

# MARE SICURO

Nuova normativa per la sicurezza di chi pratica immersioni subacquee, categoria di soggetti spesso vittime di incidenti

di Aniello Raiola



Cap. Freg. Aniello Raiola,  
Capo del Compartimento marittimo  
e Comandante del porto di Rimini

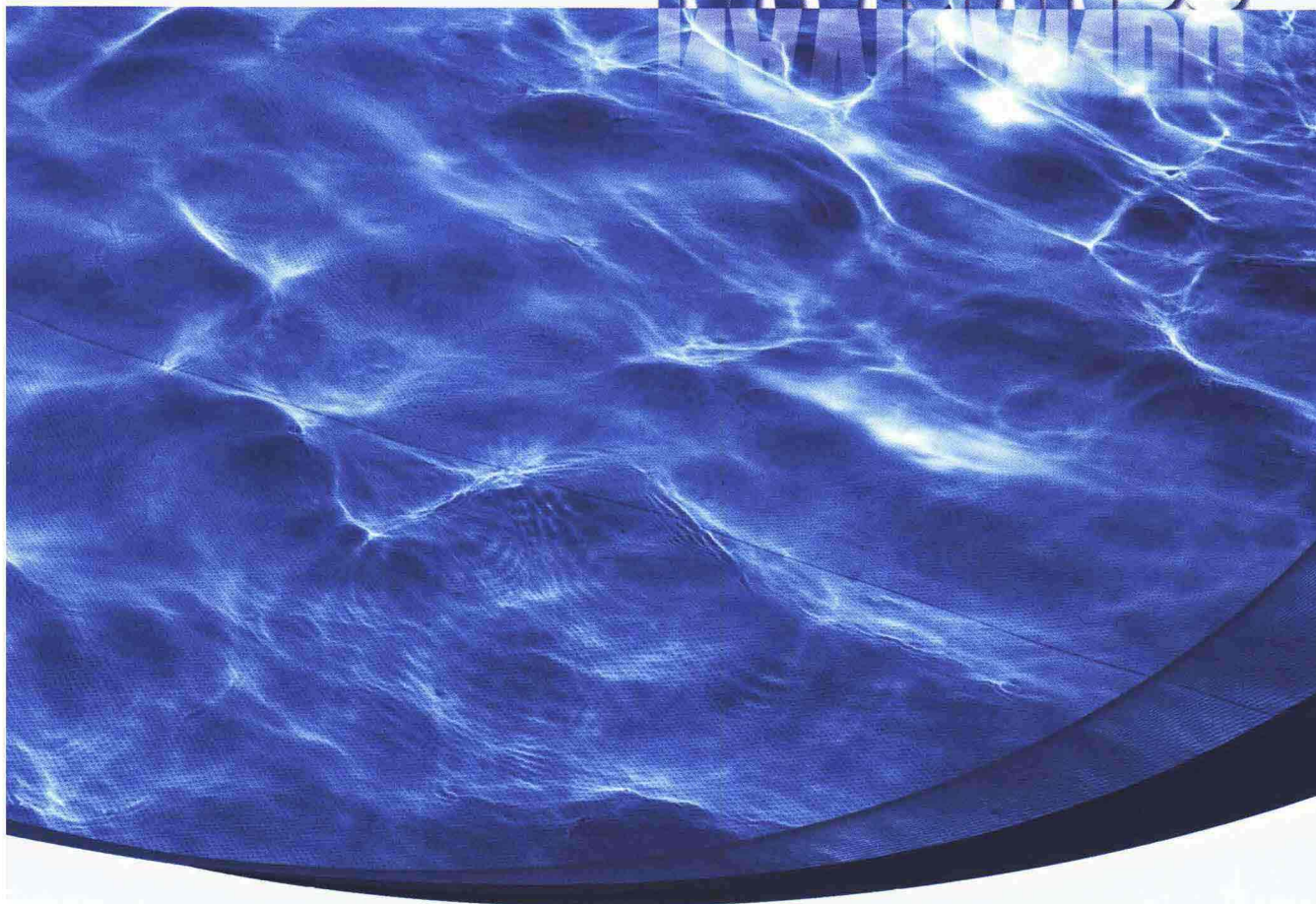
**U**no degli utilizzi commerciali consentiti per le unità da diporto è il diving, ossia il trasporto al luogo dell'immersione, e l'attività di appoggio che ne consegue, di coloro che praticano escursionismo subacqueo. Questo settore si è notevolmente sviluppato in Italia negli ultimi dieci anni, prima con mezzi nautici commerciali e, a partire dal 2003, con barche da diporto. Ciò che mancava era una normativa di sicurezza coerente e uniforme a livello nazionale, alla quale sopravvivono le ordinanze delle singole Capitanerie di porto (più di cento). La rilevante novità introdotta dal recente Regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto è costituita proprio da una normativa di sicurezza per unità da diporto impiegate per l'appoggio alle immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.

