (limiti alla potenza dei veicoli nei veicoli): a parte il fatto che già il Codice prevede delle limitazioni per i conducenti entro i primi 3 anni dalla patente (limite di velocità a 100 Km/h in autostrada e 90 sulle extra-urbane principali; doppia sottrazione dei punti nei primi 3 anni)⁴, e a parte il fatto che la norma sarebbe difficilmente sanzionabile (stando gli attuali problemi di limitati controlli su strada da parte delle forze dell'ordine), non sembra la strada della repressione quella più funzionale ad accrescere l'aumento della consapevolezza nei comportamenti da tenere alla guida. Senza considerare poi, che non necessariamente un'auto potente è anche un'auto pericolosa (.....è senz'altro più pericoloso un giovane neopatentato che conduce un'autovettura usata di 7 o 8 anni di vita, magari non adeguatamente mantenuta)⁵. Diverso invece il caso dell'individuazione di parametri più restrittivi relativi ai comportamenti di guida consentiti, già introdotti in alcuni Stati (es. divieto di possibilità di trasporto di altri passeggeri; limiti al tasso alcolemico più rigorosi, allo 0,2 gr/l;), sui quali sarebbe opportuna una riflessione più approfondita che coinvolga anche psicologi, sociologi e medici.

In ogni caso, intervenire su questo specifico *target-group* più a rischio comporterebbe senz'altro una riduzione dell'incidentalità generale del sistema e permetterebbe di creare delle condizioni favorevoli per il raggiungimento dell'obiettivo 2010 e, soprattutto, di intervenire significativamente sui conducenti di domani.

(La formazione specializzata) Allo stesso modo occorre potenziare i momenti di verifica tecnica nei requisiti di guida:

- **patentino con esame pratico** ed estensione del sistema dei punti anche per i ciclomotori ("**patentino a punti**", limitato magari alle infrazioni più pericolose per sé e per altri);
- **esami per il conseguimento della patente più severi** (la patente non è un atto dovuto.....l'88,73% dei candidati risulta idoneo alla guida);
- previsione di un **minimo di ore obbligatorie di pratica** per poter accedere alla patente A-senza limiti anche per chi ha già conseguito la patente B (mutuando l'esperienza francese);
- **revisione sostanziale dei corsi di recupero punti patente**. I corsi di recupero senza una qualsiasi forma di valutazione/esame finale, probabilmente rischiano di non essere percepiti dagli automobilisti come momento formativo – rieducativo: allo stesso tempo, la semplice frequenza passiva non può essere garanzia di qualità dell'intervento formativo, né tanto meno di apprendimento. L'obiettivo deve essere

⁴ L'articolo 117 CdS nella sua versione originale (1 gennaio 1993) prevedeva un limite di guida per i primi 3 anni dal conseguimento della patente per veicoli di cilindrata superiore a 1.200 cc (benzina) o 1.800 (diesel). Dopo circa un anno, la prima modifica che aboliva tale limitazione. In precedenza, dal 1974 al 1988 è stata in vigore una limitazione a 50 KW di potenza.

⁵ Per la guida di motociclette, invece, limitazioni alla potenza del mezzo già esistono nel vigente Codice e sono legate all'età del conducente: chi ha meno di 21 anni non può condurre motocicli che sviluppano una potenza superiore a 25KW (l'esame a 18 anni permette di conseguire la patente A con limitazioni che decadono dopo 2 anni; a 21, invece, si può sostenere direttamente l'esame per conseguire la patente A senza limitazioni)

quello di introdurre meccanismi rieducativi per i conducenti che si rendono responsabili delle violazioni delle norme di comportamento ritenute più pericolose per la sicurezza stradale, impostando una filosofia di fondo che deve insistere sull'idea che è preferibile educare progressivamente i conducenti, attraverso percorsi formativi collegati alle infrazioni commesse, piuttosto che revocare le patenti. L'esperienza avviata in Austria dal 1 luglio 2005, in questo senso, è interessante e merita di essere approfondita. Dal punto di vista pratico, in estrema sintesi, il sistema si basa sulla creazione di un apposito archivio nel quale vengono annotate le infrazioni commesse dai conducenti. Alla seconda infrazione commessa e accertata nell'arco di 2 anni, al conducente viene ordinato di frequentare specifici percorsi di recupero, a seconda del tipo di sanzione commessa e della gravità del comportamento, che possono consistere in: corsi di recupero; sessione avanzata di scuola guida; corso di guida in sicurezza; corso di guida sicura; corso speciale su come alloggiare i beni all'interno del veicolo (v.tabella). Alla terza infrazione, sempre nell'arco dei due anni, verrà sospesa la patente per 3 mesi.

