



“ Le banconote sono la carta assorbente del sudore del mondo.
Anonimo

MA LA PROVINCIA SCENDE POCO, MENO DELLA MEDIA NAZIONALE

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | var.% |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------|
| MORTI | 459 | 519 | 335 | 446 | 369 | 379 | 344 | 313 | 313 | 291 | -36,6% |
| FERITI | 34.914 | 34.256 | 33.980 | 36.600 | 36.092 | 35.019 | 33.224 | 30.529 | 31.558 | 31.055 | -11,0% |
| INCIDENTI | 27.072 | 26.438 | 25.352 | 27.461 | 26.816 | 25.940 | 24.654 | 22.636 | 23.213 | 22.999 | -15,0% |

E IL GRA ANCORA MENO. E PER DI PIÙ AUMENTANO (MOLTO) INCIDENTI E FERITI

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | var.% |
|------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------|
| MORTI | 15 | 22 | 14 | 22 | 12 | 7 | 15 | 17 | 15 | 12 | -20,0% |
| FERITI | 914 | 778 | 803 | 763 | 781 | 1.168 | 1.237 | 1.358 | 1.545 | 1.674 | +83,1% |
| INCIDENTI | 615 | 574 | 564 | 511 | 538 | 771 | 851 | 900 | 1.026 | 1.070 | +74,0% |

L'andamento del numero delle vittime nella Provincia di Roma comincia a calare decisamente soltanto nel 2007, mentre i picchi (anche per feriti e incidenti) sono raggiunti nel 2004, praticamente il primo anno completo di patente a punti. Sul Grande raccordo anulare l'andamento è inverso: il picco di feriti e incidenti

è del 2006, proprio mentre in Provincia comincia il decremento e cresce costantemente negli anni successivi. Alternò, invece, il dato delle vittime sul GRA: i valori bassi non hanno mai grande attendibilità statistica (se il raffronto fosse stato sul 2002, il calo sarebbe stato del 45%), ma la tendenza alla diminuzione è confermata.

I dati pubblicati in queste due pagine sono frutto di elaborazioni di «Settestrade» basate sulle statistiche ACI-ISTAT. Le elaborazioni pubblicate a pagina 11 sono state realizzate dalla Consulta provinciale per la Sicurezza stradale.

Incidenti. Roma centra il traguardo UE: dimezzate le vittime

MA C'È ANCORA MOLTO DA FARE: IN 10 ANNI NON CALANO FERITI E SINISTRI. E SUL GRA...

Roma ce l'ha fatta, l'Italia no. Il traguardo del dimezzamento delle vittime da incidenti stradali, fissato dall'Unione europea per il periodo 2001-2010, è stato tagliato al *photofinish* dalla Capitale, dove le vittime sulle strade urbane (esclusi il GRA e i raccordi autostradali, ma comprese le vie consolari) sono passate, nel decennio, da 332 a 165. In cifre due unità in meno della metà, in percentuale un calo del 50,3%, contro il modesto 42,4% dell'Italia e il 42,8% della media europea.

Una vittoria di Pirro

Ma c'è poco da festeggiare. Se è una vittoria è una vittoria di Pirro perché - per continuare con le parafrasi storiche - se Atene-Roma ride, basta uscire da Atene-Roma per piangere: sul Grande raccordo anulare, per esempio, o nell'area della Provincia si sono registrate, nel decennio, cifre assai meno soddisfacenti: non solo le vittime sono diminuite molto meno (-36,6% nella Provincia e -20,0% sul GRA), ma feriti e incidenti - che, peraltro, in città e in Provincia sono calati, ma non in maniera importante - sul Raccordo addirittura sono aumentati dell'83,1% i primi e del 74% i secondi. Come spiegarlo? Come capire perché, mentre diminuiscono gli esiti più gravi degli incidenti, i dati di sinistri e feriti non solo non calano ma in alcune situazioni lievitano paurosamente?

Certo, sul GRA, nel decennio 2001-2010 i lavori di manuten-

zione e di ampliamento della carreggiata devono aver inciso negativamente. Gli esperti sostengono che non c'è strada più pericolosa di quella dove ci sono frequenti variazioni di velocità e di traffico (sembra la foto del Raccordo), tanto è vero che i migliori risultati tra i deterrenti li ottiene il Tutor che costringe a velocità costanti.