Il Regolamento, oltre a sanare una grave lacuna della legislazione italiana, ha finalmente condotto ad un'unica disciplina in materia che ha l'ulteriore pregio di essere semplice (due articoli) e chiara. Infatti, l'articolo 90 del Regolamento prescrive le dotazioni

di sicurezza supplementari che i mezzi nautici in esame devono sempre avere a bordo (in aggiunta, dunque, ai mezzi di salvataggio individuali e collettivi e alle dotazioni di sicurezza ordinarie delle unità da diporto). In particolare: una bombola di riserva da almeno dieci litri ogni cinque subacquei imbarcati, contenente gas respirabile, dotata di due erogatori e, in caso di immersione notturna, di una luce subacquea stroboscopica; per le immersioni che prevedono soste di decompressione obbligate, in sostituzione alla bombola di riserva, una stazione di decompressione, dotata di un sistema di erogazione di gas respirabile in grado di garantire l'esecuzione delle ultime due tappe di decompressione ad ogni subacqueo; un'unità per la somministrazione di ossigeno; una cassetta di pronto soccorso e una maschera di insufflazione; un apparato ricetrasmittente (Vhf),

RUBRICA DI INFORMAZIONE NAUTICA

## NAVIGANDO



anche portatile. È inoltre richiesta la presenza, a bordo o in immersione, di una persona abilitata al primo soccorso. Tali dotazioni sono obbligatorie solo per le unità utilizzate dai centri diving e per quelle delle organizzazioni didattiche subacquee per svolgere attività di escursionismo subacqueo in modo professionale e a titolo oneroso. Non, dunque, per le unità utilizzate dai privati per le immersioni proprie o di conoscenti oppure dai circoli, associazioni o *onlus* per le immersioni di propri associati a titolo gratuito. La seconda norma (articolo 91 del Regolamento) è dedicata alla segnalazione del subacqueo in immersione. È previsto, a questo scopo, un galleggiante recante una bandiera rossa con striscia diagonale bianca, visibile ad una distanza non inferiore ai trecento metri (il medesimo richiesto per i pescatori subacquei); in caso di immersione notturna,

la bandiera deve essere sostituita da una luce lampeggiante gialla visibile alla stessa distanza. In caso di immersioni di gruppo, è sufficiente un solo segnale (e non uno per ogni subacqueo), ma ciascun sub deve essere dotato di un pallone di superficie gonfiabile (il cosiddetto pedagno), di colore ben visibile e munito di sagola di almeno cinque metri da utilizzare prima di risalire in superficie, in caso di separazione dal gruppo. Infine, il sub deve operare entro i cinquanta metri dal mezzo di segnalazione e la distanza di sicurezza, alla quale devono mantenersi le unità in transito, è fissata in minimo cento metri. Non vi è alcun dubbio, quindi, che la normativa descritta costituisca un bel traguardo raggiunto dal legislatore italiano, un traguardo di sicurezza e di civiltà giuridica a favore di una categoria di soggetti spesso vittime di tragici incidenti in mare.



sicurezza stradale

# PNEUMATICI & SICUREZZA

Inchiesta sulle gomme da strada:  
come metterci in linea  
con le normative vigenti  
senza farci abbagliare  
dai facili (e inutili) risparmi

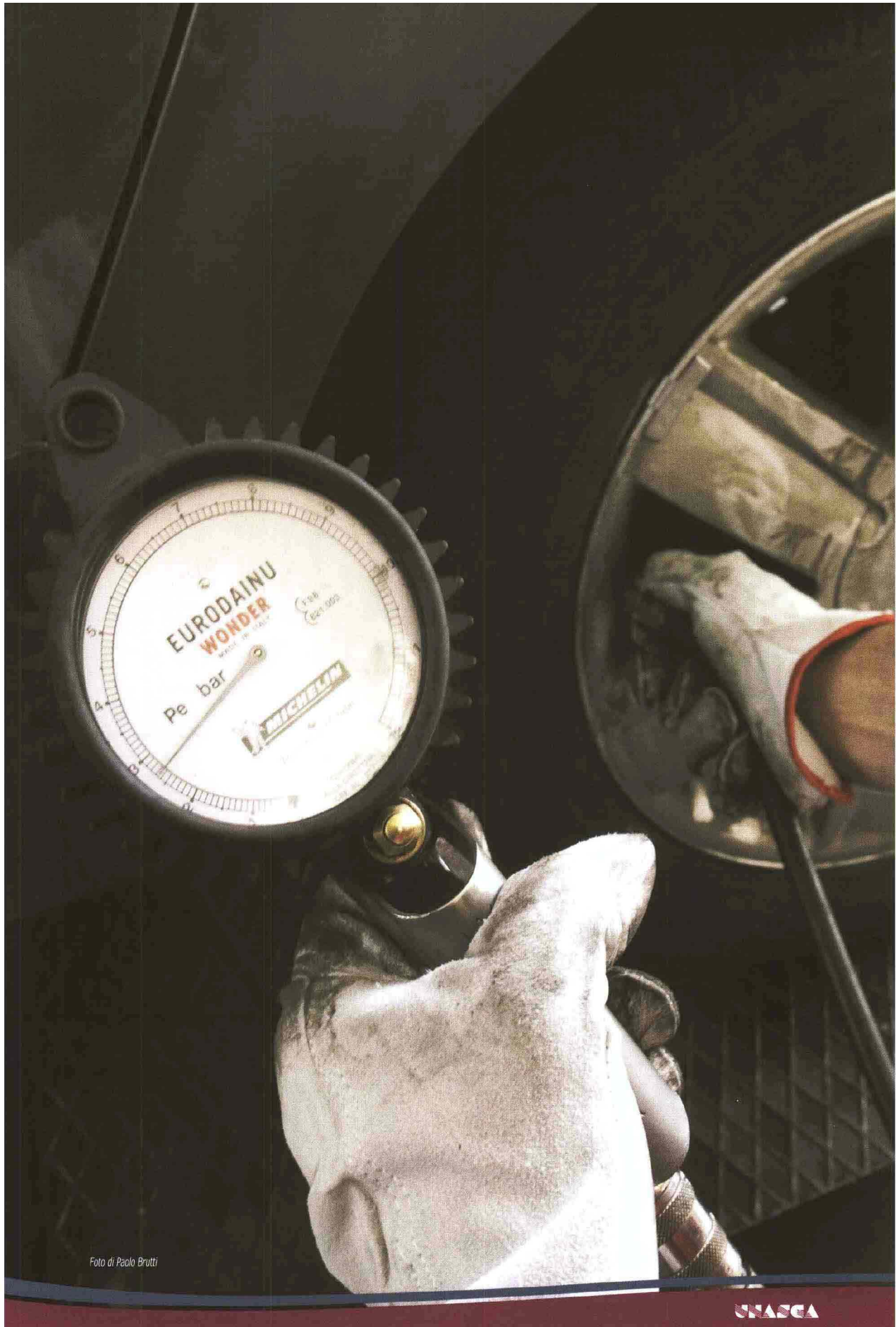


Foto di Paolo Brutti

UNASCA

sicurezza stradale

# VIAGGIARE GONFIATI

Spesso dimenticati, o snobbati, gli pneumatici sono uno dei primi elementi di sicurezza. Ecco come monitorare e garantire il loro stato di salute

