



Automobile Club Napoli



Ordine Provinciale dei Medici-Chirurghi
e degli Odontoiatri di Napoli

Convegno: Linee guida sulla traumatologia

Napoli, 23 gennaio 2014

Relazione: La sinistrosità stradale e sue conseguenze

Verso una mobilità responsabile

INCIDENTI STRADALI E LORO EVOLUZIONE NEL TEMPO

Nel mondo, a causa degli incidenti stradali, ogni 6 secondi qualcuno resta ucciso o menomato ed ogni 3 minuti un bambino perde la vita. Complessivamente, 3.000 persone (di cui un sesto è costituito da bambini) muoiono, ogni giorno, per i sinistri stradali che si verificano nel nostro pianeta. Il bilancio annuale è più drammatico dei peggiori bollettini di guerra di cui ci informano sistematicamente i mass-media: 1,2 milioni di decessi e 50 milioni di feriti. Oltre l'85% delle vittime della strada si verifica in Paesi a basso e medio reddito, ma non va meglio in quelli più sviluppati: in Europa e negli Stati Uniti, infatti, gli incidenti stradali sono la prima causa di morte per i giovani con meno di trent'anni.

L'Unione Europea, di fronte a questa carneficina che si consuma quotidianamente sotto i nostri occhi, ha posto agli Stati membri un impegnativo obiettivo da raggiungere: il dimezzamento del numero delle vittime della strada nel periodo 2011-2020. Il compito è arduo, ma non impossibile se si considera che dal 1971 (l'anno nero in termini di vittime della strada) ad oggi, in Italia, i decessi sono diminuiti del 63,8%. Tuttavia, è doveroso sottolineare che lo stesso obiettivo nel decennio precedente 2001-2010 non è stato centrato, e non soltanto nel nostro Paese. Infatti, in questo periodo, l'Italia ha registrato una riduzione del 42,4% del numero dei morti in incidenti stradali, in linea con il valore medio europeo pari a -42,8%. Le uniche nazioni che sono riuscite a rispettare l'obiettivo europeo sono state Lettonia, Estonia, Lituania, Spagna, Lussemburgo, Francia e Slovenia (con percentuali di diminuzione del numero dei morti, nel decennio considerato, comprese tra -60,9 e -50,4 per cento).

Secondo le ultime statistiche ACI-ISTAT, nel 2012 in Italia sono stati rilevati 186.726 sinistri stradali che hanno causato il decesso di 3.653 persone ed il ferimento di altre 264.716. Pertanto,

ogni giorno sulle strade del nostro Paese si registrano, in media, 512 incidenti, con 10 morti e 725 lesionati. Rispetto al 2011, il fenomeno risulta in diminuzione sia per i sinistri (-9,2%), che per le loro conseguenze (-5,4% morti e -9,3% feriti).

In flessione è anche l'andamento dell'incidentalità stradale in Campania. Nel 2012, in questa regione, si sono verificati 9.575 sinistri in cui hanno perso la vita 224 persone mentre altre 14.606 sono rimaste ferite. Rispetto ai totali nazionali, gli incidenti avvenuti in Campania rappresentano il 5,1%, i morti il 6,1% e gli infortuni il 5,5%. Come per il resto del Paese, anche in questa regione sono diminuiti sia il numero degli incidenti (-6,4%), sia quello dei morti (-7,8%) e dei feriti (-4,5%), ma con percentuali inferiori rispetto alla media nazionale, mentre riguardo ai decessi la riduzione è stata più elevata (-7,8%).

