



*Prima edizione:*  
giugno 2025

*Copertina:*  
Maria Cristina Mazzoleni

*Edizione:*  
ACI Bergamo  
Via Maj, 16 - Bergamo  
Provincia Bergamo  
Via Tasso, 8 - Bergamo

Operazione "Mobilità sicura"  
20 marzo 2025 - 20 marzo 2026

*Stampa:*  
Gierre srl - Grafica e stampa per professionisti  
Via A. Corti, 22  
24126 Bergamo

*Tutti i diritti riservati,  
Proprietà letteraria riservata.  
Vietata ogni riproduzione senza citazione della fonte*

GIUSEPPE ZOIS

# STRADE SICURE PER *TUTTI*

*Introduzione di:*

**Valerio Bettoni**, presidente ACI di Bergamo

**Pasquale Gandolfi**, presidente Provincia

*Interventi di:*

**Matteo Copia, Laura Di Teodoro, Max Francioli  
Emanuela Monego, Pilar Rabbai, Domenica Salvi**

*Interviste con:*

**Giacomo Agostini, Ivanni Carminati  
Luigi Di Matteo, Pier Giacomo Grampa  
Alessandro Invernici, Matteo Lancini  
Federica Mormando, Luca Valdiserri**

*Cover*

**Maria Cristina Mazzoleni**

# Indice

## PER COMINCIARE

- 7 | Il nuovo Codice sulla velocità
- 8 | Mattarella: "Diffondere una cultura della responsabilità alla guida"
- 11 | La prima destinazione si chiama "sicurezza", di *Valerio Bettoni*
- 13 | Far crescere a ogni livello il senso di responsabilità, di *Pasquale Gandolfi*
- 15 | Nell'emergenza estesa un imperativo d'obbligo

## GRAMMATICA & PRATICA

- 19 | Il desiderio di lasciar volare e di trattenere ancora un po', di *Laura Di Teodoro*
- 21 | Insegnare presto ai bambini con la forza dell'esempio, di *Domenica Salvi*
- 23 | Categoria molto diffusa: "A me non capiterà...", di *Emanuela Monego*
- 26 | *Area di sosta - Quando si accende il motore, spegnere le ansie di prestazione*
- 29 | Quindicimila feriti gravi all'anno in Italia non ci inquietano?
- 33 | Il poliziotto testimonial nel ricordo della figlia
- 35 | Prima di dare la patente chiarire le conseguenze, di *Max Francioli*
- 38 | *Area di sosta - Eliminiamo l'idea della fatalità...*
- 40 | Il motore toglie la maschera ai molti volti dell'aggressività, di *Pilar Rabbai*

## SCUOLA GUIDA DI SICUREZZA

- 43 | *Area di sosta - Nel nostro Paese manca una cultura della sicurezza stradale*
- 46 | *Area di sosta - Se oltre 10 milioni di guidatori non rispettano i limiti...*

- 47 | **AGOSTINI**, la freccia delle piste:  
"Questione di metterci testa"
- 55 | *Area di sosta - Il limite dei 30 all'ora  
nella scia di Bologna...*
- 57 | **MATTEO LANCINI**/La relazione con gli altri  
insegna la responsabilità
- 65 | **LUIGI DI MATTEO**/La nuova tecnologia,  
come e quanto ci può giovare
- 73 | Radiografia del nuovo Codice,  
un percorso con molte strette
- 76 | *Area di sosta - Quando 9 patentati su 10  
risultano positivi all'alcoltest*
- 77 | **LUCA VALDISERRI**/Morire a 18 anni  
mentre cammini sul marciapiede
- 82 | *Area di sosta - Intervenire alla radice  
per ridurre gli incidenti*
- 83 | **ALESSANDRO INVERNICI**/Nome: "Ragazzi On the  
Road". Traduzione: dove l'incidente chiama
- 89 | **IVANNI CARMINATI**/Necessario un urgente  
cambio di mentalità
- 95 | **FEDERICA MORMANDO**/Uscire dal virtuale diffuso  
che limita la percezione della realtà
- 100 | *Area di sosta - Ma quei 2,8 milioni di veicoli  
senza assicurazione...*
- 101 | **DANIELE NOVARA**/ Troppi Rambo senza freni,  
da fermare perché violenti
- 107 | **PIER GIACOMO GRAMPA** /Dimmi come guidi  
e ti dirò chi sei

## COME VADEMECUM

- 115 | Adoperiamoci tutti per porre fine alla "sensazione  
di impunità assoluta", di *Valerio Bettoni*
- 117 | Un'assicurazione "casco totale" a costo zero,  
per tutti
- 119 | Lettera aperta a chi si mette in viaggio,  
di *Matteo Copia*
- 124 | *Area di sosta - Troppo alto il numero dei pedoni  
che perdono la vita sulla strada*
- 126 | *Quando ci si ritrova su una sedia a rotelle*

**Nessuno** che guida un qualsiasi mezzo di trasporto, soprattutto un autoveicolo, pensa mai agli effetti (conseguenze) che può provocare con le sue "licenze" di condurre. **Nessuno**, purtroppo, riflette "prima" su ciò che intercorre con un "poi" in eccesso (feriti o morti). Ogni anno quasi tremila persone muoiono per un incidente stradale e 15 mila sono i feriti gravi. Qualcuno si rende conto della responsabilità che si assume quando si mette su una sella o al volante? Evidentemente, **nessuno** fino al momento dell'incidente: e allora è troppo tardi per disperarsi.

# Il nuovo Codice sulla velocità

*La velocità resta tra le prime causa degli incidenti della circolazione. Ecco cosa stabilisce il nuovo Codice della strada al riguardo nei primi 6 articoli (art. 141):*

1. È obbligo del conducente regolare la velocità del veicolo in modo che, avuto riguardo alle caratteristiche, allo stato ed al carico del veicolo stesso, alle caratteristiche e alle condizioni della strada e del traffico e ad ogni altra circostanza di qualsiasi natura, sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose ed ogni altra causa di disordine per la circolazione.
2. Il conducente deve sempre conservare il controllo del proprio veicolo ed essere in grado di compiere tutte le manovre necessarie in condizione di sicurezza, specialmente l'arresto tempestivo del veicolo entro i limiti del suo campo di visibilità e dinanzi a qualsiasi ostacolo prevedibile.
3. In particolare, il conducente deve regolare la velocità nei tratti di strada a visibilità limitata, nelle curve, in prossimità delle intersezioni e delle scuole o di altri luoghi frequentati da fanciulli indicati dagli appositi segnali, nelle forti discese, nei passaggi stretti o ingombri, nelle ore notturne, nei casi di insufficiente visibilità per condizioni atmosferiche o per altre cause, nell'attraversamento degli abitati o comunque nei tratti di strada fiancheggiati da edifici.
4. Il conducente deve, altresì, ridurre la velocità e, occorrendo, anche fermarsi quando riesce malagevole l'incrocio con altri veicoli, in prossimità degli attraversamenti pedonali e, in ogni caso, quando i pedoni che si trovino sul percorso tardino a scansarsi o diano segni di incertezza e quando, al suo avvicinarsi, gli animali che si trovino sulla strada diano segni di spavento.
5. Il conducente non deve gareggiare in velocità.
6. Il conducente non deve circolare a velocità talmente ridotta da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso della circolazione.

# Mattarella: “Diffondere una cultura della responsabilità alla guida”

«Le vittime della strada sono una inaccettabile perdita che unisce nel dolore famiglie, società civile e Istituzioni. La sicurezza stradale è una priorità, un obiettivo da realizzare con azioni concrete e immediate per fronteggiare un fenomeno che permane e mette a repentaglio l'incolumità sociale. La drammatica emergenza dettata dall'elevato numero delle vittime della strada, che ogni giorno continua a registrarsi, non può tradursi in atteggiamento di rassegnazione di fronte a un fenomeno che, tra l'altro, colpisce in particolare i bambini, i ragazzi con età inferiore a 17 anni e gli "utenti vulnerabili della strada". La sicurezza stradale è un bene prioritario irrinunciabile, legato al diritto alla vita, alla salute, alla libera circolazione: diritti costituzionalmente garantiti, che possono essere lesi, in un attimo, da comportamenti imprudenti o da distrazioni fatali con conseguenze drastiche e permanenti. Grande attenzione va rivolta agli strumenti proposti dall'Unione Europea, a partire dal "Quadro strategico" che invita gli Stati membri all'adozione, tra gli altri, di interventi sulla sicurezza delle infrastrutture, dei veicoli e dell'utenza... Parallelamente, è fondamentale diffondere una cultura della responsabilità alla guida, nelle giovani generazioni e negli adulti, che possa aumentare il livello di consapevolezza dei rischi connessi alla quotidiana circolazione su strada. Rendere sicura la circolazione dei veicoli e delle persone è un compito complesso e irrinunciabile che richiede l'impegno a questo scopo di tutti gli attori coinvolti, Autorità pubbliche, costruttori, cittadini, per un modello di mobilità che punti a minimizzare i rischi».