di Alessandro Zampini

**L**a più grande invenzione dell'uomo è la ruota. Se non ne siete del tutto convinti, provate a immaginarvi automobili, motorini, camion o semplici biciclette senza le loro ruote. Eppure, quando si parla di sicurezza stradale, si tende spesso a dimenticare l'importanza degli pneumatici e delle gomme. Un'indagine effettuata nel 2008 da Assogomma e Federpneus, ha accertato che sarebbero quasi un milione le auto che viaggiano sulle nostre strade con pneumatici danneggiati o non omologati. Mancanza di tempo, scarsa conoscenza delle caratteristiche tecniche, difficoltà a districarsi tra la selva di modelli disponibili, sono alcuni dei motivi che portano gli automobilisti a non prendersi cura in modo efficiente dei loro pneumatici. Aumentando, così, la possibilità di incorrere in incidenti. Claudio Gatti, ingegnere Quality Car Pirelli, esperto di qualità degli pneumatici, ci aiuta a capire quali sono i requisiti tecnici di base che ogni gomma, per essere sicura, dovrebbe rispettare, spiegandoci cosa è possibile fare per monitorare e garantire lo stato di salute delle proprie ruote.



Foto di Fabio Brutti

"La prima cosa da sapere - spiega Claudio Gatti - è che sul libretto di circolazione di ogni vettura sono indicati quali sono gli pneumatici ad essa omologati. Ogni autoveicolo ha, infatti, peculiarità meccaniche, di carico e velocità ben definite. La scelta degli pneumatici deve essere quindi fatta tenendo conto di queste caratteristiche. È possibile montare pneumatici che possiedono indici di carico e velocità superiori a quanto indicato sulla carta di circolazione, ma non gomme che hanno indici inferiori.

## LA CARTA D'IDENTITÀ DELLO PNEUMATICO

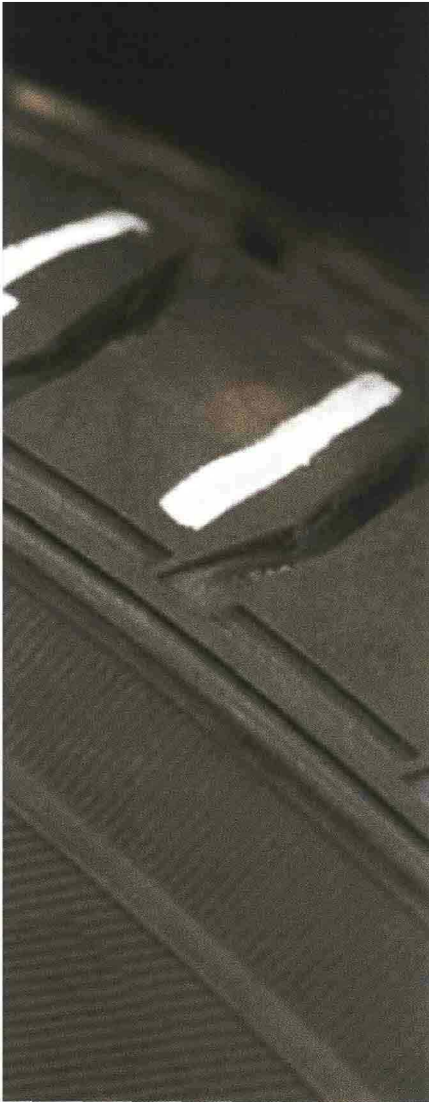
Anche gli pneumatici hanno la loro carta d'identità, un documento che aiuta a conoscerli e ad utilizzarli meglio. Creata da Assogomma e Federpneus, questa particolare scheda può essere richiesta al momento dell'acquisto degli pneumatici nuovi, oppure scaricata dal sito:

**[www.pneumaticisottocontrollo.it](http://www.pneumaticisottocontrollo.it)**

Al suo interno, sono riportati i dati dello pneumatico (marca, misura e matricola), le indicazioni principali sul suo corretto utilizzo ed eventuali annotazioni sulla manutenzione. Appositi riquadri sono utilizzabili per annotare i risultati dei controlli effettuati dai gommisti, elemento importante anche per comprovare di aver effettuato la manutenzione a scadenze regolari, in modo da limitare problemi e discussioni in caso di eventuale applicazione della garanzia.