2012	Valori Assoluti			Variazioni % rispetto al 2011		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Caserta	1.399	55	2.233	-11,7	-1,8	-10,1
Benevento	355	8	580	+12,0	-46,7	+7,6
Napoli	4.985	98	7.224	-7,4	-7,5	-5,7
Avellino	425	8	714	-27,8	-65,2	-23,2
Salerno	2.411	55	3.855	+2,6	+27,9	+4,7
Campania	9.575	224	14.606	-6,4	-7,8	-4,5
Napoli (solo comune)	2.199	34	2.957	-8,3	-20,9	-9,4
ITALIA	186.726	3.653	264.716	-9,2	-5,4	-9,3

Con riferimento all'obiettivo europeo, la Campania nel decennio 2001-2010 ha mostrato un andamento ben al di sotto non solo della riduzione del 50% indicata nel Libro Bianco del 13 settembre 2001, ma anche del 42,4% registrato complessivamente dall'Italia: infatti nel periodo in questione la diminuzione del numero delle vittime della strada si è fermata al 28,9%. Ciò significa che nei prossimi anni occorrerà fare di più e meglio per la sicurezza stradale. Allo stesso tempo, i progressi comunque registrati dimostrano che siamo riusciti finalmente a scardinare un radicato pregiudizio secondo il quale gli incidenti stradali vanno considerati come una "fatalità", un'inevitabile conseguenza della mobilità, e non, invece, come eventi tragici che si possono prevenire ed evitare.

CAUSE E COSTI SOCIALI

Le città rappresentano i luoghi dove si registrano, in termini assoluti, la maggior parte di incidenti, infortuni e vittime, anche perché le strade urbane sono quelle dove si circola di più. Tuttavia, la

pericolosità, intesa come rischio di morire in caso di sinistro, è più elevata in ambito extraurbano: infatti, se in città l'Indice di Mortalità (numero di morti su 100 incidenti) è pari a 1,1, in autostrada sale a 3,5 per raggiungere il tetto massimo sulle altre strade (4,9 morti ogni 100 incidenti).

Soffermando l'attenzione sui grandi comuni italiani, ove si verificano il 33% degli incidenti su strade urbane, l'indice di mortalità presenta una notevole variabilità con valori compresi tra un minimo di 0,5 ed un massimo di 1,5: Napoli e Venezia (con 1,5 decessi ogni 100 incidenti) guidano la graduatoria, nonostante i rispettivi tassi di motorizzazione siano di gran lunga inferiori a quello nazionale (rispettivamente 56,3 e 42,8 automobili ogni 100 abitanti, contro una media italiana di 60,8); mentre le città meno pericolose risultano essere Milano, Genova e Bari (IM=0,5). Viceversa, Roma che, tra le grandi metropoli è quella con la densità automobilistica più elevata (67,6 vetture su 100 abitanti), presenta un basso indice di mortalità (0,8).

2012 - Densità automobilistica nei principali comuni italiani			
Comuni	Popolazione	Autovetture	N. Auto / 100 abitanti
Torino	907.563	541.687	59,7
Milano	1.324.110	716.094	54,1
Genova	607.906	279.023	45,9
Bologna	380.181	196.940	51,8
Firenze	371.282	197.670	53,2
Roma	2.761.477	1.867.520	67,6
Napoli	959.574	540.167	56,3
Palermo	655.875	385.372	58,8
Venezia	259.263	110.938	42,8
ITALIA	60.916.348	37.061.141	60,8

Le circostanze accertate o presunte alla base degli incidenti stradali con lesioni a persone, per l'anno 2012, sono, sostanzialmente, invariate rispetto all'anno precedente. Il fenomeno resta la risultanza di un insieme concatenante di cause connesse a tre fattori principali: l'uomo, la strada ed il veicolo. Di questi la componente più significativa è il comportamento imprudente o scorretto di guida, anche perché è quello più facilmente accertabile. In questo ambito, la distrazione, il mancato rispetto delle regole di precedenza e la velocità troppo elevata costituiscono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente il 44,0% dei casi. Significativo è anche il dato relativo al comportamento scorretto del pedone (8.028 casi) che pesa per il 3,5% sul totale delle cause di incidente. Con riferimento alla categoria della strada, la prima causa di sinistrosità in ambito urbano è il mancato

rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (19,0%), mentre fuori dai centri abitati è la distrazione (pari al 19,2%), seguita dalla velocità eccessiva (pari al 16,6%).