*(Sergio Mattarella, in occasione della Giornata Mondiale del ricordo delle Vittime della Strada, 19 novembre 2023)*

# Introduzione

*Piacerebbe all’Azzecagarbugli manzoniano la distinzione tra autovelox «omologati» e/o «approvati», che ha fatto cancellare centinaia di multe dietro ricorso. E per i punti sottratti alla patente c’è spesso un parente novantenne che viene segnalato come responsabile dell’infrazione. In Italia, correre non è reato. È un’abitudine.*

**Luca Valdiserri**, *Corriere della sera*  
(17 ottobre 2024)

*Quando ci si mette alla guida di un veicolo a motore, la prima e fondamentale regola "salvavita" da rispettare si chiama: esercizio del senso di responsabilità. Queste pagine vogliono essere un utile integratore da assumere presto, già dai primi anni di vita, alla scuola d'infanzia. Non è mai troppo presto!*

VALERIO BETTONI,  
presidente dell'ACI

## La prima destinazione si chiama “sicurezza”

Per noi dell'ACI di Bergamo l'obiettivo di “strade sicure per tutti” è storicamente e idealmente connaturato alla nostra azione. Che ci sia bisogno di tenere alta l'asticella lo dimostra purtroppo la tragica e drammatica evidenza dei numeri: nel 2023, in Italia, ci sono stati **3.039 morti** e **224.634 feriti in incidenti stradali**.

**Bergamo** con la sua popolazione di 1.111.228 abitanti e i 979.615 veicoli immatricolati nella nostra provincia ha avuto **2.720 incidenti** (nel 2022 erano stati 2.700). **I morti sono stati 41** (contro i 46 dell'anno precedente) e **i feriti 3.575** (3.643 nel 2022). È stato fatto un calcolo delle persone che hanno perso la vita in incidenti stradali **negli ultimi 18 anni: sono più di 1.100**, come se un intero nostro paese fosse cancellato.

Mancano ancora i dati definitivi di ACI e ISTAT per il 2024, ma nel primo semestre dell'anno passato si registrava un aumento del 4% di morti rispetto allo stesso periodo 2023 (al calo del 13,9% di vittime sulle autostrade è corrisposto un aumento di quasi l'8% sulle strade urbane e di oltre l'1% su quelle extraurbane). Siamo confrontati con un'emergenza permanente. Dopo ogni weekend, con puntuale tragicità, i notiziari danno conto del numero di incidenti, feriti e morti e c'è una parola agghiacciante che ricorre e il suo nome è “strage”. Può sembrare eccessivo a prima vista: è purtroppo una drammatica realtà, documentata dalla media giornaliera di 8 morti e 600 feriti.

Il percorso è ancora lungo, ma volere è potere. Bisogna pensarci quando ci si mette al volante. Più volte e ai vari livelli è stato osservato che anche lo stesso linguaggio

in uso va corretto e migliorato: si dovrebbe evitare, ad esempio, di dire e di scrivere "vittime di incidenti **della** strada". Più correttamente bisognerebbe parlare di "incidenti **sulla** strada", perché il punto di partenza cruciale resta quello della responsabilità individuale di ogni utente, nessuno escluso. Noi dell'ACI in questi ultimi anni abbiamo accentuato ulteriormente gli sforzi per sensibilizzare l'opinione pubblica. Non possiamo limitarci ad impressionarci un po': occorre un balzo in avanti nel prendere coscienza della gravità e delle conseguenze di ogni incidente.

Siamo convinti che l'educazione è il fondamento di ogni campagna di prevenzione e coerentemente con questa finalità l'ACI di Bergamo - che da anni organizza corsi di formazione nelle scuole per un migliaio di studenti - ha prontamente aderito alla campagna "Mobilità sicura" a fianco della Provincia.

Come strumento divulgativo di sensibilizzazione e coinvolgimento, l'ACI ha realizzato questo libro, a più voci che si rivolge a tutti, ma ha come primi destinatari i ragazzi, gli adolescenti e i giovani, attraverso le principali e decisive "strade maestre" per raggiungerli, quindi con la scuola, i campi del CSI, del CRE, delle organizzazioni e associazioni che a vario titolo perseguono tale decisivo traguardo comune. Raggiungerlo vuol dire "sicurezza".

**PASQUALE GANDOLFI,**  
presidente della Provincia

## **Far crescere a ogni livello il senso di responsabilità**

Le strade del nostro territorio si estendono per oltre 1000 km e sono l'anello di congiunzione tra le nostre comunità. Come Provincia di Bergamo, in raccordo con i Comuni, Regione Lombardia e le Amministrazioni centrali, ogni giorno lavoriamo per rendere le nostre strade agevoli e soprattutto sicure. In ogni caso, solo con un'attività efficace di prevenzione si può evitare il verificarsi di vere e proprie tragedie.

I dati sull'incidentalità sono tendenzialmente in calo negli ultimi anni, ma restano comunque preoccupanti, tuttavia, le persone che hanno perso la vita sulle strade bergamasche nell'anno 2024 sono state in numero maggiore rispetto all'anno precedente. Un altro dato su cui riflettere è la loro concentrazione nei giorni dei fine settimana. Questo ci deve ricordare che non possiamo e non dobbiamo abbassare la guardia. La sicurezza stradale è una questione che interessa tutti e come Istituzioni abbiamo la responsabilità di lavorare non solo per far sì che vi sia una rete viaria adeguata, ma anche utenti consapevoli e responsabili. Dietro ad ogni statistica ci sono delle persone, dunque, anche una sola vittima è di troppo.

Per questo come Provincia di Bergamo abbiamo deciso di partecipare al bando dell'Unione Province d'Italia, finanziato a valere sul Fondo contro l'incidentalità notturna gestito dal Dipartimento per le politiche antidroga della Presidenza del consiglio dei Ministri, presentando un progetto che coinvolge diversi partner tra cui Automobile Club Bergamo.

Un'ampia rete territoriale è essenziale per raggiungere

ogni fascia della popolazione, dedicando una particolare attenzione ai giovani, e la nostra Polizia provinciale fungerà da raccordo tra i corsi di formazione destinati a chi deve gestire queste situazioni, l'aumento dei controlli e le iniziative di sensibilizzazione.

L'abuso di alcol, l'utilizzo di sostanze stupefacenti, il mancato rispetto dei limiti di velocità o della segnaletica stradale, ma anche solo il banale utilizzo del cellulare, la fretta di arrivare a destinazione, la distrazione, sono tutti comportamenti rischiosi per il conducente, per i passeggeri e per tutti gli utenti di quel momento.

Il percorso verso una mobilità sicura passa soprattutto attraverso la diffusione di una forte cultura della sicurezza stradale e per raggiungere la destinazione è importante lavorare insieme. Questo testo ci accompagnerà in questa strada e ringrazio tutti coloro che l'hanno reso possibile e tutti coloro che lo leggeranno e sapranno farne tesoro, per la sicurezza propria e di chi li circonda.

Buona lettura!

Strade sicure per tutti gli utenti

## Nell'emergenza estesa un imperativo d'obbligo

**N**on esiste categoria senza macchia sulla strada, nell'imponente flusso di traffico quotidiano, principalmente per motivi di lavoro. Qui più che altrove la ralfabetizzazione alle regole è urgente e complessa. C'è soprattutto un fattore fondamentale che deve essere acquisito e si chiama "costanza", sradicando la diffusa convinzione dell'occasionalità dei rilevamenti con cronica persuasione radicatissima di farla franca nelle "libertà" messe in atto nella guida.

Dopo più di mezzo secolo di giornalismo che ho vissuto e praticato all'estero, alcune conclusioni sono maturate, strade percorrendo in diversi Paesi del Nord Europa, dalla vicina Svizzera nei tre altri punti cardinali, est-ovest-nord. La prima certezza assoluta è che nessuno nasce e si comporta virtuoso per natura: e per chi cercasse conferma, basta l'osservazione di come guidano una volta sul territorio italiano molti automobilisti con targhe straniere. Appena usciti dai confini nazionali, scatta incontenibile la voglia di dar fondo alle proprie doti di piloti con disinvoltata spontaneità nella lettura della segnaletica. Eterna attualità del dottor Jekyll e mister Hyde.