Anche perché la legge, nel caso siano montati pneumatici non adatti, prevede multe salate e il ritiro della carta di circolazione. Per sapere quanto carico può sopportare ogni pneumatico e quale velocità può sostenere, basta leggere i numeri e le lettere indicate al suo fianco. Esistono poi degli standard internazionali - continua Gatti - che gli pneumatici, per essere omologati, devono rispettare. Bisogna fare attenzione perché si trovano in commercio anche pneumatici non omologati, spesso provenienti dalla Cina, che possono essere acquistati, ma il loro utilizzo è vietato dalla legge. In Europa l'omologazione è attestata, sul lato esterno degli pneumatici, dalla lettera E seguita da un numero identificativo del Paese che rilascia

l'omologazione. Nel caso dell'Italia il numero in questione è il tre". Una volta identificato e montato lo pneumatico adatto, dobbiamo però prenderci cura di lui. "È fondamentale controllare periodicamente la pressione delle gomme - sottolinea l'ingegnere -, per evitare problemi di tenuta, di durata e di usura. La pressione troppo alta causa un'usura maggiore nella parte centrale dello pneumatico, quella troppo bassa, invece, fa sì che sia la parte esterna, laterale, della gomma a consumarsi in maniera più veloce". Certo, uno pneumatico non è per sempre e la sua durata, oltre che dalla pressione, dipende da diversi fattori. Mescola della gomma, stile di guida, tipologia di auto, temperatura, stato delle strade, sono alcuni degli elementi che

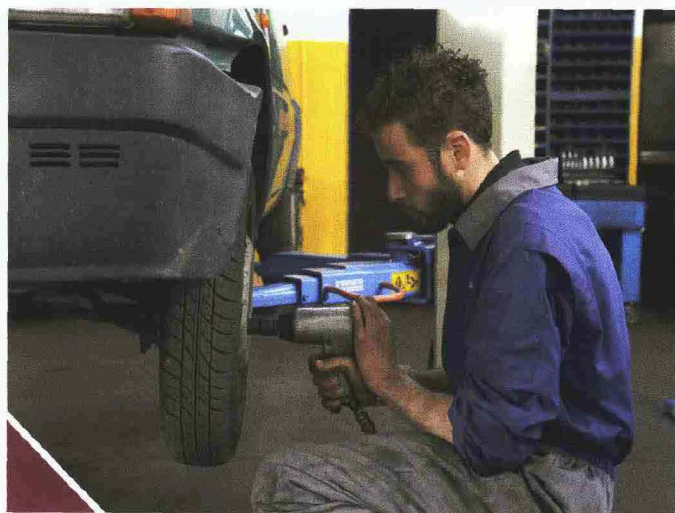


sicurezza stradale

# ISTRUZIONI PER L'USO

**L**a domanda è sempre la stessa: qual è il modo migliore per cambiare gli pneumatici senza correre rischi sia per sicurezza che per il rispetto delle normative? La soluzione ottimale rimane quella di rivolgersi ad un gommista autorizzato che, oltre a consigliarci su quale sia lo pneumatico più adatto per il nostro veicolo, provvederà al montaggio. Nel caso si preferisca acquistare direttamente le gomme in qualche punto vendita, o via internet, è essenziale accertarsi che esse siano omologate, e che riportino il marchio E, della Comunità europea. Ricordandosi che, in ogni caso, il montaggio dovrà essere eseguito da un gommista. È inoltre importante saper leggere gli pneumatici: ogni gomma, infatti, riporta sul fianco una serie di numeri d'identificazione. Se ci troviamo di fronte a un codice come 185/60R14H, dobbiamo sapere che il numero "185" esprime la larghezza dello pneumatico in millimetri, "60" è il rapporto, in percentuale, tra larghezza e altezza della gomma: più basso è il numero più la gomma è sportiva. La lettera seguente indica la tipologia dello pneumatico, in questo caso "R" sta per radiale. Il "14" indica la misura del diametro esterno della ruota. Infine "H" esprime la velocità massima omologata dalla vettura, equivalente in questa ipotesi a 210 Km/h.

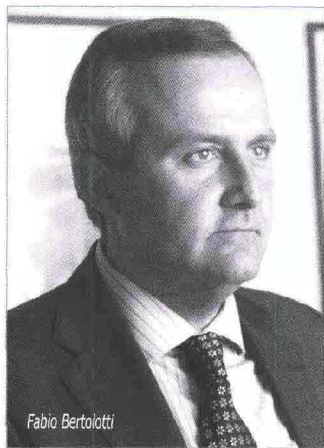
ne influenzano il ciclo di vita. Come fare quindi a sapere quando è l'ora di cambiare? "Ogni pneumatico è dotato d'indicatori di usura - prosegue Gatti, sottolineando il fatto che questi rilevatori sono visibili ad occhio nudo anche dai più inesperti - e consistono in risalti in gomma alti 1.6 millimetri (altezza minima legale della gomma, prevista dal Codice della strada, per autoveicoli), posti negli incavi principali del battistrada. Se il battistrada raggiunge l'altezza degli indicatori significa che la gomma è troppo liscia e rischia di perdere aderenza al terreno, rendendo pericolosa la guida. In questo caso interviene la legge, imponendo al proprietario della vettura l'obbligo di sostituzione".



# ARIA D'EUROPA

Fabio Bertolotti, direttore di Assogomma, presenta "Pneumatici sotto controllo". L'iniziativa ha l'obiettivo di diffondere una corretta informazione fra gli automobilisti. In vista della nuova normativa europea

(A. Z.)



Fabio Bertolotti

**I**nformare gli automobilisti sul corretto utilizzo dei propri veicoli educandoli alla sicurezza stradale, è una sfida che molti enti e associazioni affrontano quotidianamente.

Assogomma, comparto che riunisce tutti i maggiori produttori del settore degli pneumatici, contribuisce a questa battaglia da oltre dieci anni, con il progetto "Pneumatici sotto controllo". Fabio Bertolotti, direttore dell'associazione, ci illustra gli obiettivi e i

risultati raggiunti dall'iniziativa. Con uno sguardo rivolto all'Europa.