I rischi alla guida aumentano di notte: nella fascia oraria 22-6, infatti, l'indice di mortalità dei sinistri è tre volte superiore a quello degli incidenti nel loro complesso. In questo arco temporale, gli eventi sinistrosi, con lesioni a persone, accaduti di venerdì e sabato rappresentano il 42,3% di quelli notturni; mentre, i morti e i feriti sono, rispettivamente, il 42% ed il 45% del totale delle vittime e degli infortunati nelle ore notturne.

Più di un quinto (22,4%) delle persone che perdono la vita in un incidente stradale hanno meno di 30 anni: in altri termini, sulle nostre strade un morto su cinque è un giovane. A conferma che i sinistri rappresentano la prima causa di mortalità nella fascia d'età 0-29 anni. Restringendo il range delle classi d'età, i valori più elevati si concentrano tra i 20 ed i 24 anni (309 morti, una media di 6 a settimana), e tra i 40 e 44 anni (286), ovvero nelle generazioni che rappresentano il futuro della nostra società e che potenzialmente presentano le condizioni di massima produttività. Fra le cosiddette utenze deboli spiccano, invece, l'incremento delle vittime fra i conducenti di biciclette (+2,5% morti e + 2,7% feriti) e l'elevata incidenza di infortuni fra i pedoni anziani causati dall'investimento stradale, con i valori massimi rilevati nella fascia di età compresa tra 80 e 84 anni.

L'uso delle cinture di sicurezza nelle regioni italiane
(variazioni 2000-2011)

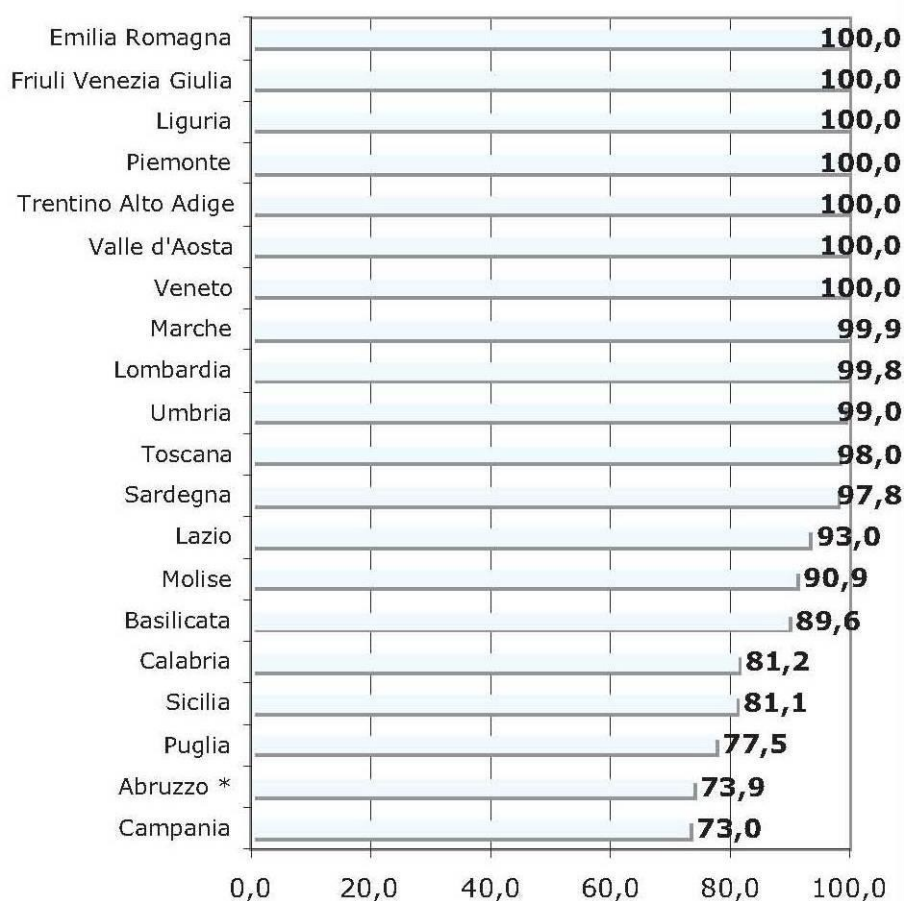
Regioni	triennio 2000-2002	triennio 2009-2011	diff. in punti %
Friuli Venezia Giulia	54,4	84,2	+ 29,8
Lombardia	36,9	81,2	+ 44,4
Veneto	49,8	78,5	+ 28,7
Valle d'Aosta	27,0	78,3	+ 51,3
Trentino Alto Adige	53,9	77,9	+ 24,0
Emilia Romagna	38,9	74,8	+ 35,9
Liguria	26,4	73,6	+ 47,2
Piemonte	38,3	71,1	+ 32,8
Toscana	21,9	68,8	+ 46,9
Lazio	25,5	68,1	+ 42,7
Marche	28,2	60,5	+ 32,2
Sardegna	41,0	60,1	+ 19,1
Umbria	15,1	59,6	+ 44,5
Abruzzo	17,1	55,8	+ 38,7
Campania	9,5	51,5	+ 42,0
Sicilia	17,2	41,2	+ 24,0
Puglia	33,7	39,6	+ 5,8
Calabria	11,6	38,8	+ 27,2
Basilicata	17,6	37,9	+ 20,3
Molise	7,3	36,2	+ 28,9