Auto sicure, strade insicure

Ma la diminuzione delle vittime (anche, per quanto in maniera ridotta, sul GRA) come si spiega? «La verità», risponde Marcello Aranci, presidente della Consulta provinciale per la Sicurezza stradale, «è che in questi ultimi anni c'è stata più attenzione sull'automobile e su di essa si sono concentrati gli sforzi per limitare i danni degli incidenti». In altre parole le auto sempre più sicure riducono la gravità dei sinistri, ma non il loro numero che dipende dal comportamento umano - sui quali tuttavia un po' si è lavorato - e dalle infrastrutture, sulle quali si è lavorato molto poco: a Roma l'unica realizzazione negli ultimi anni è stata la Galleria Giovanni XXIII e per di più scarseggia la manutenzione delle 10 strade ad alta percorribilità che esistono in città, un numero che non ha pari in nessun altro centro urbano d'Italia. E manutenzione vuol dire tappare le buche, sostituire il *guardrail* inadatto, ridipingere la segnaletica orizzontale, rinnovare quella verticale (a Roma più della metà è vecchia, coperta o illeggibile e manca un catasto per rimetterla a posto).

Per questo è vano trincerarsi dietro il dimezzamento delle vittime. E dimenticarsi non solo dei danni economici degli incidenti, ma - per esempio - dei feriti: a Roma ogni anno ce ne sono 600 che restano gravemente disabili. Non meritano attenzione anche loro? ●

La provocazione. Estendere l'«omicidio stradale»

MARCELLO ARANCI, PRESIDENTE DELLA CONSULTA PROVINCIALE DELLA SICUREZZA

Abbiamo chiesto a Marcello Aranci, presidente della Consulta provinciale per la Sicurezza stradale un commento sui dati dell'incidentalità a Roma negli ultimi dieci anni e sulle azioni da svolgere per migliorare il risultato fin qui raggiunto. Ecco la sua risposta.

Il decennio che l'Unione europea ha dedicato alla lotta contro gli incidenti stradali, fissando l'obiettivo del dimezzamento delle vittime nel periodo 2001-2010, si è concluso con un risultato non del tutto soddisfacente, ma incoraggiante: la diminuzione del 42,8% dei morti sulle strade.

Adesso è l'Onu che ha raccolto la sfida lanciando l'obiettivo di un ulteriore dimezzamento del numero. Ed è evidente che, se da una parte in una stagione di particolari difficoltà economiche sarebbe opportuno puntare anche ad un dimezzamento complessivo dell'incidentalità, per vincere tali sfide dovremmo approfittare dell'esperienza maturata e consolidata in questo decennio.

Dobbiamo lasciare le aziende costruttrici di autoveicoli fare il loro lavoro per offrire auto sempre più sicure, anche se certamente sono maturi i tempi per concentrarsi non solo sulla sicurezza passiva ma soprattutto sulla sicurezza attiva in grado di prevenire e correggere eventuali errori umani.

Dobbiamo continuare a incrementare gli investimenti sull'informazione e sull'educazione stradale per i giovani visto che ci stanno dando grandi soddisfazioni in termini di miglioramento dello stile di guida, dal momento che, come possiamo vedere nelle tabelle

a pagina 13, hanno raggiunto risultati molto positivi in termini di riduzione dell'incidentalità e della mortalità.

Dobbiamo, inoltre, proseguire e incrementare quelle azioni di prevenzione e repressione dei reati sulla strada.

Ma il traguardo irrimandabile deve essere colmare il ritardo più grosso, cioè quello che riguarda le nostre infrastrutture, l'obiettivo del prossimo decennio non devono essere le grandi opere ma la messa in sicurezza delle strade esistenti. Un lavoro che le amministrazioni devono compiere in maniera prioritaria. Nel decennio passato è stato fatto molto poco e quel poco spesso è stato fatto male.

La vera sfida: «target zero»

Per questo la vera sfida deve essere l'obiettivo zero morti sulle strade e per vincerla dobbiamo presentarci con le idee molto chiare, distinguendo tra ciò che può essere importante come passaggio culturale, come la proposta dell'introduzione del reato di «omicidio stradale» e ciò che può essere strategico nella effettiva riduzione dell'incidentalità e della mortalità, come obbligare gli enti proprietari delle strade ad una maggiore e diretta responsabilità sulle loro infrastrutture e la provocazione potrebbe essere di estendere anche a loro il reato di «omicidio stradale».