**Vi è un paradosso che riguarda gli pneumatici: quelli non omologati non possono essere utilizzati, ma sono ugualmente venduti. Voi, come vi siete mossi?**

Nel luglio del 2006, in collaborazione con la Polizia locale di Milano, abbiamo controllato gli pneumatici di oltre cinquemila moto. Il dato emerso è stato piuttosto allarmante: oltre il venti per cento dei motoveicoli montava gomme non omologate. Il problema, in Italia, è che il Codice della strada prevede il divieto di circolazione con pneumatici non omologati, ma non vieta la loro produzione, importazione, vendita o montaggio. Il cittadino ignaro può quindi correre il rischio di acquistare, anche tramite internet, gomme che poi il Codice della strada vieta di utilizzare. Con Assogomma stiamo cercando di fare inserire nel Codice una nuova norma che vieti espressamente la commercializzazione e la produzione di questi pneumatici non omologati.

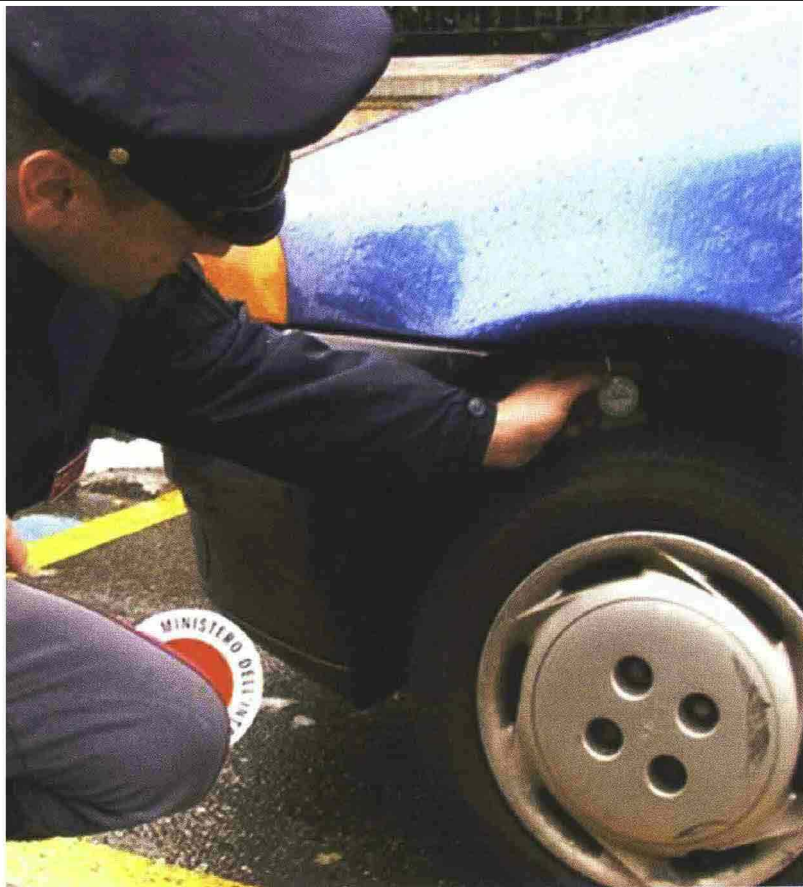
**Come nasce l'iniziativa "Pneumatici sotto controllo"?**

"Pneumatici sotto controllo" nasce da una constatazione purtroppo ancora tremendamente attuale: c'è troppa disinformazione tra gli automobilisti. L'obiettivo delle nostre campagne è quello di diffondere conoscenza ed informazioni pratiche sulle caratteristiche degli pneumatici e sul loro corretto utilizzo. Gli utenti conoscono infatti molto bene le marche degli pneumatici, ma poco le caratteristiche dei singoli prodotti. Ad esempio, in Italia sono molti coloro che ancora non conoscono l'importanza e i vantaggi degli pneumatici invernali.

Il problema più grande, però, rimane sempre la pressione delle gomme: secondo un'indagine che abbiamo condotto con Ania e Polizia Stradale, circa il cinquantadue per cento degli automobilisti italiani usa gomme non gonfiate correttamente.

Con conseguenti aumenti di usura, consumi, e rischi di incidenti.





**Quali sono gli strumenti e i mezzi che utilizzate per informare?**

C'è molta fame d'informazione, soprattutto da parte dei media.

Noi cerchiamo di essere presenti su più fronti contemporaneamente. Partecipiamo in tutta Italia a fiere di settore, stampiamo materiale informativo, distribuendolo alle scuole guida, alle agenzie di pratiche automobilistiche, alle assicurazioni, collaboriamo col Ministero dei trasporti.

Un altro strumento importante è rappresentato dai corsi di formazione, tramite i quali chiariamo quali sono le normative in materia di pneumatici e i controlli da apportare.

In quest'ottica abbiamo già svolto corsi di formazione per le Forze dell'ordine e per i titolari delle autoscuole della Provincia di Piacenza.

Organizziamo poi test dinamici, in pista, per mettere a confronto diversi tipi di pneumatici e per valutare le loro prestazioni.

**Anche a livello europeo si sta cercando di percorrere una strada comune verso la sicurezza. Il Parlamento ha infatti recentemente approvato, in prima lettura, un nuovo regolamento che specifica quali sono i nuovi requisiti di sicurezza generale degli autoveicoli. Che novità ci sono riguardo gli pneumatici?**

Il regolamento, che sarà ratificato dal Consiglio europeo a maggio, entrerà automaticamente in vigore in tutti i Paesi europei dal 2012. Per ciò che concerne gli pneumatici, esso ricalca fedelmente i contenuti in tema di pressione, usura, risparmio di carburante, omologazione e corretta informazione all'automobilista promossi dalle campagne "Pneumatici sotto controllo". A livello ecologico si punta a favorire la produzione di pneumatici che contribuiscano a ridurre il consumo di carburante. La regolamentazione prevede, infatti, l'obbligo di riduzione dei livelli di resistenza al rotolamento dello pneu-