INFRAZIONE	MISURA ADOTTATA seconda infrazione in 2 anni	DESCRIZIONE	COSTO Indicativo (euro)
Guida in stato di ebbrezza; guida e occupazione della corsia di emergenza	Corso di recupero gestito da uno psicologo	6 ore di discussioni di gruppo (in almeno 2 sessioni) per prendere maggiore consapevolezza dei rischi connessi alla guida.	200,00
Inosservanza della segnaletica (stop, precedenza, attraversamenti pedonali)	Sessione di scuola guida avanzata	2 ore di guida (in 2 distinte sessioni) presso una scuola guida.	100,00
Corretto utilizzo dei sistemi di ritenuta per bambini; inosservanza della segnaletica a causa della mancanza di controllo del veicolo da parte del conducente	Corso di guida sicura presso un "Driving Safety Centre"	Programma di un giorno di guida sicura finalizzato a prendere consapevolezza della mancanza di esperienza alla guida	100,00
Non corretto carico dei beni trasportati a bordo; violazioni relative al trasporto merci; violazioni delle norme di comportamento da tenere nei tunnel;	Corso relativo al corretto posizionamento e carico dei veicoli	Corso di 1 giorno su come assicurare le merci in spedizioni nei veicoli destinati al trasporto merci	250,00

Fonte: Automobile Club Austriaco, OAMTC

In ogni caso, occorre una profonda **rivisitazione delle modalità di organizzazione dei corsi per il recupero punti**: introduzione di tecniche di guida sicura; di primo soccorso; nozioni di etica stradale; lo svolgimento di attività di volontariato per l'assistenza alle vittime della strada e incontri testimonianza con professionisti della guida o con comuni cittadini che hanno vissuto particolari esperienze di guida; quota di ore espressamente ricollegata alle sanzioni che hanno portato alla riduzione dei punti; quota di ore collegate

al soggetto frequentante (giovane – adulto – senior: hanno probabilmente esigenze diverse).

- Per la **componente “senior”** degli anziani alla guida, emergono da più parti richieste di rendere più rigorose le verifiche dei requisiti psico-fisici, soprattutto in considerazione dei trend demografici (la popolazione over 70 da qui al 2020 aumenterà sensibilmente, di oltre il 38% e rappresenterà circa il 17.7% della popolazione⁶). Anche in questo caso, al di là del minor rischio relativo d'incidente (vedi sopra), testimoniato peraltro dall'osservazione (anche statistica) che i conducenti anziani sono quelli che più raramente si rendono responsabili di incidenti stradali (maggior prudenza alla guida, velocità più basse, minor utilizzo del veicolo nelle ore di “punta” e notturne, ecc), forse è opportuno semplicemente dare maggiore attuazione alle norme già in vigore in tema di rinnovi patenti (con specifico riferimento alla visita medica). Piuttosto, anche qui è opportuna una maggiore opera di informazione circa alcune specifiche problematiche presenti nella componente anziana che possono condizionare i comportamenti alla guida (maggior utilizzo di farmaci; riduzione dei riflessi; riduzione della vista)
- **formazione e aggiornamento obbligatorio per istruttori ed esaminatori** (soprattutto in vista dell'apertura del mercato della autoscuole.....).

Evidentemente, ogni intervento che viene ricollocato nell'ambito della formazione specializzata necessita di un'attenta attività di studio delle cause dell'incidentalità: da qui l'importanza di avere a disposizione dati statistici di sempre maggiore qualità.

Infine, formazione specializzata vuol dire anche intervenire su tutta la filiera delle 3E, formando anche progettisti, pianificatori, tecnici, le forze di polizia, inserendo così la prospettiva della sicurezza stradale in tutti gli ambiti disciplinari chiamati a vario titolo a governare la mobilità, dando così attuazione alle indicazioni europee che vedono la sicurezza stradale come “responsabilità condivisa”:

- costituzione, a livello locale, di **percorsi di formazione per tecnici e professionisti**
- organizzazione, a livello locale, di **workshop per la presentazione e la condivisione delle esperienze maturate nei campi della progettazione e della gestione degli interventi legati alla sicurezza**

CHI DEVE INTERVENIRE

Famiglie, scuola e ambiente sono chiamati a svolgere un ruolo di primo piano nella costruzione della cultura della sicurezza stradale, sviluppando un percorso continuo e permanente di formazione e informazione sui comportamenti da tenere nella strada. Questa è la grande sfida della formazione.