Che cosa fa scattare la molla del radicale mutamento d'approccio al rispetto della disciplina? Quiz facile, da "game show" per principianti: la risposta sta nella sistematicità dei controlli, sia fissi che mobili, fatti dagli uomini in divisa o dagli incontestabili mezzi tecnologici con ferrea certezza della punibilità del reato e relativa pena.

Occorre convenire che questa è una lingua che capiscono tutti, specialmente quando si deve metter mano al portafoglio, con multe onerose, consistente possibilità di ritiro della patente nel caso di alcune (parecchie) infrazio-

ni per velocità, abusi di vario genere (alcol, sostanze stupefacenti), distrazioni (pianeta cellulari), rischio di finire nel penale.

Una terapia di comprovata efficacia accanto all'insostituibilità dell'educazione, del rispetto, degli accorgimenti di prevenzione con prudenza e attenzioni moltiplicate, avendo occhio anche agli altri, oltre il proprio volante o manubrio, è insomma quella dei controlli: delle forze dell'ordine con il supporto sempre più perentorio della tecnologia, dalle telecamere agli autovelox e multafot ai semafori, e non è peraltro necessario un parco infinito di queste apparecchiature che presentano il vantaggio di collocazione mobile in postazioni fisse.

In parallelo con la dissuasione di quanti infrangono le norme della circolazione, con le pagine di questo libro si cerca di far leva sull'importanza che ciascuno si renda conto dell'autocontrollo come prima regola con tutti i derivati, dalla prudenza alla ponderatezza, al riguardo per gli altri utenti. Sono i tasti, per molti dolenti, del lasciarsi guidare: per esempio da chi può aiutare a correggersi con l'autorevolezza del proprio bagaglio di preparazione professionale, ma inscindibilmente anche umana, e dall'esperienza maturata ai vari livelli: nella famiglia, nella scuola, nella comunità. Ecco allora l'accompagnamento utile e prezioso di mamme, familiari di vittime della strada, docenti, personalità del mondo della pedagogia, psicologia, psichiatria e psicoterapia, del giornalismo, della giurisprudenza (sono in troppi che non pensano anche alla rilevanza delle molteplici conseguenze fino al penale di un incidente), specialisti del traffico, ma anche, sì, ragazzi - "On the Road" - che fanno esperienza dal vivo sui luoghi degli incidenti diventando a loro volta educatori, e anche un vescovo che richiama al dovere morale di ogni utente della strada.

Una sottolineatura doverosa: tutti si sono prestati con immediata disponibilità e in spirito di volontariato.

---

G. Z.

# Grammatica & Pratica

*“Anche l’automobile è stata una grande scoperta. Prima si viveva peggio. Ma non per caso abbiamo inventato il codice della strada, la cintura di sicurezza, i limiti di velocità, accettato la patente e persino i limiti d’età. E, come dimostra la vicenda dei 30 km all’ora, non smettiamo ancora di preoccuparci di mettere in armonia il bisogno di movimento con la vita umana e la sua salvaguardia”*

**Walter Veltroni**, *Corriere della Sera*  
(9 febbraio 2024)

*La sicurezza stradale, per me, è questo:  
una forma di amore  
che non si vede, ma si sente.  
Un genitore che resta, anche da lontano.  
Una strada che sa accogliere, senza far male.*

**Laura Di Teodoro**  
*mamma di due figlie adolescenti*

LAURA DI TEODORO

Le raccomandazioni di una mamma

## Il desiderio di lasciar volare e di trattenerne ancora un po'

C'è stato un tempo in cui bastava la mia mano. Una mano che stringeva la tua e il mondo, all'improvviso, sembrava un posto più sicuro. Era il tempo dei passi piccoli, delle ginocchia sbucciate, dei "Mamma, posso attraversare, io?". Ti tenevo stretta e rispondevo no, ancora no. Poi, un giorno, ho detto sì.

Ma ancora mi porto addosso quell'attimo - avevi tre anni - in cui sei sfuggita via, leggera come sanno essere solo i bambini. Hai corso dritta verso la strada, senza sapere, senza vedere. Un'auto ha frenato di colpo. Io ho urlato. E per un secondo ho pensato che la mia vita potesse finire lì, su quell'asfalto. Quello è stato il giorno in cui ho capito che la sicurezza non è solo un incrocio ben segnalato. È una madre che insegna, ripete, spera. È un mondo che guarda, rallenta, si prende cura.

Ora che hai dodici anni, e tua sorella quattordici, non posso più tenervi strette. Vi guardo andare via e mi dico: ricordati, attraversa bene, guarda, aspetta. E poi spero. Adesso lei, quella più grande, mi chiede lo scooter. E io, come tutte le madri, sono combattuta tra il lasciarla volare e il desiderio di trattenerla ancora un po'. La iscrivo alla scuola guida, certo. Ma intanto imparo anche io a lasciarla andare, con fiducia. Perché fidarsi è la forma più faticosa e potente dell'amore.

La strada non è mai solo un posto. È dove vi affido al mondo. Alla fretta degli altri. Alle distrazioni. Ai troppi "tanto cosa vuoi che succeda". E intanto mi interrogo: che esempio vi sto dando? Se vi dico "non correre" ma

poi attraverso fuori dalle strisce, che madre sono? Se vi ripeto "il cellulare non si tocca alla guida", ma poi rispondo a un messaggio al semaforo, cosa imparerete davvero? Educare alla sicurezza comincia da me. Dalla coerenza dei miei passi. Dal rispetto dei miei gesti. Anche quando nessuno guarda. Soprattutto allora.

Vorrei dire a chi guida: rallenta. Anche se fossi in ritardo. Anche se piove. Anche se hai mille cose in testa. Potrebbe essere mia figlia quella che attraversa. E in quel momento, più del clacson, conta una scelta. La scelta di vedere, davvero.

Vorrei dire a chi costruisce le nostre città: fate spazio ai piedi piccoli. Ai sogni delle madri e dei padri. Alle corse leggere dei bambini. Pensate a strade che non facciano paura. A passaggi che proteggano. La sicurezza non nasce solo dalle regole. Nasce dalla bellezza. Una strada bella è una strada che invita al rispetto.

Ogni genitore lo sa: ci sono giorni in cui bisogna lasciarli andare. Lasciarli crescere, rischiare, attraversare da soli. Ma quel filo invisibile resta. È fatto di parole dette mille volte - guarda bene, aspetta, stai attenta - è fatto di preghiere mute, di respiri sospesi, di amore che cammina accanto a loro, anche quando noi non ci siamo.

*Laura Di Teodoro, 43 anni, giornalista e specialista di digital marketing, lavora da più di 20 anni nel mondo dell'informazione. Interessata e attenta a protagonisti della cultura e dello spettacolo, si è dedicata anche a ricerche e approfondimenti di storia, in particolare dell'emigrazione bergamasca. Negli anni in cui ha lavorato all'Ufficio Comunicazione della Provincia di Bergamo, gestione Bettoni, ha realizzato con Zois il volume "Dalla Val Cavallina alle miniere indiane. Tremila metri sotto terra tra l'oro di Kolar" (Ed. Provincia BG) e "Storie in valigia. Da Bergamo ai cinque continenti, (Ed. Provincia) e "Cuore della roccia" (Ed. Myprint, Clusone). Su aspetti del costume e della società contemporanei e loro cambiamenti ha condotto interviste e curato rubriche.*

DOMENICA SALVI/Serve più delle parole

## **Insegnare presto ai bambini con la forza dell'esempio**

**Q**uante volte ci è capitato di osservare comportamenti scorretti, se non pericolosi da parte di automobilisti? Ci siamo indignati, forse addirittura arrabbiati. Ma possiamo sostenere di aver agito sempre correttamente e con attenzione, quando usufruiamo di uno spazio comune come lo è la strada?

Comprendiamo allora che non si può esigere il rispetto delle regole stradali se, partendo da casa, non si concede un passaggio sulla propria auto, ciclomotore o anche la semplice bicicletta o monopattino, a un passeggero ragguardevole, qual è il "rispetto per ogni persona".

Le regole, quali che siano siano, non sono comportamenti da imporre in modo sterile o astratto. Dovrebbero invece essere espressioni e condotte che originano dall'attenzione efficace e costante verso il prossimo.

Ove non si pongono le basi per questa cultura non si può edificare nessuna regola. E se ciò è valevole per ogni contesto, a maggior ragione lo è nei riguardi della sicurezza sulla strada. Quando si rispettano le norme di mobilità, si tutela chi sulla strada circola, si muove e si sposta.