## sicurezza stradale

### BOLOGNA 2009: STAND SICUREZZA

**D**al 20 al 24 maggio, presso la Fiera di Bologna, si terrà Autopromotec 2009, la più specializzata rassegna mondiale di attrezzature, prodotti, servizi e ricambi per l'industria automotive. Anche Unasca parteciperà a questo evento, allestendo uno stand in collaborazione con Assogomma, Fondazione Ania e Polizia stradale. Cesare Galbiati, Consigliere nazionale della segreteria autoscuole di Milano, ci spiega che la presenza congiunta sarà "un momento importante per ribadire il valore degli pneumatici come base della sicurezza stradale. A breve, sarà firmato un protocollo d'intesa a livello nazionale, tra Unasca ed Assogomma, che ha come obiettivo il proseguimento delle attività di promozione e di formazione su tutto il territorio".

matico e l'introduzione di sistemi di controllo della pressione, montati di serie sui veicoli. Infine, sono previsti anche obblighi di riduzione del livello di rumore causato dal rotolamento degli pneumatici.

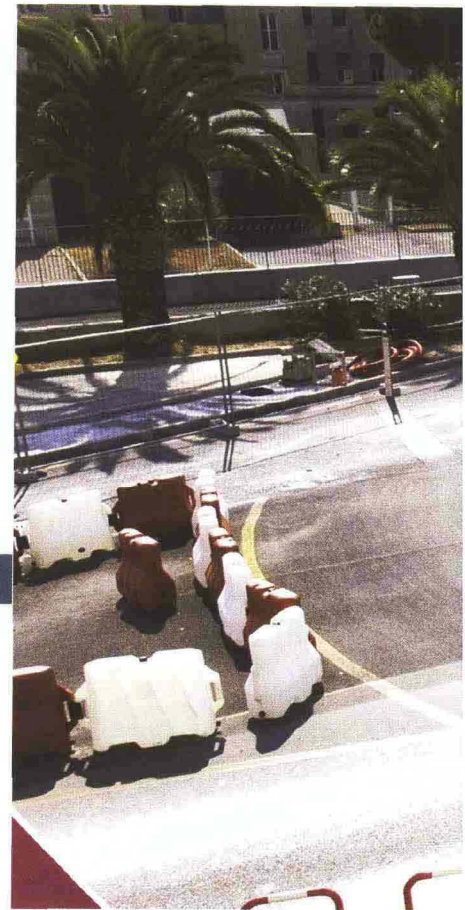
# LOANO TARGA BLU

Il comune ligure si aggiudica per il secondo anno consecutivo il prestigioso premio internazionale. Una vera e propria certificazione di qualità

di Stefano Dalla Via

**R**otonde, attraversamenti pedonali, marciapiedi sicuri, sensi unici, zone a velocità limitata e un'adeguata educazione stradale, unita ad una più ampia educazione alla legalità offerta a tutti i cittadini, a partire dai più giovani. Questa è la ricetta proposta dal comune rivierasco di Loano per rispondere alle esigenze di sicurezza stradale e alle direttive comunitarie, che mirano a raggiungere il dimezzamento del numero di vittime della strada entro il 2010. A riconoscere l'impegno dell'amministrazione comunale e della Polizia locale è arrivato, per il secondo anno consecutivo, il premio internazionale Targa Blu, una vera e propria certificazione di qualità che è stata assegnata alla città ligure di Loano dal Centro studi indipendente sulla sicurezza stradale (Ce.s.i.s.s.). A convincere la giuria è stato l'impegno virtuoso dell'amministrazione, dimostrato dagli investimenti effettuati per il miglioramento delle infrastrutture stradali, della segnaletica, dello sviluppo del piano del traffico previsto all'articolo 36 del Codice della strada e un modello di prevenzione basato sulla corretta educazione dei cittadini.

Non solo autovelox, telelaser, etilometri e drug test, che sono in ogni caso strumenti utili come deterrente, ma anche, come ci spiega il comandante della Polizia municipale Gianluigi Soro: "Interventi combinati di urbanistica, ingegneria del traffico, ecologia ed arredo urbano, che hanno portato al miglioramento generale della qualità delle strade comunali. Ma è anche grazie ad una serie di importanti iniziative di educazione stradale svolte nelle scuole che siamo giunti al traguardo di questo prestigioso riconoscimento internazionale. Le scuole di Loano, materne, elementari e superiori, e i duemila studenti che abbiamo coinvolto nelle nostre iniziative, ci hanno seguito in una serie di progetti e di incontri centrati sull'educazione stradale e sul valore della legalità. Ci siamo proposti con dei moduli orientati alla prevenzione dell'abuso di alcol e contro l'uso di droghe, specialmente quando si è alla guida. L'Istituto per ragionieri e geometri 'Giovanni Falcone' di Loano, poi, con il suo collaudato e propositivo Laboratorio della legalità, ci ha permesso di proporre spettacoli multimediali e di organizzare convegni su temi



importanti, per sensibilizzare e coinvolgere i giovani in discussioni su temi d'interesse civico rilevante come sono quelli legati agli incidenti stradali, alle droghe e ai fenomeni mafiosi. Per migliorare la vivibilità della nostra città, in ogni caso, non proponiamo solo dibattiti, ma anche progettazione. Per questo, di concerto con l'amministrazione comunale, abbiamo affidato l'incarico ad un importante studio di Torino, l'Urbafor, per la redazione di un Piano urbano del traffico di nuova generazione, ispirato al modello di 'moderazione estensiva' che è utilizzato con successo in molte zone del nordeuropa.