Le **famiglie** devono prendere maggior consapevolezza dei pericoli connessi alla leggerezza con la quale talvolta padri e madri si pongono alla guida dei veicoli (mancato utilizzo sistemi di ritenuta; sorpassi azzardati; uso del cellulare) e devono essere aiutate a comprendere il valore della testimonianza e dell'esempio nei confronti dei figli. Questo intervento educativo è molto importante, perché si mette in moto un meccanismo virtuoso genitori-figli, molto importante in termini di attuazione di modelli di comportamento responsabili: da un lato il padre deve ovviamente testimoniare il rispetto delle regole di comportamento; dall'altro, il figlio diventa il principale censore del genitore.

⁶ XV Rapporto ACI-Censis, L'Italia invecchia ala volante, febbraio 2007

Qui sta tutta l'importanza delle campagne di comunicazione, degli interventi formativi per adulti nei temi della sicurezza stradale, della necessità di diffondere informazione e conoscenza nei temi della sicurezza stradale a tutela della salute e della vita, dell'importanza di far capire alle famiglie l'importanza che il singolo istituto scolastico si attivi per definire (nell'ambito dell'autonomia scolastica) percorsi di educazione stradale impegnativi.

La **scuola, infatti**, è chiamata a svolgere un compito fondamentale ed è attualmente impegnata ad inserire l'educazione stradale all'interno di percorsi formativi che educino al valore della persona e alla trasmissione dei valori. In quest'ottica, occorre passare dalla logica dei progetti alla logica dei percorsi didattici di tipo multidisciplinare. L'educazione stradale, infatti, non può esaurirsi con il corso di preparazione al "patentino", e non deve neppure diventare materia a sé, limitandosi alla trasmissione di conoscenze tecniche (la segnaletica; le norme di comportamento; le caratteristiche tecniche dei ciclomotori); non deve essere considerata un aspetto tecnico, estraneo ai percorsi didattici della scuola. Deve essere impartita in maniera trasversale su tutte le materie in quanto elemento della formazione integrale della persona (come del resto prevede il "Piano d'indirizzo nazionale per l'educazione stradale") e si deve pertanto attuare attraverso strategie differenziate che si riferiscono alle tre dimensioni della formazione: etica, tecnica, didattico/metodologica. In particolare, deve intervenire nelle diverse fasce di età nell'individuazione e formazione dei comportamenti sociali a rischio a seconda dell'età dello studente: consumo crescente e diffuso di droghe, consumo di alcool, stili di mobilità.

Per questo occorre introdurre percorsi di formazione e aggiornamento per i formatori, presso strutture accreditate (quindi per gli insegnanti) e favorire la produzione e l'utilizzo di strumenti didattici che s'inseriscano in questa logica d'intervento.

Infine l'ambiente, deve mandare messaggi di coerenza.

Per ambiente intendiamo prima tutto il Legislatore, chiamato a creare un sistema di regole che sia funzionale agli obiettivi di salvaguardia della vita e ispirato a creare un sistema preventivo di sicurezza della circolazione.

Ad esempio:

- l'apertura del mercato delle autoscuole senza garanzie di un innalzamento del livello qualitativo della formazione non sembra un messaggio coerente con il percorso di formazione auspicato;
- l'utilizzo dei dispositivi di controllo della velocità o dei nuovo "photo-red" ai semafori (es. Roma, Terni, Perugia) se non è contemporaneamente collegato ad una revisione dei limiti di velocità, ad una corretta sincronizzazione dei semafori (tempo di passaggio giallo-rosso), e ad una preventiva opera di informazione presso gli utenti, forse non è coerente con un sistema sanzionatorio che dovrebbe educare e non reprimere;
- se il lavoro sulla formazione non è supportato da un rigoroso e capillare sistema di controllo e repressione dei comportamenti a rischio, rischia di non essere percepito come davvero importante e, soprattutto, rischia di avere efficacia solo nel breve periodo (vedi patente a punti).