Naturalmente, le conseguenze di queste tragedie potrebbero essere attenuate con la prevenzione, come ad esempio, una maggiore diffusione dell'uso dei sistemi di ritenuta. Allo stato, però, le cinture di sicurezza, per quanto obbligatorie, sia per il conducente che per i passeggeri (con l'esclusione di qualche categoria come, per esempio, le forze di polizia e gli istruttori di guida nell'esercizio delle loro funzioni, o soggetti per i quali è controindicato l'utilizzo di tali

dispositivi, purché comprovato da opportuna certificazione sanitaria), continuano ad essere trascurate, soprattutto dagli occupanti i sedili posteriori della vettura.

L'Istituto Superiore di Sanità, attraverso il sistema di monitoraggio denominato Ulisse, ha rilevato che in Italia allaccia le cinture di sicurezza il 65% degli automobilisti alla guida (sui sedili posteriori, addirittura solo un passeggero su dieci), con sensibili differenze territoriali che vedono la punta massima di trasgressione al Sud dove rispetta questo obbligo di legge solo il 45% dei conducenti (in Campania, la percentuale sale al 51%). Più diffuso, invece, è l'uso del casco su moto e ciclomotori. In questo caso, infatti, la percentuale di utilizzo è del 90% sul territorio nazionale, con il Sud che, ancora una volta, si distingue in negativo per essere l'area geografica in cui si osserva una minore propensione al ricorso di questo dispositivo di sicurezza (77% e addirittura 73% in Campania che, sotto questo aspetto, risulta essere la regione più trasgressiva).

L'uso del casco in Italia nelle zone centrali delle aree urbane per regione (val. % - media anni 2009-2011)



Il rischio indotto dal mancato uso delle cinture varia a seconda della velocità d'impatto e, contrariamente al pensiero comune, risulta particolarmente elevato proprio in ambito urbano dove l'andatura è meno elevata. Infatti, ad una velocità di 40-50 km/h chi non fa uso dei sistemi di ritenuta, in caso di incidente, ha una probabilità di morire dieci volte maggiore rispetto a chi

indossa le cinture. A 30 km/h, come pure a 60 km/h, il rischio è invece di 4 volte. Indipendentemente dalla velocità di impatto, gli studi epidemiologici mostrano che detto rischio è mediamente intorno a due. Secondo le stime dell'ISS, il mancato uso di questo dispositivo di sicurezza comporta un eccesso di 544 morti, 1.359 invalidi gravi e 8.972 ricoveri.