Avvedersi che il mondo non orbita esclusivamente intorno alla nostra persona, ma che ognuno di noi vive in una comunità umana, sottintende farsi carico dell'altro, tenerlo in considerazione e quindi avere riguardo della sua incolumità.

Altresì insegnare ai bambini a muoversi correttamente negli spazi di movimento, così che la loro integrità e quella degli altri sia garantita, è un obiettivo importante da perseguire e da raggiungere. Naturalmente tale azione formativa si regge su alcuni presupposti dai quali non si può prescindere.

Il più rilevante è educare al rispetto dell'altro. Se non si fa nascere un sentimento di considerazione e di sensibilizzazione del valore di ogni persona, non ci saranno dettami che potranno esercitare un'azione dissuasiva verso comportamenti negligenti e avversi. In buona sostanza, una convivenza corretta non può esprimersi esclusivamente nell'uniformarsi alle regole. La qual cosa è comunque importante, ma da sola risulta incompleta. È necessario che la normativa sia supportata da un'educazione assidua nelle famiglie e nella scuola. Fornire semplicemente norme da rispettare non accresce la maturità coscienziale di un individuo. E oggi siamo testimoni di molti esempi che lo comprovano.

Altri cardini sono la conoscenza e l'empirismo delle buone prassi.

I bambini e i giovani si identificano e assorbono i valori o i disvalori di una società. Non sono individui avulsi dalla storia che li circonda, interagiscono con la collettività in cui vivono, quindi acquisiscono e assimilano ciò che vedono e respirano. Se una comunità è consapevole e informata, oltre che responsabile e responsabilizzante fa crescere e maturare i suoi cittadini.

Così come far esperire buone consuetudini crea un ciclo di rinforzi positivi, allo stesso modo sperimentare pratiche corrette coinvolge e incoraggia le persone a fare altrettanto. Spesso dimentichiamo che essere promotori di comportamenti idonei invita altri ad adottarli e a farli propri.

Agire come cittadini consapevoli e affidabili, questa è la sfida. Dunque rispettare le persone in ogni contesto è anche ottemperare a quelle direttive che tutelano la loro sicurezza, nonché la loro e la nostra vita.

Domenica Salvi ha insegnato nella scuola primaria per 42 anni, la maggior parte dei quali a S. Omobono Terme, nella Valle Imagna. Leggere, scrivere, far di conto, come si diceva nella scuola "elementare" che fu: ma anche le prime regole utili per la vita, l'alfabeto comunitario, l'educazione in classe e fuori, quella stradale compresa. Gli esempi pratici restano decisivi e insostituibili.

EMANUELA MONEGO  
Eccessi di fiducia in sé stessi

## Categoria molto diffusa “A me non capiterà...”

**E**ccessiva fiducia nelle proprie capacità; ignoranza (o noncuranza) dei propri limiti; incoscienza grave; presunzione colpevole. Si possono riassumere con queste parole le cause degli incidenti “inspiegabili” che, nonostante l’inasprirsi di regole e sanzioni, continuano inesorabilmente ad aumentare. Negli ultimi decenni sono cresciute le difficoltà per conseguire un titolo di guida, sono diminuiti i limiti di età per i rinnovi, è stato introdotto il reato di omicidio stradale e, con l’entrata in vigore del nuovo Codice della Strada, si è imposto ulteriore rigore nei controlli che possono determinare il ritiro della patente oltre a sanzioni penali e amministrative. Un tentativo encomiabile (di cui troppi si lamentano) di limitare la casistica di disgrazie che coinvolgono non solo il conducente responsabile, ma spesso anche terzi innocenti, conseguenza di comportamenti scorretti sempre più diffusi.

### **Quelli che con il cellulare...**

Il primo (difficile trovare chi è senza peccato...) è **l’uso del cellulare alla guida**. Parlare al telefono, ma anche vedere i messaggi; leggerli, ma anche scriverli; scegliere la musica nella playlist o addirittura (incredibile, ma vero) guardare video o interi film mentre si è in coda nel traffico. Chi fa questo dà per scontato (presunzione colpevole) di poter contemporaneamente tenere gli occhi e la testa sullo schermo e sulla strada, cosa impossibile senza l’assistenza continua della buona sorte. Non è questa una valutazione eccessiva delle proprie capacità?

## Quelli che alzano il bicchiere

Poi ci sono i permessi dati al proprio ego con indulgenza bonaria.

*"Cosa vuoi che sia un bicchiere?", "Giusto uno shottino con gli amici..."; "Io sto benissimo, non sono mica ubriaco...".* Già, ma come starai fra mezz'ora? **L'effetto dell'alcol** si dispiega nel tempo, non è immediato, ed ogni fisico risponde ad esso in modo differente. Non è anche qui presunzione colpevole pensare di avere gli stessi riflessi, la stessa percezione dello spazio e del tempo di quando si è sobri, credendo di poter controllare il mezzo anche quando di fatto non è così?

Ben venga il rigore, con buona pace di ristoratori e baristi che si lamentano perché (dicono) la paura del castigo sta facendo calare il consumo di alcolici.

## Quelli che una canna...

*"È una cosa naturale..."; "Lo fanno tutti..."; "Ormai sono abituato!".* Ecco le frasi più usate per giustificare **l'uso di sostanze stupefacenti**, sia rilassanti che eccitanti; una piaga sempre più diffusa che non coinvolge soltanto i giovani, ma che si estende, ahimè, anche a persone che hanno superato la soglia della mezza età. Agli estranei comprensivi, quelli che non vogliono vedere, se proprio vogliono testare su sé stessi, va l'invito a provare (al sicuro fra le quattro mura, per carità, e con tanto tempo libero davanti) l'ebbrezza della prima volta, per capire quanto tutto si alteri allorché diventa difficile persino restare in piedi. In chi invece è assuefatto, anche l'astinenza prolungata determina malessere, ansia, mancanza di sonno, stress, irritabilità e aggressività in tutti i comportamenti, guida compresa. Ben venga il rigore verso chi non prende atto delle proprie fragilità e incapacità, anche se - è evidente - non può esserci una volante per ogni cittadino in transito; e del fatto che comunque ci sia sempre la possibilità di sfuggi-

re fra le maglie della rete noi Italiani siamo ben consapevoli, da sempre.

## **Quelli che poi, collateralmente...**

Ma almeno, quando capita la botta di sfortuna, non cerchiamo di annullarne le conseguenze; una persona con la patente sospesa crea pesanti disagi a chi deve accompagnarla, aspettarla, piegare le proprie esigenze e i propri orari per conciliarli con i suoi. L'amaro calice di rinunce e frustrazioni va assaporato, non sottratto; è giusto aiutare, confortare e sostenere, è fuorviante (e diseducativo) cercare scappatoie fra agganci e conoscenze. Bisogna imparare che certi sbagli non si devono fare: meglio questo tipo di sofferenza che l'altro, quello causato dalle vite stroncate o da lesioni permanenti proprie e altrui.

Anche nella guida smargiassa e rischiosa, nell'azzardo del sorpasso a cuor leggero ("*Non ho tempo da buttare nel traffico!*"), nell'ostinazione di voler condurre un veicolo anche quando l'età e la salute non lo permetterebbero, c'è un'eccessiva fiducia nelle proprie capacità, inversamente proporzionale, purtroppo, al rispetto per gli altri.

Ed è proprio questo il punto cruciale: che valore diamo agli altri? Quanta considerazione abbiamo della loro vita? Da qui si dovrebbe ripartire, dal rispetto concreto che ormai - ad onta di tutte le crociate teoriche e le ostentazioni virtuali - nei gesti spiccioli della vita quotidiana è andato irrimediabilmente perduto.

Nata a Napoli e laureata alla Sapienza di Roma in Lettere classiche, Emanuela Monego ha al suo attivo una esperienza maturata in due campi convergenti: da una parte l'insegnamento nelle scuole superiori (Istituti De Vedruna, Assisium, Irish di Roma) e dall'altra la comunicazione, come editorialista e giornalista di periodici. Preparata e aggiornata su questioni e problemi dell'istruzione e dell'educazione, Emanuela - che è madre di tre figlie, tutte con patente di guida e automunite - è molto attenta ai cambiamenti del costume e della società nel vorticoso vivere d'oggi e ne scrive con lucidità e acute intuizioni.