Per ambiente intendiamo l'impiego di forze di polizia dedicate all'attività di controllo, accertamento e sanzione delle trasgressioni commesse alla guida dei veicoli. La tecnologia è d'aiuto ma ha due limiti fondamentali: 1) in termini educativi non può sostituirsi alla contestazione immediata (intervento delle forze di polizia che "fisicamente" spiegano il rischio correlato al comportamento violato)...tra l'altro gli accertamenti con dispositivo elettronico vengono comunicati dopo un certo periodo di tempo e il conducente

non può facilmente ricollegarli a quanto effettivamente è successo; 2) sono inefficaci con riferimento a specifiche situazioni di rischio, presenti soprattutto nei giovani: guida sotto l'influenza di alcol e guida sotto l'influenza di droghe non possono evidentemente essere accertate con dispositivi di accertamento automatico (così come avviene, invece, per la velocità). Ed è proprio su questi comportamenti che occorre agire in ottica preventiva e rieducativi, alla luce soprattutto dalla diffusione che hanno non solo l'alcool, ma anche le droghe a livello di Paese.

Droga: "Troppi italiani consumano cocaina" (Giuliano Mato, Ministero dell'Interno – 2 febbraio 2007). Alcuni dati flash sui quali riflettere:

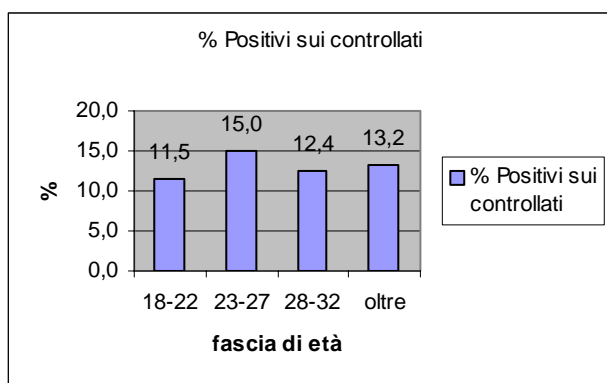
- Dal 2001 al 2005 sono raddoppiati i consumi di cocaina in Italia (da 350 mila a 750 mila – stima).
 - Triplicano dal 2001 coloro che fanno uso e di allucinogeni e stimolanti
 - La fascia d'età in cui il consumo di cocaina è più diffuso è quella tra i 15 e i 34 anni
- (Fonte: Relazione del Parlamento sullo stato delle tossicodipendenze in Italia, 2005)

Alcol: l'esperienza "Guido con Prudenza" avviata dalla Polizia Stradale sta permettendo di rendersi conto del potenziale pericolo che si può verificare

Conducenti controllati con etilometro (Riviera Romagnola: 15.07.2006 – 20.08.2006)

fascia età	conducenti controllati	conducenti positivi	% Positivi sui controllati
18-22	1.124	129	11,5
23-27	1.622	244	15,0
28-32	1.650	204	12,4
oltre	1.552	205	13,2
	5.948	782	13,10

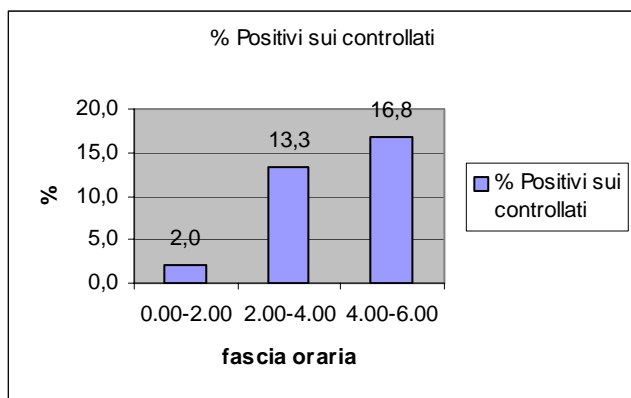
Fonte: Polizia Stradale – Campagna "Guido con prudenza"



Conducenti controllati con etilometro per fascia oraria (Riviera Romagnola: 15.07.2006 – 20.08.2006)

fascia oraria	conducenti controllati	conducenti positivi	% Positivi sui controllati
0.00-2.00	944	19	2,0
2.00-4.00	2.231	296	13,3
4.00-6.00	2.773	467	16,8
	5.948	782	13,10

Fonte: Polizia Stradale – Campagna "Guido con prudenza"