Al di là dell'incommensurabile dolore arrecato da queste tragedie, gli incidenti pesano sulla collettività anche in termini economici. Il loro costo sociale è pari a 25 miliardi di euro annui, di cui un miliardo e mezzo solo in Campania. In pratica, la sinistrosità stradale incide sulle tasche di ogni cittadino campano per un importo medio di 259 euro all'anno. Una cifra rilevante che, invece, potrebbe essere destinata ad altre necessità se gli incidenti continuassero a diminuire. Per questi motivi riteniamo che le spese nel settore della sicurezza stradale sono da considerare dei veri e propri investimenti: è stato stimato, infatti, che per ogni euro erogato in questo ambito se ne risparmiano 20 in termini di costi sociali.

IL PROGRAMMA EUROPEO PER LA SICUREZZA STRADALE

Per fronteggiare con maggiore efficacia il grave fenomeno dell'incidentalità stradale, l'Unione europea ha varato, per il prossimo decennio (2011-2020), un nuovo, dettagliato ed ambizioso programma al fine di creare un quadro di cooperazione fondato sullo scambio delle migliori pratiche in tutta l'UE basate su tre principi essenziali:

1. **favorire l'adozione dei più severi standard di sicurezza stradale in tutta Europa** – incoraggiando i cittadini dell'UE a farsi carico della sicurezza propria e altrui sulle strade del “vecchio continente” e sostenendo le azioni volte al miglioramento della sicurezza degli utenti più vulnerabili;
2. **un approccio integrato alla sicurezza stradale** – attraverso la cooperazione con altre politiche comunitarie, come quella dell'energia, dell'ambiente, dell'istruzione, dell'innovazione e della tecnologia e della giustizia.
3. **sussidiarietà, proporzionalità e responsabilità condivise** – attraverso il concetto di responsabilità condivisa, impegno e azioni concrete a tutti i livelli, dai paesi dell'UE e le autorità europee agli enti regionali e locali.

Per dimezzare il numero di vittime sulle strade, nei prossimi dieci anni, la Commissione Europea ha, nel contempo, individuato una serie di iniziative in funzione di sette obiettivi strategici:

- **miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada** – occorre intervenire sulla qualità del sistema di rilascio delle patenti e di formazione, in particolare dei principianti. In cooperazione con i paesi dell'UE, la Commissione lavorerà all'elaborazione di una strategia comune di formazione ed educazione alla sicurezza stradale che

includa la preparazione pre-esame, l'esame per il rilascio della patente di guida e la formazione post-patente;

- **rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale** – la Commissione, il Parlamento europeo e il Consiglio collaboreranno per organizzare uno scambio transfrontaliero di informazioni in materia di sicurezza stradale. La Commissione lavorerà anche all'elaborazione di una strategia comune per l'applicazione della normativa di settore che preveda, fra l'altro, diffuse campagne di sensibilizzazione;
- **miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali** – la Commissione accerterà che i fondi europei siano erogati soltanto per le infrastrutture conformi ai requisiti di sicurezza UE. Essa intende, inoltre, promuovere l'applicazione dei pertinenti principi in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture alla rete viaria secondaria dei paesi comunitari, in particolare attraverso lo scambio di buone pratiche;
- **miglioramento della sicurezza dei veicoli** – oltre a continuare a promuovere la sicurezza dei veicoli, la Commissione intende valutare e proporre azioni volte ad assicurare un'armonizzazione e un rafforzamento progressivi delle norme UE sul controllo tecnico e su quelli effettuati su strada;
- **promozione dell'uso delle moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale** – la Commissione continuerà a promuovere l'uso di sistemi di trasporto intelligenti per migliorare la sicurezza stradale. L'efficacia e la tempestività dei soccorsi saranno migliorate con l'adozione del sistema paneuropeo di chiamata di emergenza montato sui veicoli «eCall»;
- **miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente** – la Commissione proporrà l'istituzione di una strategia di azione globale riguardante i feriti della strada e il primo soccorso. Essa esaminerà in particolare come migliorare l'efficienza degli interventi di primo soccorso e dell'assistenza post-incidente per ridurre l'impatto dei sinistri stradali;
- **protezione degli utenti vulnerabili della strada** – la Commissione si adopererà per migliorare la sicurezza dei motociclisti, occupandosi del comportamento nonché della sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture. Incoraggerà, inoltre, la creazione di infrastrutture adeguate per migliorare la sicurezza dei ciclisti e di altri utenti vulnerabili della strada.