## Quando si accende il motore, spegnere le ansie di prestazione

*L'ACI di Bergamo da anni e con regolarità quasi settimanale insiste sulla necessità di responsabilizzare tutti gli utenti per assicurare la più alta sicurezza possibile. Un piccolo percorso dimostrativo di questo impegno sentito e assunto come dovere etico sta in questa selezione introduttiva di appelli lanciati sistematicamente in questi anni attraverso comunicati ai mass media della provincia e della Lombardia e anche dal sito ACI ([www.bergamo.aci.it](http://www.bergamo.aci.it)).*

È noto che una delle più ricorrenti cause di incidenti è la velocità elevata. Durante il 2021 le infrazioni rilevate in Italia dalla Polstrada **per eccesso di velocità sono state 598.530**, con il **ritiro di 23.431 patenti di guida e 33.590 carte di circolazione**. Sono cifre significative e tuttavia abbondantemente al di sotto della realtà quotidiana non accertata. La sicurezza sulle strade deve assumere il carattere di urgenza non procrastinabile, visto quanto accade. Sempre nel 2021, rispetto al 2020, sono **umentati gli incidenti stradali del 26,7% (64.162 del 2021** contro i 50.625 del 2020), **gli incidenti mortali sono stati 1.238 e le vittime 1.313**: rispettivamente il 15,5% e il 14,1% in più.

Le cifre dimostrano innanzi tutto che occorre ripristinare l'idea-dovere del rispetto di tutti verso tutti gli utenti della strada... Far prendere coscienza è l'obiettivo della **campagna #rispettiamoci**. Il presidente centrale **Angelo Sticchi Damiani** è partito nella sua lucida analisi (*Corriere della Sera*) proprio dall'esigenza inderogabile di promuovere una nuova cultura, del "rispetto" appunto, tra tutti gli utenti della strada: *"Se ti comporti correttamente, sei tu che vinci e fai vincere anche gli altri"* è il richiamo di Stic-

chi Damiani. Il progetto di questa campagna ACI prevede *“una newsroom che informi le redazioni dei media locali sui tassi di incidentalità della loro zona, un servizio il cui obiettivo è quello di promuovere comportamenti stradali virtuosi da parte di ogni tipologia di utente”*, e per il presidente ACI un passo necessario ai fini di accrescere la sicurezza *“è la pianificazione della mobilità, specie nelle aree urbane”*.

Va ritrovata e rivalutata una dimensione umana del vivere, abbassando le ansie di prestazione - peraltro irresponsabile - quando ci si mette alla guida di un qualsiasi mezzo. Si pigia con troppa leggerezza sull'acceleratore e il rischio è quello di perdere il controllo del mezzo e anche dei propri comportamenti, sia nel linguaggio che in gesti volgari e inqualificabili. Altro abuso che non si riesce a frenare è quello del telefonino mentre si guida. Basta un niente per causare incidenti con conseguenze gravi di ferimenti, talvolta anche letali.

Prima ancora che di strade, il traffico è un problema di uomini. Certo è un discorso di educazione, parola che sa di paternalismo ma che va ripristinata, insieme a una vigilanza più sistematica a fronte di molti che ignorano impunemente la segnaletica, *“bruciano”* incoscientemente i semafori, invadono con monopattini, bici e motorini i marciapiedi come fossero uno spazio per loro e non per i pedoni.

Il senso dell'ordine, della responsabilità e del controllo dell'autorità per la sicurezza e l'incolumità di tutti non si improvvisa: ed è da qui che bisogna partire con urgenza.

*Spazio alle cifre. Le statistiche ACI-Istat sugli incidenti stradali in Italia nell'anno 2023 (ancora non sono disponibili i dati 2024) vedono ai primi posti come cause:*

- *guida distratta o andamento indeciso;*
- *mancato rispetto di precedenza o semaforo;*
- *velocità elevata.*

***Complessivamente, questi tre comportamenti sono responsabili di 80.057 incidenti: il 36,5% del totale.***

Sulle strade urbane  
il maggior numero di incidenti

## 15 mila feriti gravi all'anno in Italia non ci inquietano?

**N**el suo interessante e documentato *"Dataroom"* sul *"Corriere della Sera"*, Milena Gabanelli con Leonard Berberi ha pubblicato un focus su strade, velocità, casistica degli incidenti, analisi e comparazione con altre realtà e situazioni in Paesi europei. Il punto di partenza è la scelta dei 30 km/h di Bologna, con vista su impatto e costi sociali degli incidenti, incongruenze e ritardi a livello di certe scelte politiche (si pensi solo alla lunga attesa per il varo del nuovo Codice della strada).

I numeri dei feriti gravi in Italia sono sempre sui 15 mila e oltre, fra i quali ci sono quasi 700 giovani con lesioni permanenti al midollo. Il 73% degli incidenti avviene sulle strade urbane. Da noi e ovunque nel mondo - evidenziano la Gabanelli e Berberi - il maggior numero di incidenti e vittime si registra proprio nei centri urbani. Per ridurli, molti sindaci di capitali e grandi città hanno introdotto il limite dei 30/h. La prima è stata Londra in alcune zone del centro nel 1991; oggi si va a 20 miglia (32 km orari) su 140 km di strade. Nel 1992 Graz e Zurigo, nel 2004 Helsinki (si va a 30 sull'intera rete stradale della capitale finlandese). E l'elenco si allunga con capitali e grandi città, da Madrid a Parigi, da Bruxelles a Berlino. Dappertutto si è avuto un calo in ogni categoria di utenti per numero di sinistri con relative conseguenze.

I dati del dipartimento dei Trasporti del Regno Unito - relativi al 2016 e pubblicati nel *"Dataroom"* del 5 febbraio 2024 - mostrano che un incidente stradale mortale "costa" 2,5 milioni di euro, uno grave circa 300 mila euro, uno lieve oltre 30 mila. Per una media, a incidente, di

circa 103 mila euro. Calcolando che quell'anno a Londra ci sono stati 30.270 incidenti, la somma totale in euro fa 3,12 miliardi.

Se ci spostiamo in Italia, il costo sociale degli incidenti stradali con lesioni a persone, rilevati da Polizia Stradale, Polizia locale e Carabinieri, calcolato con parametri aggiornati da Istat e ACI per il 2023, ammonta a quasi 18 miliardi di euro (1% del Pil nazionale). Se si aggiungono anche i costi legati ai sinistri con soli danni alle cose (circa 4,3 miliardi di euro stimati da ANIA), si arriva ad una cifra pari a circa 22,3 miliardi di euro, cifre di enormità evidente.

L'approfondimento della Gabanelli e del Berberi presenta poi un'analisi sull'impatto veicolo-pedone realizzata dall'ing. Salvatore Golfo dell'Università di Palermo, che ha studiato le conseguenze dopo lo scontro con un veicolo che procede a velocità differenti - 20, 30, 40 e 50 chilometri orari - e con un punto di impatto frontale o laterale. Alla fine ne ha calcolato - tra le altre cose - anche l'«Hic» (*Head injury criterion*), cioè l'indicatore che misura la probabilità di trauma cranico derivante da un impatto. Le diverse velocità forniscono un quadro così ricapitolato da Gabanelli-Berberi:

“Rischio trauma cranico grave del 9% nell'impatto frontale a 30 km orari in frenata. Rischio che sale al 30,5% se l'impatto avviene a 50 orari. A velocità costante si passa dal 9,5% al 36%. Se si va a vedere il tasso di letalità, nei diversi test di laboratorio condotti dall'ing. Golfo si arriva al 50% di mortalità se l'auto colpisce il pedone lateralmente a 50 km/h, ma va dallo zero al 5% se il veicolo procede a 30 chilometri orari. Probabilità che non cambia in caso di impatto frontale a velocità costante, mentre sale al 90% di mortalità se lo stesso mezzo viaggia a 50 chilometri orari”. Ovvio che anche il tipo di mezzo (berlina, Suv o autobus) ha il suo peso nelle conseguenze sui pedoni investiti e il prof. Salvatore Golfo lo fa giustamente rilevare. Ci fermiamo qui, ma un altro aspetto collaterale importante -

trattato nel "*Dataroom*" - è contenuto in uno studio sulla riduzione delle emissioni di ossidi di azoto e di polveri sottili che variano in base all'abbassamento della velocità, con riscontro di benefici ambientali e - fattore non trascurabile - il minor consumo di carburante. Qui però "gli effetti positivi sono difficili da calcolare con esattezza perché dipendono dal tipo di guida, di automobile e di strada". C'è comunque abbondanza di materiale e di elementi che dovrebbero essere al centro di ricerche e approfondimenti: per la sicurezza di tutti gli utenti, a cominciare dai più fragili - i pedoni - per la salute collettiva grazie alle ricadute sull'ambiente e anche per i vantaggi derivanti dal risparmio di carburante.