Gli obiettivi sono quelli di ottenere una migliore fluidità della circolazione ed un più

## sicurezza stradale



elevato livello di sicurezza, con sistemi di protezione delle fasce più deboli di utenti della strada quali sono i pedoni, gli anziani, i bambini. La costruzione di marciapiedi rialzati, incroci a raso più razionali, la realizzazione di rotonde, di passaggi pedonali più sicuri, l'abbattimento delle barriere architettoniche, sono strumenti al vaglio della nostra amministrazione per raggiungere gli scopi che ci siamo prefissati". Tutte le iniziative relative al caso virtuoso di Loano, sono promosse e coordinate dall'amministrazione comunale e gestite in primo luogo dall'assessore Giacomo Piccinini che illustra così i progetti futuri: "Il prossimo consiglio comunale deciderà sull'eliminazione dell'ultimo impianto

semaforico ancora presente in città a cui farà posto una rotonda. Con questo intervento si ridurranno ulteriormente i rischi di incidenti, si favorirà la fluidità del traffico e si migliorerà la qualità dell'ambiente, grazie all'ulteriore abbattimento delle emissioni dei gas di scarico dei veicoli. In questi ultimi anni, abbiamo ristretto alcune strade, creato sensi unici, investito sulla segnaletica e preso provvedimenti per limitare la velocità. Sono ora allo studio ulteriori passaggi e camminamenti pedonali, piste ciclabili, anche se la morfologia del territorio non favorisce questa soluzione, e la creazione di nuove zone di limitazione della velocità a 30 km orari. Ci sono ancora tante iniziative in cantiere,

correlate alla revisione del Piano del traffico, per una gestione 'dolce' della viabilità e per una migliore riqualificazione urbana.

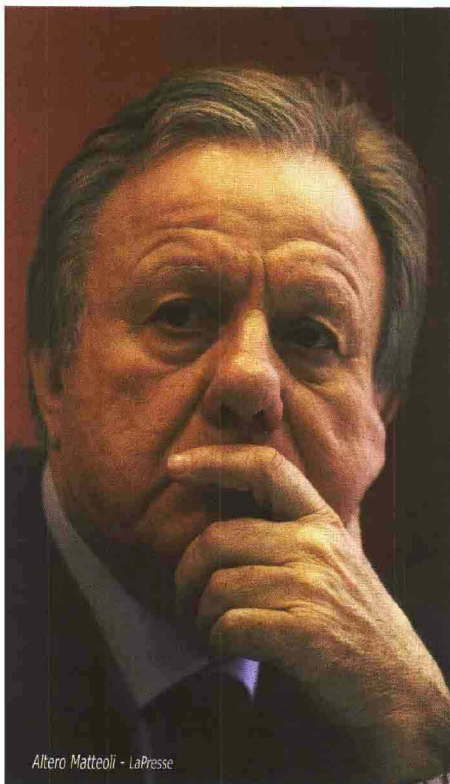
Più fluidità e maggiore scorrevolezza della circolazione dei veicoli, per noi significano una migliore qualità dello spazio, la diminuzione del numero e della gravità degli incidenti, minore inquinamento dell'aria e abbassamento generale della rumorosità.

Il premio Targa Blu, rende particolarmente orgogliosa la città di Loano e gratifica la sua amministrazione comunale per il lavoro che ha svolto fino ad oggi a favore della sicurezza, ma siamo tutti consci che occorre mantenere alta l'attenzione sulle problematiche non ancora risolte".

# STRETTA SUL CODICE

Sempre più vicini alla definizione delle nuove norme per la circolazione sulla strada. Novità per i giovani, scatola nera e guida accompagnata

di Paola Fiani



Altero Matteoli - LaPresse

**N**essuna deroga in fatto di sicurezza nel nuovo Codice della strada. Quanto era stato preannunciato dal Ministro dei trasporti Altero Matteoli pare essere stato recepito nel testo unificato presentato alla fine del mese di marzo dalla Commissione trasporti della Camera e ancora allo studio del dicastero. Stando a quanto trapelato, la bozza introduce una serie di modifiche al Codice attualmente in vigore che vanno nella direzione di maggiori controlli, restrizioni e sanzioni, soprattutto in tema di abuso di alcol e di uso di sostanze stupefacenti.

Un giro di vite atteso da tempo, alla luce dei numerosi incidenti che continuano a funestare le nostre strade e in vista del 2010, data in cui l'Italia e altri Paesi Ue dovranno raggiungere l'obiettivo fissato nel 2001 a Bruxelles di dimezzare l'incidentalità stradale all'interno dell'Unione.

Il nuovo Codice punta, innanzitutto, sui giovanissimi, le principali vittime dei fine settimana. È, infatti, rivolto ai neopatentati l'abbassamento dei limiti di velocità per i primi tre anni di guida: fissati a non più di



90 Km/h (ora il limite è di 100 km/h) in autostrada e a non oltre i 70 km/h (attualmente è 90) sulle strade extraurbane.

Per quel che riguarda l'alcol viene introdotto il cosiddetto "tasso alcolemico zero" per chi ha meno di ventuno anni e per chi guida per lavoro: autotrasportatori, autisti di mezzi pubblici e privati. In caso di infrazione, le pene diventano molto più severe.

Chi risulti aver superato il limite di 1,5 grammi di alcol per litro di sangue, pur senza aver provocato incidenti, infatti, potrebbe incorrere nella sospensione della patente da 1 a 2 anni e nella revoca in caso di recidiva nel biennio successivo.



LaPresse

Per chi causa incidenti mortali si parla, invece, di ritiro immediato della patente con sospensione fino a 2 anni e di un'ammenda dai 3.000 ai 12.000 euro. E, ancora, arresto da 1 a 2 anni, confisca del veicolo e revoca del permesso di guida, con interdizione di ottenerne uno nuovo prima di 5 anni.