Parallelamente, i paesi dell'Unione Europea dovrebbero anche elaborare piani nazionali per la sicurezza stradale, comprendenti particolari obiettivi locali che riflettano la particolare situazione del paese.

I nuovi orientamenti fissati dall'Unione Europea mirano a dare concrete risposte ad un problema particolarmente sentito dalla popolazione nel suo complesso. Secondo una recente indagine, infatti, i cittadini europei chiedono agli Stati membri di potenziare i loro sforzi per migliorare la sicurezza

stradale. Nove europei su dieci (94%) considerano la guida in stato di ebbrezza la principale causa degli incidenti stradali, mentre otto su dieci (78%) credono che le maggiori responsabilità siano da imputare all'alta velocità. Per la maggior parte dei soggetti interpellati (52%), il miglioramento delle infrastrutture stradali dovrebbe essere la prima o seconda priorità degli Stati membri, mentre il 42% ritiene che sia preferibile concentrarsi su una più severa applicazione delle leggi che regolamentano la circolazione stradale. Un 36%, infine, propende per un sanzionamento uguale per tutti i conducenti colpevoli di violazione del codice, siano essi residenti o in transito.

L'ACI E LA SICUREZZA STRADALE

L'Acì nasce agli inizi del Novecento, come una federazione di club elitari, composti da blasonati proprietari di un bene di lusso, l'automobile, la cui mission era quella di promuovere lo sport ed il turismo automobilistico. Nel dopoguerra l'Automobile Club tende sempre più a trasformarsi da circolo elitario ad associazione di utenti della strada che promuove lo sviluppo dell'automobilismo. Gli effetti collaterali della motorizzazione di massa - di cui la sinistrosità stradale, con il suo picco registrato nel 1971 con oltre 10mila decessi, è il più evidente e preoccupante - inducono, successivamente, l'Ente a farsi promotore di una politica per l'auto meno orientata alla quantità e più alla qualità. La sicurezza stradale diventa, così, un aspetto centrale della mission dell'Acì che, comunque, sin dagli albori, aveva messo in primo piano il problema della preparazione e della formazione dei conducenti, prima ancora che fosse introdotto, per legge (1912), l'obbligo di conseguire la licenza di guida (patente).

La prevenzione degli incidenti diventa, con il passare degli anni, un tema sempre più ricorrente nell'ambito della Conferenza del Traffico e della Circolazione che, dal 1930 ad oggi (ad esclusione della parentesi bellica), l'Acì organizza ogni anno, riunendo i massimi esperti del settore per analizzare, discutere ed approfondire i problemi riguardanti la mobilità, al fine di poter contribuire all'individuazione delle soluzioni più idonee da adottare.

Dal dopoguerra in poi, l'Automobile Club accentua sempre più la sua attenzione sugli aspetti della formazione e dell'educazione degli utenti della strada, soprattutto dei più giovani, sperimentando i primi corsi di educazione stradale nelle scuole sino ad arrivare ad una vera e propria formulazione di una proposta di legge di iniziativa popolare che si concretizzò nel 1988 con la raccolta delle firme consegnata all'On. Nilde Iotti (allora Presidente della Camera). La proposta per l'obbligo dell'educazione stradale nelle scuole venne accolta cinque anni dopo dal legislatore nel nuovo Codice della strada. La stessa patente a punti, la patente per i ciclomotori e la guida accompagnata (ovvero il foglio rosa a 17 anni) sono "antiche" proposte Acì, ma che, per tradursi in realtà, hanno dovuto superare ostiche resistenze ideologiche.

Sempre nel campo della formazione, l'Automobile Club organizza corsi di guida sicura e di riqualificazione professionale, corsi di formazione per docenti e discenti, nonché partecipa, a livello europeo, all'attuazione dei programmi EuroTest ed EuroNcap volti ad analizzare, rispettivamente, il livello di sicurezza delle infrastrutture e dei veicoli.