*Nome di battesimo: ISA (Intelligent speed assistance); caratteristiche: avverte i conducenti al superamento dei limiti di velocità e può essere un mezzo efficace per abbassare la velocità e quindi ridurre gli incidenti. È una strumentazione in grado di regolare attivamente la velocità dell'auto quando la telecamera di bordo o la mappa del gps rilevano la presenza di limiti di velocità. L'ISA in Europa è già obbligatoria per le auto di nuova immatricolazione, ma in modalità "passiva" (il conducente può disattivare il meccanismo).*

Incontri per sensibilizzare i giovani

## Il poliziotto testimonial nel ricordo della figlia

Il padre è sostituto commissario della Polstrada, scelta fatta "per vocazione". Otto anni dopo aver perso la figlia in un incidente della strada, ha accettato di essere il protagonista di uno spot sulla sicurezza stradale realizzato dal Dipartimento di pubblica sicurezza con quello dell'editoria della Presidenza del Consiglio dei ministri. Lui si chiama Silvio Buttazoni, la figlia - Giulia, 15 anni - è morta investita mentre si recava alla fermata dell'auto-bus, diretta a scuola. È agghiacciante trovarsi nella sala operativa, ricevere la notizia di un incidente, sapere che è mortale e scoprire poco dopo che la vittima è la figlia. Prese lo scooter e si precipitò sul posto. Non c'era più niente da fare e non volle neppure vedere. "Dopo 7 anni di servizio alla Stradale di Milano, capisci in un attimo". Adesso bisognava pensare alla moglie Roberta e al figlio più piccolo, Marco che aveva intuito la tragedia dal bus che lo stava portando a scuola: un incidente, un telo, l'immediata angoscia che ti assale.

Ha confidato al "*Corriere della Sera*" il suo animo, dopo che la vita sua e della famiglia è cambiata per sempre ed è contro natura che i figli debbano precedere i genitori. Silvio ha accettato di far parte del progetto Chirone (agenti esperti nel comunicare ai parenti delle vittime notizie su incidenti mortali). Il suo toccante racconto: «È successo tante volte, episodi che segnano anche te, che devi incontrare queste persone, le quali già capiscono non appena ti aprono la porta di casa. Anni fa non eravamo preparati, oggi questo progetto ci aiuta a commettere meno errori possibile. Alla loro sofferenza

si aggiunge la nostra, ma non possiamo farla vedere. Dobbiamo essere forti per due».

Adesso, nei suoi giorni e nel ricordo di Giulia che resta lacerante, il commissario va anche a incontrare gruppi di giovani per sensibilizzarli: «Ogni volta mi dico che ne vale la pena: i ragazzi devono capire che guidare è un'attività complessa che può diventare pericolosa. Bisogna farli emozionare, anche con video d'impatto. Illustrare solo le norme del Codice della Strada serve fino a un certo punto. Le multe servono certo, altrimenti sarebbe una giungla, ma io credo che sentirsi utile, portare soccorso agli altri, sia la cosa più bella del nostro lavoro».

Per Giulia, che voleva diventare medico, sono stati raccolti fondi, serviti per aprire un'aula di micro biologia nella sua scuola”.

## Prima di dare la patente chiarire le conseguenze

La violazione del Codice della strada per guida sotto influenza di alcol comporta spesso l'apertura di un procedimento penale, mentre sempre costituisce reato nel caso di assunzione di sostanze stupefacenti. Negli ultimi anni ho riscontrato un aumento delle violazioni stradali in particolare per abuso di alcol e droghe quando si è alla guida, sia tra adulti che tra i giovani. Mi sono capitati diversi casi, a partire dal neopatentato al manager d'azienda e dall'operaio all'impiegato, una platea vasta, dove ci sono i single, padri e madri di famiglia. In quasi tutti i casi, ho riscontrato che i clienti stavano attraversando un periodo di depressione, di insoddisfazione esistenziale dovuta a problemi familiari, separazioni e/o divorzi in corso, un'insoddisfazione di tipo professionale, ovvero problemi economici, talora la disoccupazione, con rischi sottovalutati. Molti erano e sono conducenti di moto o auto o camion incappati anche in reiterazione del loro eccessi, molto spesso con una condotta incurante delle conseguenze.

### **Autorizzazione equivalente al porto di un'arma**

A emergere evidente, quando il danno è fatto, c'è una mancata ed adeguata informazione/formazione dei conducenti di veicoli, che solo dopo l'incidente si rendono conto della gravità di quanto commesso. Sono convinto che il rilascio della patente per condurre veicoli motori sia da collocare sullo stesso piano dell'autorizzazione al porto d'armi, perché quando si è alla guida di un veicolo si può uccidere o ferire una persona, circostanza non recepita da una rilevante quantità di guidatori.

Da questo punto di vista, sto rilevando leggerezze gravi e disinvolute e un egoismo dilagante, della serie: *"Ho l'auto più potente e veloce e posso fare a mia discrezione, tanto a me non capiterà ciò che succede a molti... Io sono diverso dagli altri"*. Non vi è coscienza delle azioni individuali che possono avere ricaduta per conseguenze all'interno della società, nella fattispecie il campo stradale che è di tutti, con il diritto di ciascuno alla propria sicurezza. Risulta anche alquanto appannato il senso dei doveri di appartenenza ad una collettività. C'è il mito incontenibile della visibilità e del protagonismo esibito al volante di auto di grossa cilindrata e c'è un egocentrismo cresciuto a dismisura. Purtroppo, non c'è stato un correlativo aumento del senso civico e lo vediamo bene ogni giorno allo specchio dei drammatici e tragici fatti di cronaca con stragi che si ripetono ad ogni fine settimana. In generale, ogni singolo individuo ha coscienza di sé stesso, ma non della collettività e le violazioni del Codice della strada non sono percepite come violazioni che possono comportare gravi conseguenze quali morti e lesioni permanenti agli altri.

## **Educazione civica con quella stradale**

La possibilità legale di utilizzare quali strumenti metodi alternativi all'espiazione della pena per mezzo di servizi sociali (lavori socialmente utili, messa alla prova) comporta in taluni casi che il "reo" non possa avere percezione di quanto occorso con la sua violazione. Voglio qui insistere su una sottolineatura: la mancata corretta circolazione stradale può comportare conseguenze molto gravi nei confronti del resto della collettività, per cui sarebbe opportuna una maggiore prevenzione, necessaria e terapeutica, con corsi preventivi al rilascio della patente o in sede di revisione, che possano obbligare gli interessati a conoscere personalmente i feriti gravi o i familiari di vittime della strada per rendersi conto di persona degli strascichi di una disattenzione o di un eccesso. Il conse-

guimento della patente dovrebbe contemplare anche l'educazione civica unitamente all'educazione stradale. Per diventare questo o quello nella vita ci sono esami da superare. La patente è un esame di estesa difesa della vita con tutte le regole che si impongono.

Accenno qui a un paradosso: è possibile acquistare un'auto sportiva ovvero noleggiarla, ma non è obbligatorio fare un corso di guida sicura di simili bolidi. Ecco poi che accadono sinistri stradali di giovani che si schiantano con auto di grande cilindrata, sportive di lusso noleggiate, magari per una scommessa come è accaduto clamorosamente in un tragico incidente a Roma.

Non si può passare dalla guida di un'utilitaria a una vettura da formula uno o quasi.

Quindi, a parer mio non basta una sanzione, anche se grave per far percepire la gravità della violazione della norma con la propria condotta, ma è necessario prima ancora che la condotta venga posta in essere con misure tali da rendere chiarissimo lo scenario delle responsabilità che ciascuno si assume se causa un sinistro. In questa prospettiva occorre inculcare, soprattutto nei giovani, la certezza che l'individuo è parte di una collettività e non è solo al mondo. Oggi giorno purtroppo la società viaggia nella direzione opposta, con il disorientamento e il frastornamento dei telefonini e dei social. E adesso, con le fake news a incombere su tutti c'è anche il fantasma dell'intelligenza artificiale.

Max Francioli, nato e cresciuto in provincia di Verbania, iscritto all'Ordine degli avvocati di Pavia, svolge la sua attività di avvocato a Verbania, a Pavia e in centro a Milano. È specializzato in materia civile e penale e presta assistenza sia in ambito stragiudiziale che giudiziale, sia avanti all'autorità giudiziaria che avanti sezioni specializzate. In materia penale è specializzato in diritto penale ambientale e nell'ambito dell'edilizia ed alimentare.