Sarebbe curioso vedere se gli amministratori cominciassero ad affrontare questa sfida ponendo la sicurezza delle infrastrutture al centro del loro operato oppure si ridurrebbe il tutto alla chiusura di molte strade per dormire sonni tranquilli. ●

ON LINE

www.roma.aci.it > Attualità

www.aci.it > Studi e ricerche > Dati e statistiche

“Una parete bianca
è la carta degli sciocchi.
Teofilo Folengo



CINECITTÀ SI MOSTRA - CINECITTÀ OUTDOOR SET VISIT

A passeggiare con una guida specializzata in cinema e/o storia dell'arte, nel parco degli Studios che hanno fatto grande il cinema italiano nel panorama mondiale.

Un tour guidato che vi accompagnerà sul set dell'antica Roma, una ricostruzione del foro Romano ai tempi dei Cesari che ultimamente ha ospitato uno show dei **Coldplay** durante il programma **#Ilpiùgrandespettacolodopoilweekend**, un viaggio nel tempo fino alla **Firenze del Medioevo** e ancora la Broadway di **Gangs of New York** ricordando la poetica del film di Scorsese fino alle familiari villette di **Un medico in famiglia**.

Inaugurata lo scorso 28 aprile in occasione del 74° compleanno di Cinecittà alla presenza delle istituzioni e dei due ospiti d'eccezione **Roberto Benigni** e **Carlo Verdone**, la mostra negli storici studios di via Tuscolana, per la prima volta aperti al pubblico, è stata prorogata fino al 31 marzo 2012. "Il successo di pubblico ha confermato quello che pensavamo, e cioè il grande interesse e il gradimento, da parte di visitatori nazionali ed internazionali per questo luogo speciale" - dichiara Giuseppe Basso, direttore generale degli studios e ideatore della mostra che, seguita da migliaia di persone anche su facebook, ha superato i settantamila visitatori in 6 mesi di apertura. "Tra gli ospiti un quarto è rappresentato da stranieri, soprattutto francesi, inglesi e americani - continua Basso - e poi sta crescendo il grande interesse delle scuole, che usufruiscono delle nostre proposte educative associando un momento di svago ad una occasione formativa originale ed unica". Tra le novità di **Cinecittà si mostra**, i percorsi per le varie fasce di pubblico: da quelli architettonici (ricordiamo che Cinecittà è un prezioso esempio di architettura razionalista) ai laboratori per le scuole, alle visite dedicate alle famiglie.

Puoi prenotare i biglietti della visita guidata in alcune date organizzate appositamente:
biglietto intero €20, ridotto studenti, over 60 e disabili €13.

La visita non guidata con accesso ai set esterni **Roma Antica** e **Gangs of New York** costa €10.

Per informazioni

Interclub Servizi S.r.l. - Segreteria Spettacoli
Piazza Ippolito Nievo, 1 - 00153 Roma
orario di apertura: 10.00 - 13.00 e 15.00 - 18.00
telefono: 06.5813099 - fax: 06.5812598
e-mail: spettacoli@interclubservizi.com

COME PRENOTARE

- tramite e-mail spettacoli@interclubservizi.com
- tramite fax **06.5812598**

Dovranno essere indicati:

- nome e cognome
- n° tessera Aci
- numero di telefono ed e-mail

MORTI PER ALCUNE CATEGORIE DI UTENTI DELLA STRADA

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | var. % |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|----------------|
| Conducenti 18-29 anni | 70 | 68 | 79 | 54 | 56 | 47 | -32,8% |
| Pedoni oltre i 65 anni | 40 | 35 | 29 | 40 | 34 | 39 | -2,5% |
| Bambini fino a 3 anni | 3 | 2 | 2 | 4 | 3 | 0 | -100,0% |
| PEDONI TOTALI | 84 | 76 | 60 | 72 | 80 | 63 | -25,0% |

FERITI PER ALCUNE CATEGORIE DI UTENTI DELLA STRADA

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | var. % |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------|
| Conducenti 18-29 anni | 8.694 | 7.736 | 7.501 | 6.484 | 6.841 | 6.559 | -24,5% |
| Pedoni oltre i 65 anni | 738 | 732 | 752 | 714 | 725 | 758 | -2,5% |
| Bambini fino a 3 anni | 863 | 910 | 813 | 790 | 806 | 760 | +11,2% |
| PEDONI TOTALI | 2.914 | 2.651 | 2.529 | 2.507 | 2.503 | 2.635 | -9,6% |

«Il manuale della sicurezza in moto» è una guida all'uso sicuro della moto su strada. Si rivolge a tutti i motociclisti, principianti ed esperti, ai quali illustra, con chiarezza di esposizione e ampiezza di contenuti e immagini, i pericoli della strada, le caratteristiche della moto e dell'equipaggiamento, le tecniche di guida e la strategia per affrontare il traffico in piena sicurezza. Il libro si ispira ad analoghe guide

che hanno conosciuto un notevole successo editoriale, pubblicate in particolare negli USA (in Italia non esistono altre opere di questo genere). La sicurezza è oggi un tema molto sentito tra i nostri motociclisti, che sono oltre cinque milioni e, per questo, il volume cerca non solo di colmare un vuoto, ma anche di diventare un autentico vademecum per stare sempre in sella, in assoluta sicurezza.