A livello locale, l'Automobile Club Napoli propone la prima, in ambito nazionale, Agenzia regionale per la sicurezza stradale, realizza una Rete regionale per la sicurezza stradale ed il più innovativo centro di infomobilità regionale dedicato all'intero universo dei trasporti: Muoversi in Campania.

Nel 2007, la Commissione europea inserisce l'Automobile Club Napoli tra i firmatari della Carta Europea della Sicurezza Stradale che impegna gli aderenti ad intraprendere azioni concrete volte a ridurre il numero di vittime degli incidenti stradali, sensibilizzando costantemente la società su questo grave problema. La "Carta" offre il riconoscimento in tutta Europa delle associazioni firmatarie, divulgandone le attività realizzate per prevenire e ridurre i sinistri: una iniziativa, in sostanza, che mette in comune le "best practices" sulla sicurezza stradale in essere nel "vecchio" continente. La Commissione Europea approva il programma proposto dall'Acì di Napoli che si è impegnato a realizzare attività di sensibilizzazione - di cui la più rilevante è quella portata avanti sotto l'egida del Cardinale di Napoli, S. Em. Crescenzo Sepe, denominata " 'A Maronna t'accumpagna!" - rivolte, in particolare, ai giovani ed alle famiglie, nonché corsi di formazione dedicati ai docenti scolastici.

VERSO UNA NUOVA CULTURA DELLA MOBILITÀ

L'educazione e la formazione di cittadini più sensibili ai temi della sicurezza stradale richiedono uno sforzo a 360°, capace di coinvolgere l'intera società, nelle sue diverse articolazioni, a partire dalla famiglia, dalla scuola e dagli enti locali per finire alle produzioni televisive, cinematografiche e pubblicitarie, ai mass-media ed ai creatori di videogames, la cui influenza, in particolare sul mondo giovanile, è estremamente significativa. In gioco ci sono valori fondamentali da conciliare, quali la libertà, la salute, la stessa vita che esigono una chiara e forte presa di coscienza collettiva, quale presupposto indispensabile di tutti i processi mirati alla soluzione dei problemi che oggi maggiormente ci affliggono: congestione del traffico, inquinamento e, appunto, sicurezza stradale.

Nasce così, nel 2006, in occasione del centenario dell'Automobile Club partenopeo, il manifesto per "una mobilità responsabile", il cui obiettivo è proprio quello di coniugare il diritto alla mobilità, quale risorsa fondamentale e strumento irrinunciabile per la crescita e lo sviluppo dell'intera società - diritto sancito dalla Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo, prima, e ribadito, poi, dalla Costituzione italiana e da quella europea -, con il primario diritto alla salvaguardia della vita, in un

ambiente più salubre e vivibile. Si tratta di un'iniziativa con cui l'Acì Napoli intende promuovere un nuovo codice etico da cui partire per realizzare una mobilità più razionale, più funzionale, capace di risposte efficaci al crescere e diversificarsi della domanda, ma soprattutto più sicura, più pulita, più responsabile, più matura e solidale. In quest'ottica, il sodalizio partenopeo ha raccolto intorno a sé, quali testimonials della cultura della "mobilità responsabile", istituzioni, enti locali, autorità, associazioni di categoria, personalità del mondo politico, giuridico, religioso, della cultura, dello sport e dello spettacolo per fondare un Club, virtuale, dei "tifosi" della legalità" al fine di promuovere, in particolare sul nostro territorio, il rispetto delle regole. E ciò nella piena convinzione che il primo passo da compiere per migliorare la qualità della vita sia l'affermazione di una coscienza civica imperniata su una solida consapevolezza dei doveri e dei diritti, individuali e collettivi. Con il coinvolgimento di questi esponenti autorevoli e di grande prestigio sociale, a cominciare da Papa Benedetto XVI e dal Capo dello Stato, Giorgio Napolitano, è stato rivolto un appello pubblico ai cittadini, per ribadire un principio elementare, ancorché fondamentale della convivenza civile: la condivisione ed il rispetto delle regole.