Più salate le pene per i neopatentati: arresto da 16 mesi a 3 anni; multe da 4.000 a 18.000 euro. Il pugno duro è riservato anche a chi fa uso di sostanze stupefacenti per cui si applicano, più o meno, le stesse sanzioni stabilite per chi guida in stato di ebbrezza: ritiro della patente, sospensione fino a due anni (tre per i neopatentati), ammenda da

1.500 a 6.000 euro e arresto da sei mesi a un anno. Per i recidivi, si prospetta la revoca della patente, anche in questo caso con impossibilità di conseguire una nuova prima di 5 anni. Le maglie del Ministero dei trasporti sembrano restringersi, anche in altri casi. Il testo licenziato dalla Commissione della Camera riduce, infatti, la possibilità di opporre ricorso alle contravvenzioni e allunga l'elenco dei comportamenti scorretti alla guida che fanno perdere punti alla patente, rendendone più difficile la restituzione. Salgono, inoltre, le multe per eccesso di velocità e diventa meno facile la revisione della licenza di guida grazie anche al coinvolgimento

dei medici di famiglia, incaricati di informare il Ministero dei trasporti di patologie gravi dei loro assistiti. Oltre a questo, il nuovo Codice della strada punta ad introdurre alcune novità come la "scatola nera" da applicare ad ogni veicolo, per registrarne tutte le manovre, o la "guida accompagnata" che prevede la possibilità per i giovani di diciassette anni, che hanno già conseguito la patente A1, di guidare in presenza di un tutor, che abbia la patente da almeno dieci anni. Novità anche per la pena alternativa al carcere, introducendo la possibilità di svolgere attività presso i servizi sociali, magari assistendo le vittime della strada e le loro famiglie.

# STUDIARE LA STRADA

In esame la normativa per introdurre, anche in Italia, la guida accompagnata. Mario Forneris indica i vantaggi che comporterebbe questo nuovo percorso formativo

(P. F.)

**N**ell'ambito delle modifiche da apportare al Codice della strada, un capitolo a parte merita la "guida accompagnata", uno degli elementi già inseriti nel testo unificato licenziato dalla Commissione dei trasporti della Camera, che rappresenta per l'Italia una vera e propria novità.

Con "guida accompagnata" si intende la possibilità per ogni giovane, che abbia compiuto diciassette anni di età e che sia in possesso di una patente A1, di guidare "accompagnato" da un adulto, con patente B (o di categoria superiore) da almeno dieci anni, previo rilascio dell'autorizzazione da parte del Dipartimento dei trasporti e dopo aver effettuato dieci ore di corso pratico, di cui quattro in autostrada o su strade extraurbane e due di notte.

Questo, a grandi linee, il progetto di educazione alla guida allo studio del Parlamento e del Ministero dei trasporti, considerato da alcuni un richiamo alla Francia, pioniera in materia, o agli altri Stati dell'Ue che hanno introdotto questo sistema d'istruzione per i giovani che abbiano almeno diciassette anni d'età.

Entrando più nel dettaglio del progetto made in Italy, il modello che potrebbe essere introdotto punta all'esercitazione continuata dei giovani per almeno un anno.

Come spiega Mario Forneris, Segretario nazionale dell'Unasca nei lavori della Commissione trasporti, la "guida accompagnata" sarà un modello complementare a quello attuale: "La guida accompagnata, che la IX Commissione della Camera dei Deputati si propone d'introdurre nel Codice della strada, costituisce un percorso formativo alternativo, ma non sostitutivo" per affrontare l'esame pratico per il conseguimento della patente di categoria B. Al momento, i giovani che compiuta la maggiore età si presentano all'esame di scuola guida hanno alle spalle poche ore di lezione pratica, sia in autoscuola che accanto ad un adulto volenteroso.

Il foglio rosa, infatti, "consente di esercitarsi alla guida per un periodo massimo di sei mesi (di solito sono due o tre, ndr) senza alcun vincolo di programma né di gradualità", spiega ancora Forneris.

L'autovalutazione è, quindi, l'elemento che caratterizza questo modello cui si aggiunge

la brevità dell'esame di guida pratico, durante il quale l'esaminatore, nel giro di pochi minuti, rilascia o meno al candidato la licenza di guida, in ogni condizione di traffico e su ogni strada.

Se i giovani sembrano essere le vittime sacrificali degli incidenti stradali, a causa di comportamenti scorretti come uso di alcol e di droghe e l'eccesso di velocità, è anche vero che i neopatentati sono spesso la ragione di questo fenomeno a causa della loro inesperienza.

Un discorso che non vale solo per l'Italia, ma anche per il resto dell'Unione europea e per gli Stati Uniti, ad esempio, dove l'alta incidentalità fra i ragazzi sta spingendo a rivalutare il proprio sistema di rilascio della cosiddetta Driver's License.

Tra i ventisette Paesi dell'Unione, il dibattito è vivo da tempo, tanto che nel dicembre 2006 si è svolto a Berlino un summit sul tema

sicurezza stradale



proprio per mettere a confronto le proprie esperienze e cercare di trovare una linea comune. "In Italia, con la guida accompagnata - sottolinea ancora Mario Forneris - si punta ad ottenere che il candidato si presenti alla prova di abilitazione avendo maturato un'esperienza di guida molto più ampia e consolidata", ferma restando la modalità d'esame e l'età minima di 18 anni.

La pratica con il tutor si trasforma, così, in una sorta di allenamento prolungato che ha lo scopo di far acquisire maggiore sicurezza e padronanza del mezzo ai giovani, per evitare che, già a poche ore dal conseguimento della patente B, si aggiri per le nostre strade e autostrade e in ogni condizione di traffico chi non è in grado di affrontare le insidie della guida.