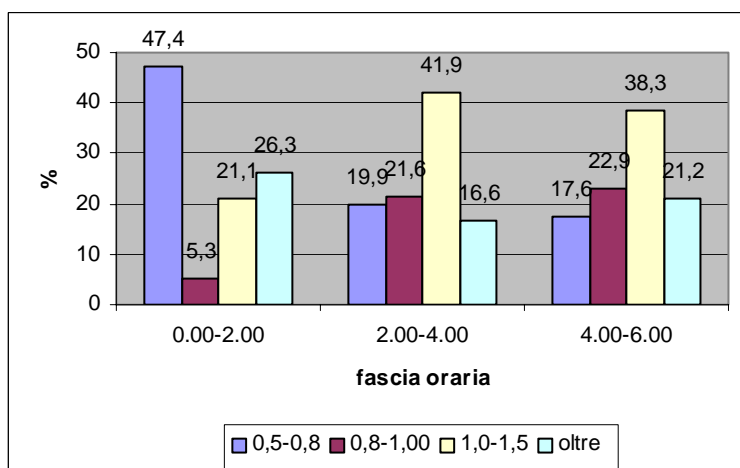


Interessante anche l'approfondimento legato ai livelli di concentrazione di alcool nel sangue nelle diverse fasce orarie, in quanto ci si accorge che in certe ore della notte (anzi del mattino presto....) si può rischiare di incontrare per strada conducenti sostanzialmente ubriachi alla guida (il 60% dei positivi hanno concentrazioni di alcool nel sangue che superano il valore di 1 g/l....!!!!)

% Conducenti positivi per fascia oraria e per valore del tasso alcolemico (Riviera Romagnola: 15.07.2006 – 20.08.2006)

fascia oraria	0,5-0,8	0,8-1,00	1,0-1,5	oltre
0.00-2.00	47,4	5,3	21,1	26,3
2.00-4.00	19,9	21,6	41,9	16,6
4.00-6.00	17,6	22,9	38,3	21,2

Fonte: Polizia Stradale – Campagna “Guido con prudenza”



La valenza dei controlli su strada e il ruolo fondamentale in chiave educativa che svolgono le forze dell'ordine, vale anche in ambito urbano dove alla base dell'incidentalità ci sono comportamenti di guida altrettanto importanti: mancato utilizzo delle cinture (anche posteriori), velocità, imprudenza, distrazione, ecc. Tutti comportamenti sui quali si può agire anche attraverso l'intervento diretto della polizia municipale, “liberando” la quota di vigili impiegati in servizio diretto al controllo della circolazione (vedi tabella) dall'attività di controllo della sosta a pagamento, che continua a rappresentare una importante voce di entrata per gli Enti Locali: nel recente studio “Mia Carissima Automobile”, Aci ha stimato come il gettito derivante dalla violazione delle norme relative alla “disciplina dell'arresto,

della fermata e della sosta fuori e dentro i centri abitati" (artt. 157 e 158 CdS) rappresenti circa il 35% del totale degli introiti derivanti dalla violazione delle norme del CdS⁷.

Vigili urbani impegnati in attività di controllo della circolazione

CITTA'	NUM TOT VIGILI	DI CUI IN STRADA	%
Roma	6.541	Tra 2.000 e 3.000	30 - 45 %
Milano	3.055	1823	59,67
Bologna	620	360	58,06
Palermo	1.383	150	10,85

Fonte: Inchiesta l'Espresso, marzo 2007

Comune di NAPOLI		%
Addetti al traffico veicolare	600	27,52
Controllo mecati, abusivismo edilizio e attività commerciali	750	
addetti al servizio di notifica	420	
applicati negli uffici	410	
TOT in servizio	2180	

Fonte: Sindacato SNAVU - "Il Denaro" 7 marzo 2007



Un altro aspetto merita di essere considerato quando si auspicano maggiori controlli su strada. Mediamente il numero delle pattuglie di Polizia Stradale impiegate in attività di controllo della circolazione sono circa 1.500. Ad un esame più approfondito però, il dato non mette in evidenza la vera realtà dei fatti. Prendiamo ad esempio il dato relativo al sabato scorso (3 marzo, quello in cui hanno perso la vita 8 persone, 42 considerando l'intero week-end): 609 pattuglie in autostrada (1 incidente mortale e 36 incidenti con feriti) e 862 pattuglie sulla viabilità principale (7 incidenti mortali e 77 incidenti con feriti), per un totale di 1471 pattuglie. 1471 però sull'intera rete nazionale e sulla intera giornata. Immaginando turni di 6 ore (4 turni per giornata) e immaginando che le pattuglie siano uniformemente distribuite fra le 103 province, in realtà il numero delle pattuglie in servizio effettivo è molto più basso: **3,5 pattuglie per turno per provincia**, comprese quelle che operano in autostrada⁸. E' evidente che con numeri così bassi è difficile che si possa attuare un'attività di accertamento e repressione dei comportamenti più pericolosi alla guida.