Claudio Angeletti
Il manuale
della sicurezza in moto
pagg. 238 - € 20,00

Utenti deboli. A rischio anziani, pedoni, bambini, due ruote

L'ATTENZIONE ALLE QUATTRO RUOTE CONCENTRA SULL'AUTO IL CALO DELLE VITTIME

Nel 2005 in Italia sono morti 385 pedoni oltre i 65 anni; nel 2010 il numero dei morti è stato di 371, con una riduzione della mortalità di circa l'1% (a Roma la riduzione è stata del 2,5%): sembrerebbero dati, se pur minimamente, positivi; in realtà ci troviamo di fronte a numeri molto bassi o se li leggiamo in termini di unità.

A Roma nel 2010 sono stati investiti 39 pedoni oltre i 65 anni di età, mentre nel 2005 i decessi erano stati 40: in cinque anni la mortalità si è ridotta di una sola unità. Un dato che assume una connotazione ancora più drammatica, se lo leggiamo insieme al numero dei feriti, che addirittura negli ultimi cinque anni ha visto un incremento di quasi tre punti percentuali e si sa bene che, a volte, è solo per casualità che un ferimento sulla strada non passa nella statistica della mortalità.

In questo senso è ancora più allarmante il dato nazionale che indica un incremento drammatico del numero dei feriti: per quanto riguarda i pedoni oltre i 65 anni ci troviamo di fronte ad una crescita del 17% del numero dei feriti e, comunque, con una crescita decisamente significativa che si attesta intorno al 12% del numero dei pedoni feriti di tutte le fasce d'età.

Oltre 10 mila bambini feriti in Italia

Un altro dato che merita una riflessione attenta riguarda il numero dei bambini al di sotto dei 13 anni che sono rimasti feriti in incidenti stradali. Il 2010 in Italia ha visto una sostanziale riduzione della mortalità dei bambini ma anche un preoccupante più 7% che riguarda il numero dei feriti con un valore assoluto di 10.666 bambini feriti. Un'ulteriore conferma di quanto l'utenza debole sia maggiormente esposta al rischio di un'inefficienza infrastrutturale perché addirittura

il 20% di quei ferimenti riguardava bambini pedoni.

Il dato nazionale fotografa chiaramente dove si raccolgano risultati migliori e peggiori nella riduzione della mortalità e dell'incidentalità con i conseguenti feriti.

Dati rivelatori

La mortalità per quanto riguarda le quattro ruote negli ultimi cinque anni si è ridotta del 31%. Invece è al -16%, cioè meno della metà che nell'auto, per quanto riguarda i ciclisti, -13% per quanto riguarda i motociclisti e un esiguo -12% per quanto riguarda i pedoni. Dati che evidenziano subito quanto esistano due velocità nella riduzione della mortalità tra l'utenza debole e le quattro ruote.

Ad ulteriore conferma possiamo leggere i dati relativi al numero dei feriti in valori assoluti. Numeri che, anche in questo caso, denunciano un incremento più che preoccupante con un aumento di quasi il 20% per quanto riguarda il numero dei feriti tra i ciclisti, un aumento dell'8% per quanto riguarda il numero dei feriti tra i motociclisti, un aumento del 12% per quanto riguarda i pedoni e un aumento addirittura del 52% del numero dei feriti tra i quadricicli.

Gli unici valori che calano sono il numero dei feriti tra gli automobilisti e tra i ciclomotoristi. Dati che non solo disegnano uno scenario preoccupante per quanto riguarda l'utenza debole, ma se li leggiamo più attentamente ci definiscono in che direzione sta andando il nostro sistema di mobilità. Si sta infatti riducendo notevolmente il numero dei ciclomotori circolanti, mentre sono in costante crescita il numero sia dei quadricicli, sia delle biciclette, modelli di mobilità assolutamente contrapposti, accomunati però da una crescita del numero dei feriti generati da questi mezzi. ●