Legalità e responsabilità, dunque, quali pilastri di un nuovo codice etico in cui il rispetto per sé e per gli altri deve cominciare dall'assunzione di comportamenti più corretti e maturi da tenere sulla strada. Da qui le campagne di sensibilizzazione sull'uso dei dispositivi di sicurezza (casco e cinture di sicurezza), sui principali fattori di rischio incidenti (alcol, velocità e uso del telefonino durante la guida) e sulle utenze deboli; nonché la definizione dei "Decaloghi della mobilità responsabile": una serie di precetti destinati sia agli utenti della strada che alla pubblica amministrazione, nella ferma convinzione che, oltre ai diritti da rivendicare, esistono precisi doveri da osservare e questo onere riguarda tutti, a cominciare da chi per primo deve dare il buon esempio: la Pubblica Amministrazione, appunto.

Particolarmente significativa, al riguardo, è un'indagine che abbiamo condotto all'indomani dell'approvazione della legge che disponeva la confisca del mezzo in caso di mancato uso del casco. Là dove la polizia municipale effettuava i controlli finalizzati al sequestro del veicolo, si rilevava un elevatissimo rispetto dell'obbligo del casco (oltre il 90%) che, invece, si riduceva ai minimi termini (anche meno del 10%) nei comuni e lungo le arterie in cui mancavano i presidi delle forze dell'ordine. A testimonianza che, le sanzioni, per quanto severe possano apparire, servono a poco senza i controlli su strada. L'introduzione di nuove e più restrittive norme è tipicamente sterile se non è accompagnata dalla previsione di risorse aggiuntive per la loro attuazione. Perciò è necessario mettere le forze di polizia nelle condizioni di poter operare in tal senso, potenziando, innanzitutto, gli organici. Tuttavia, sarebbe impensabile imporre il rispetto delle regole affidandosi solo all'attività repressiva: per cambiare i comportamenti occorre, prima di tutto, una diversa

cultura dei trasporti che nasca dalla famiglia, dalla scuola e dalla società, nella quale il rispetto della vita umana sia al centro, perché le regole, per essere osservate, vanno diffuse, condivise ed assimilate. Sono, cioè, importanti i fattori culturali, ovvero la percezione di quanto siano gravi sotto il profilo personale, morale e sociale le conseguenze della trasgressione di una norma.

Consapevoli della rilevanza etica e sociale, oltre che economica, di questa drammatica emergenza che si consuma ogni giorno sulle strade, come detto, si è instaurata recentemente una collaborazione tra la Diocesi di Napoli e l'Automobile Club, con l'obiettivo di realizzare un'attività congiunta orientata a sensibilizzare la collettività sul tema della sicurezza stradale, intesa, soprattutto, come difesa della vita e della salute umana. Valori cardine, questi, del messaggio cristiano così come puntualmente espresso dal Vaticano che, anche su sollecitazione dell'Acì Napoli, ha definito uno specifico "Decalogo" dell'automobilista nella "Pastorale per gli utenti della strada".

E' nato così il progetto "**A Maronna t'accumpagna!**" che coinvolge fattivamente la comunità sul piano della prevenzione dell'incidentalità stradale, attraverso le 300 parrocchie di riferimento, con attività di gruppo mirate a stimolare la riflessione e l'assunzione di comportamenti rispettosi delle regole.

Un'iniziativa unica nel suo genere nel panorama nazionale, perché siamo convinti che la sicurezza stradale sia un tema di massima rilevanza in cui ogni progetto, anche quello apparentemente più strambo o ardito, può rivelarsi efficace se sostenuto da passione e convincimento. Per la prevenzione e la riduzione degli incidenti stradali, con le loro dolorose e costose conseguenze, occorre approfondire il massimo impegno. Si tratta di una battaglia di civiltà che si può e si deve vincere, come i numeri dimostrano, purché ci siano la consapevolezza e la partecipazione di tutti a remare nella stessa direzione. Non bisogna lasciare nulla d'intentato perché salvare vite umane è un dovere etico al quale nessuno può sottrarsi.

Il Presidente
Antonio Coppola