## Eliminiamo l'idea della fatalità dalle cause degli incidenti

Il traguardo che si vuole raggiungere, con una certa urgenza, ha un nome: strade sicure. Le frecce segnaletiche per arrivarci sono molte. Si partirà dalla scuola con corsi di educazione stradale, per impartire i quali ci sarà una formazione adeguata degli insegnanti. È previsto anche un giorno lungo l'anno scolastico interamente dedicato allo scopo, cioè la sicurezza di tutti gli utenti. In parallelo si terranno: corsi di guida sicura; campagne di sensibilizzazione a tutto campo, puntando sui social. Per rendere più diretta la comunicazione si pensa anche a giovani che si rivolgano ai giovani, raccontando le loro esperienze (significativa a Bergamo l'intuizione di "Ragazzi On the Road" attiva dal 2007).

*(...) "Non ci si può rassegnare agli incidenti e alle tragedie della strada come fosse un pedaggio alla fatalità, dovuto in particolare all'esponenziale aumento del traffico - dice **Valerio Bettoni**, presidente dell'AC Bergamo -. Certo, gli autoveicoli sono in continua moltiplicazione, i mezzi pesanti sono molti perché si continua a privilegiare la gomma rispetto ai binari. Ma a monte di tutto ci dev'essere la responsabilità individuale e bisogna dispiegare tutti i mezzi necessari per scoraggiare severamente i troppi conducenti che pensano di farla franca, mettendo a rischio l'incolumità di altri utenti".*

Qui ci sono in prima linea le categorie più fragili e vulnerabili, dai pedoni ai ciclisti. "L'ACI - sottolinea il direttore dell'AC Bergamo, **Giuseppe Pianura** - si sta battendo da tempo su questi obiettivi e lo fa nel concreto con i corsi rivolti ai ragazzi e ai giovani dei vari livelli scolastici, sia con la teoria sia con la pratica. Sono stati 750 gli studenti delle

*superiori che li hanno frequentati in questo anno scolastico durante 30 giornate".*

La tecnologia oggi può essere di grande aiuto a tutti i livelli: dall'educazione, alla comunicazione fatta a 360 gradi, sia come notiziario sia come formazione, fino al rilevamento di chi viola il Codice della strada con una qualsiasi infrazione. Necessaria è la sistematicità dei controlli e dei rilevamenti con la certezza che le trasgressioni saranno punite senza "se" e senza "ma". È evidente che non si può fare di ogni erba un fascio e che ci sono gradi diversi di responsabilità da considerare: *"Ma l'incolumità delle persone - conclude Valerio Bettoni - deve essere recepita e compresa come un valore sacrosanto e irrinunciabile. Giusto poi che siano riconosciuti i conducenti - e sono per fortuna la maggioranza - che si attengono e rispettano le norme del Codice: si parla per questi di punti premio sulla patente, che costituiscono un incentivo di sicura efficacia. E dunque si proceda anche in tal senso".*

PILAR RABBAI

La psicologia per cambiarci dentro

## Il motore toglie la maschera ai molti volti dell'aggressività

L'aggressività al volante e la velocità eccessiva non sono anomalie sporadiche, ma piuttosto l'esito di interazioni complesse di tratti di personalità, stati emotivi, fattori ambientali e aspettative sociali. Guidare non è soltanto un atto motorio, ma è un campo di composite rappresentazioni psichiche, che può sfociare in aggressività.

Il quadro fenomenologico si declina nei comportamenti pericolosi ed impulsivi quali: l'eccesso di velocità, una gestualità offensiva verso gli altri conducenti o utenti pedoni e ciclisti in primis, con lampeggiamenti compulsivi, la corsia della strada scambiata per un campo di battaglia con eventuali inseguimenti.

Nella strada emergono pulsioni aggressive primarie, difese e contenuti inconsci che difficilmente si manifesterebbero altrove, poiché l'lo regredisce a modalità di azione infantili ed in questo contesto l'infrazione delle regole e del Codice della strada diventa possibile, con sensazioni di invulnerabilità e ottimismo comparativo.

Inoltre i soggetti con un bisogno ed una ricerca costante di stimolazioni intense presentano maggiore probabilità di superare di oltre 20 km/orari il limite di velocità.

A livello simbolico, l'automobile è il prolungamento narcisistico del Sé, cioè del proprio Sé grandioso, l'abitacolo dell'auto può evocare l'utero materno, un luogo protetto chiuso e rassicurante: il confine mobile di un territorio intimo e primario.

Ogni sorpasso subito può essere vissuto come un'intrusione, ogni fila di veicoli, come frustrazione freudiana del principio di piacere.

## **Il confine tra l'abitacolo e l'interiorità personale**

Il confine tra la carrozzeria metallica può fungere da contenitore momentaneo di emozioni e di fragilità di un corpo e se questo confine viene violato, può esserci una risposta aggressiva, come nel caso di un sorpasso, percepito come un'intrusione.

L'automobile è una barriera ed uno scudo che consente al soggetto di proiettare - fuori di Sé - parti represses o negate.

Le personalizzazioni sulla vettura, i loghi, gli adesivi e tutto ciò che rende accessoriatato e confortevole il nostro abitacolo rappresentano dei marcatori territoriali. Alcuni studi evidenziano come la loro presenza sul veicolo si correla con un incremento del 16 % di condotte aggressive al volante.

Come il bambino usa il peluche per mediare la sua relazione tra il suo mondo interiore e l'ambiente esterno, analogamente l'adulto può utilizzare il suo veicolo per modulare ansia, vergogna o grandiosità. Quindi si pigia sull'acceleratore per sentirsi padroni, liberi e potenti.

Entrano in gioco anche dei meccanismi neuro-psicologici: quali l'attivazione del sistema difesa-attacco: lo stress del traffico eleva l'arousal ed il cortisolo, riducendo l'efficacia dei circuiti inibitori frontali, che sono deputati al controllo delle risposte impulsive. Inoltre il tema della relazione entra in gioco anche nel guidare: lungo le strade incontriamo persone; negli abitacoli delle automobili gli indizi dell'identità soggettiva dell'altro si attenuano, vi è una de-individuazione dell'essere umano.

## **La guida come rivelatrice del proprio esibizionismo**

Questa condizione agevola la scarica pulsionale aggressiva, il nostro inconscio non percepisce la soggettività degli individui nelle altre autovetture, l'altro è ridotto ad

una macchina, un oggetto, vi è dunque una de-responsabilizzazione dell'altro, contro cui più facilmente possono emergere le nostre brutalità e frustrazioni.

Invece percepiamo più facilmente i social marker delle auto: la casa di produzione, la cilindrata, potenziando il narcisismo competitivo.

Guidare un'automobile ha una valenza in termini di "status symbol" esibizionistico, come rappresentazione di potere e del raggiungimento di un successo edonistico, di supremazia, che sottende ad un bisogno di identità. Nel linguaggio psicoanalitico la guida può rappresentare il procedere verso il viaggio della vita e quindi generare anche la paura di perdersi, di non trovare una direzione. Spesso l'incedere della nostra esistenza diventa faticoso: analogamente lo diventa il nostro modo di guidare. Il mio invito come psicologa clinica è attivare campagne sociali che sviluppino l'autoregolazione emotiva e l'empatia verso le vittime degli incidenti automobilistici, contrastando la de-umanizzazione dell'altro mentre si guida.

Inoltre per i guidatori aggressivi è necessario promuovere sia psicoterapie di gruppo sia psicoterapie individuali come percorso di crescita esistenziale, riducendo lo stigma sociale dei percorsi psicologici.

Pilar Rabbai è una psicologa clinica e psicoterapeuta in formazione con la procedura immaginativa. Le sue scelte di vita spiegano il suo campo privilegiato e la sua sensibilità motivazionale di fondo. di interesse: da brillante laureata in Economia, è passata alla Psicologia e più precisamente a quella clinica, iscritta all'Albo professionale dell'Ordine degli Psicologi della Lombardia. Pratica la ricerca e lo studio costante per ampliare ed integrare i diversi approcci teorici psicologici e terapeutici, per esplorarli e divulgarli. Particolare non trascurabile: si preoccupa di supportare chiunque voglia affrontare e risolvere i problemi della propria sofferenza, aumentare uno stato di benessere ed intraprendere un percorso di crescita personale sul proprio Sé.