⁷ Circa 224 milioni di euro su 630 milioni di euro totali (stima effettuata sulla base dei dati raccolti presso 35 Comandi di Polizia Municipale di Comuni capoluogo di provincia, poi riportata all'universo ("Mia Carissima Automobile"; Fondazione Caracciolo, ottobre 2007)

⁸ Il dato, ovviamente, è un media ed è da ritenersi indicativo: non in tutto l'arco della giornata le pattuglie sono queste (più numerose di giorno e meno numerose la notte), né in tutto il territorio nazionale (nelle zone montane sono senz'altro di meno...)

Polizia Stradale – Totale pattuglie impiegate

Sabato 3 marzo 2007

 Autostrada	 Strada statale, regionale, provinciale, comunale	Totale
609	862	1471

Fonte: Polizia Stradale

Di più, se consideriamo l'estensione delle rete i risultati sono ancora più emblematici: ipotizzando una omogenea presenza in tutta la rete stradale, il giorno 3 marzo 2007 si potevano incontrare **2 pattuglie ogni 100 km** in autostrada e **1 pattuglia ogni 783** sul resto della rete (escluse la rete comunale). E' vero che la Polizia Stradale è solo uno dei corpi di polizia, però il dato è abbastanza significativo.

Polizia Stradale – Stima pattuglie presenti sulla rete stradale italiana sabato 3 marzo

	Strade naz-reg-prov.		Totale
	Autostrada		
pattuglie	609	862	1.471
km	6.532	168.820	175.352
pattuglie/100 km	9,32333	0,51060	0,83888
pattuglie/4turni	152	216	368
km	6.532	168.820	175.352
pattuglie di turno/100 km	2,33	0,13	0,21

(*) escluso Strade Comunali

Fonte: ACI su dati Polizia Stradale e CNT

Alla luce di queste considerazioni, **l'introduzione di un piano di obiettivi di accertamento da parte delle forze di Polizia** (provvedimento annuale del Prefetto), attuato con forme di maggior coordinamento nel presidio del territorio tra le varie forze di polizia operanti, con riferimento particolare alle agli accertamenti in ordine alla sussistenza dello stato di alterazione psico-fisica derivante dall'assunzione di sostanze alcoliche, da effettuarsi in sede di espletamento dei servizi di polizia stradale, potrebbe rappresentare un importante strumento di supporto alla diffusione di una cultura della sicurezza.

Per ambiente intendiamo anche gli interventi dei giudici (ordinari o di pace), chiamati a risolvere le controversie legate all'applicazione delle norme del CdS: devono trovare il giusto equilibrio tra la tutela e la garanzia dei diritti dei cittadini e l'applicazione delle norme legate alla sicurezza. Anche nei casi in cui un conducente si renda responsabile più volte di incidenti gravi (spesso collegati tra l'altro alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di stupefacenti), che portano anche alla morte di alcune persone, le condanne sono lievi e il responsabile torna quasi sempre a guidare troppo facilmente (basta la revisione della patente dopo un breve periodo di sospensione). Probabilmente nei casi più gravi e di recidiva i provvedimenti dovrebbero essere più incisivi. Del resto, già l'articolo 130-bis (introdotto dalla legge 17 agosto 2005 n.168) prevede la revoca della patente se, in

caso di violazione di una delle norme di comportamento (titolo V del CdS) commessa in stato di ubriachezza o ebbrezza da alcol o sostanze, si provoca la morte di altre persone⁹. Inoltre, sarebbe opportuno **dare attuazione ai lavori di pubblica utilità**, così come previsto dalla Legge 21 febbraio 2006 n.102, in vigore dal 1 aprile 2006. Nelle pronunce di condanna alla pena della reclusione per un delitto colposo commesso con violazione delle norme del Cds, il giudice può applicare una specifica sanzione accessoria: il lavoro di pubblica utilità, appunto. Tale sanzione consiste nella prestazione di attività non retribuita (per un periodo non inferiore ad un mese, né superiore a sei mesi) in favore della collettività da svolgere presso lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni o presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato. Non risulta che ancora siano state emesse sentenze che danno attuazione a questa facoltà, la cui portata rieducativa riteniamo sia tutt'altro che trascurabile.

Per ambiente intendiamo, infine, più in generale, le Istituzioni che devono farsi carico del problema della sicurezza, intervenendo e richiamando tutti gli operatori a “non abbassare la guardia” e a non considerare acquisite definitivamente i risultati ottenuti in termini di riduzione dell'incidentalità. Devono essere messi in atto processi partecipativi coinvolgendo scuole, strutture associative, realtà economiche, promuovendo la sottoscrizione di protocolli d'intesa e promuovendo specifici progetti che intervengano sulle prevalenti criticità presenti nel territorio.

l'esperienza francese di questi giorni

Gennaio 2007: sorpresa (+13,9% morti rispetto a gennaio 2006)...probabilmente dovuto ad una serie di circostanze (coincidenza climatiche; eventi plurimortali → intervento del primo ministro Dominique de Villepin: “nessun risultato può dirsi stabile in questo specifico contesto”. La risposta: le forze di polizia hanno avuto l'ordine di raddoppiare turni e pattuglie, prevedendo il rinforzo dei presidi sulle strade nazionali, con radar fissi e mobili.....da marzo 2007 ogni dipartimento dovrà organizzare “incontri per la sicurezza”

⁹ Più precisamente, il valore alcolemico per l'ebbrezza deve risultare pari o superiore a 3 g/l, quindi particolarmente elevato (si fa riferimento al doppio del tasso alcolemico indicato al comma 9 dell'art 186, che è di 1.5 g/l).

IL FINANZIAMENTO della SICUREZZA e la necessità di accrescere le risorse destinate alla FORMAZIONE

Il percorso formativo delineato costa, costa molto. In termini di fatica (studio, aggiornamento, approfondimenti, valutazioni) e in termini economici. Perché per introdurre l'educazione stradale nelle scuole servono risorse, perché la formazione specializzata costa (ovviamente), così come costa il materiale didattico, i simulatori, ecc.. Perché le campagne di comunicazione hanno costi elevati.

Oltre a considerare il fatto che gli investimenti (di oggi) sui temi della sicurezza significano risparmi (di domani) in termini di vite umane (di per sé incalcolabili) e minori costi sociali per incidenti (cure mediche; riparazioni veicoli; interventi forze dell'ordine e croce rossa; rilievi incidente; ripristino infrastrutture; premi assicurativi; assenze dal lavoro; minor PIL; ecc.), occorre comunque riuscire ad intervenire anche in questo settore, **incominciando ad applicare la normativa che già esiste:**

- rendere **effettiva l'applicazione dell'art. 7** del Codice della Strada con predeterminazione della quota di proventi da contravvenzioni da destinare ad interventi per la mobilità e sicurezza, con particolare attenzione all'educazione stradale;
- **rivisitare l'articolo 208 CdS** ("destinazione dei proventi ") destinare una percentuale delle multe accertate con dispositivi di accertamento automatico delle violazioni dei Comandi Polizia Municipale, Provinciale e Regionale allo Stato che le ridistribuisce agli stessi soggetti sulla base della capacità progettuali negli interventi migliorativo della sicurezza stradale (secondo l'approccio già introdotto dal bando del PNSS), con specifico riferimento ad interventi formativi;
- Introduzione di una **addizionale sugli importi delle sanzioni nei casi di infrazioni più gravi** al Codice della Strada e destinazione delle somme al finanziamento dei programmi previsti dal Piano Nazionale della Sicurezza stradale;
- **Forme di sgravio fiscale** per tutte le attività formative di tipo volontario (corsi aggiornamento; corsi di guida sicura; ecc.).
- **Attenzione e rigore nell'assegnare i fondi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**, rifinanziato in Finanziaria (in passato è stato finanziato anche il rifacimento del manto stradale di alcuni Comuni, attività che già dovrebbe essere garantita.....)

*"La sfida educativa è la scommessa per una nuova cultura della sicurezza.
Tutte le educazioni si basano sul mettere in atto meccanismi condivisi di cambiamento
La strada è segnata...."*