## “Nel nostro Paese manca una cultura della sicurezza stradale”

In un'intervista al GR1-RAI Luigi Altamura, comandante della Polizia Municipale di Verona, componente del Tavolo di Coordinamento sulla sicurezza stradale ed urbana presso l'ANCI, Associazione nazionale dei Comuni italiani, non ha usato mezze misure o perifrasi nell'analisi della situazione sulle nostre strade. Innanzi tutto ha rilevato che “nel nostro Paese manca una cultura della sicurezza stradale. Dobbiamo assolutamente aumentare i controlli. Troppi automobilisti non danno la precedenza ai pedoni sugli attraversamenti loro destinati, cosa che avviene con normale regolarità negli altri Paesi dell'Unione Europea. Bisogna ricordare agli automobilisti che quanti non danno la precedenza ai pedoni vanno incontro a una sanzione da 160 euro e soprattutto la perdita di 8 punti della patente. Oggi esistono sistemi tecnologici che permettono all'automobilista che si avvicina all'attraversamento pedonale di essere prontamente allertato. Non solo ma funzionano anche lampeggiatori con la segnaletica verticale. Tali sistemi vanno installati nel maggior numero possibile nelle nostre città”. Come nel gioco dell'oca, si torna puntualmente al punto di partenza che implica l'aumento della sorveglianza. La lingua batte dove il dente duole, ma i denti che fanno male sono tanti.

*Il vero problema è la tendenza a far spallucce di fronte ai richiami alla responsabilità d'obbligo in ogni utente della strada. Ciascuno è convinto di poter sgusciare senza danno, tradotto: senza incappare in controlli.*

*Conclusione d'obbligo: si deve intervenire per sradicare la mentalità di chi è convinto che in strada possa concedersi ogni libertà.*

# Scuola guida di sicurezza

*Al fondo di tutto, l'obiettivo numero 1 resta in ogni modo e sempre l'inserimento in automatico di un decisivo meccanismo salvavita, quando chiunque si mette alla guida di un veicolo a motore: si chiama senso di responsabilità. Queste pagine vogliono essere un utile integratore in tale esercizio, già dai primi anni di vita, alla scuola d'infanzia. Non è mai troppo presto!*



## Se oltre 10 milioni di guidatori non rispettano i limiti di velocità...

La radiografia dei comportamenti al volante sulle strade d'Italia conferma purtroppo i molti eccessi che sono causa di incidenti con feriti e morti. Il dato più preoccupante che emerge dalla ricerca commissionata da "Facile.it" e "Assicurazione.it" agli istituti "mUp Research" e "Norstat" è l'insofferenza al rispetto dei limiti di velocità. Le cifre sono più eloquenti delle parole: oltre 10,5 milioni di automobilisti (il 27,1% del campione) ha riconosciuto di non rispettare i limiti di velocità e i più inclini a premere sull'acceleratore sono i giovani: 31% nella fascia dai 18 ai 24 anni e 37,3% dai 25 ai 34 anni. Altro dato indicativo: gli uomini (35,3%) quasi doppiano le donne (18,8%) per guida spericolata, fenomeno più esteso (quasi il 40%) nel Nord Est.

Che ci sia molta disinvoltura in chi si mette al volante è ampiamente noto e lo si può constatare anche a occhio nudo su tutte le strade, dalle città ai paesi, ma colpisce la percentuale che più di un intervistato su 2 - qualcosa come il 52,3% - confessa di non attenersi alla lettera alle norme del Codice stradale. E i più sbrigativi al riguardo sono gli uomini, che in ragione del 57,1% dichiarano infrazioni contro il 47,2 delle donne; nella fascia dai 35 ai 44 si colloca oltre il 65% di chi deroga. L'elenco delle infrazioni è stato pluridenunciato: come seconda causa di sinistri c'è l'uso dei cellulari da parte di quasi 9,5 milioni di conducenti (24,1%). Poi vengono il mancato allacciamento delle cinture, l'abuso di alcolici (4,1% con più di 1,6 milioni) gli stupefacenti, i posteggi selvaggi (10,6%).

## IL CAMPIONISSIMO

che ha dominato il motociclismo nel mondo

# Agostini, la freccia delle piste “Questione di metterci testa”

**G**iacomo Agostini è un fenomeno che nei suoi record ineguagliati - e che forse rimarranno ineguagliabili - ha anche quello di infliggere pesanti sconfitte a Crono, dio mitologico del tempo. Ha 82 anni che nessuno gli attribuisce, dal 1965 al 1975 ha conquistato qualcosa come 15 titoli mondiali salendo per 313 volte sul gradino più alto del podio, e quel che continua a sorprendere è la sua inossidabilità all'usura dell'immagine. "Ago" resta superstar, un nome di risonanza planetaria, dominatore intercontinentale. Gli americani lo hanno classificato come un "Goat", che sta per «*Greatest of all time*», cioè il migliore di tutti i tempi. Dovunque è stato, ha vinto. Ha fatto correre l'Italia nel mondo, battendo anche l'anagrafe, conservando una popolarità da far invidia agli stessi campioni di oggi. Se ieri vinceva arrivando primo, adesso sfonda dappertutto con le sue doti di straripante empatia, un mix di positività, ottimismo, semplicità disarmante, qualità umane in disuso. È uno che mantiene nel suo repertorio la capacità di emozionarsi, di mettersi nei panni degli altri, anche di commuoversi, come gli accadeva quando ad acclamarlo al termine delle sue imprese lo circondavano in festa gli emigranti italiani - che sono dappertutto - per quell'onore con sapore di riscatto che irradiava con i suoi trionfi. Un'altra tessera del suo ricco mosaico umano. Correva l'anno 1974 e Kenny Roberts, antesignano su due ruote del dazista (copyright di Aldo Grasso) Donald Trump, avrebbe duellato con Ago nella 200 miglia di Daytona. Il supponente corridore americano si sentiva come Go-

lia contro Davide, sarebbe stata una corsa con vittoria preannunciata. Quel giorno era un inferno di caldo e a metà gara pareva proprio che Ago dovesse gettare la spugna, fradicio di sudore. Si fermò, il tempo di un flash mentale e la decisione di ripartire in nome di quei sostenitori che avevano affrontato un'odissea per vederlo primo. E così fu, con grande smacco per lo smargiasso rivale. Un impegno, nell'animo dell'uomo Agostini, può anche assurgere a divinità. C'è una frase che ricorre nel gergo di Giacomo: "Questione di testa", alla quale però lui sa accostare anche il cuore. Oggi l'imbattibile Ago, in perfetta coerenza con i suoi comportamenti sulle piste, fa da ideale trainer per la sicurezza sulla strada. Icona di guida sicura, pulita, prudente e vincente, con la credibilità garantita dalla sua carriera, invita-raccomanda-esorta a "metterci testa". Vale come salvavita per tutti.

## **Nato con l'amore per le due ruote**

**Come si è accesa la folle passione per le moto, con tutte le implicazioni di pericolo di cui facciamo esperienza quotidiana?**

Non saprei dirlo. Sono nato con questo grande amore per le due ruote. Ero piccolo, piccolo ma già con questo grande sogno in testa a 5 anni. Non potevo pensare a quel che sarebbe poi stato, al pericolo di una scelta, anche se ai miei tempi, con meno traffico e meno gente che girava, si rischiava di meno rispetto a oggi. Tutta questa gente che gira, un enorme ventaglio di distrazioni... Sono troppi i disattenti, quelli che pensano che guidare un'auto sia come essere in salotto. Questa è la realtà con la quale siamo confrontati oggi sulle strade, con pericoli moltiplicati e senso di responsabilità non adeguato alle circostanze.

**Quando ti metti alla guida dell'auto oggi, come ti senti?**  
Obbligato a un'attenzione costante. Oltre a considerare

il tuo comportamento, devi guardare a quello che fanno gli altri, cercare di intuire, pensare al posto loro, prevenire per quanto possibile. Le fonti di disattenzione non si contano, a partire dal telefonino. Non si può leggere un messaggio o una mail e pensare di poter guidare contemporaneamente. Può bastare un attimo per causare un incidente.

**Frase storica di tuo padre: "Non firmo la morte di mio figlio"... È andata diversamente, per fortuna...**

Certo, mio padre non sapeva più cosa fare. Un giorno se ne uscì con questa frase che non colsi nell'importanza e non le attribuii il significato che aveva e che ho poi ben compreso. Gli incidenti c'erano anche allora, nel mondo delle corse. Le piste erano pericolose, era naturale che mio padre pensasse a questo e stesse in apprensione ad ogni gara. Così per anni, vista la carriera...

**Avevi però uno spiccato senso del dovere e godi fama di essere meticoloso all'eccesso...**

Eh sì. Ho cominciato a correre per divertimento, poi sono diventato professionista e c'era una Casa, un'azienda che investiva soldi per farsi pubblicità attraverso le corse. Lì ho cominciato a mia volta ad accentuare l'attenzione, avendo cura di molteplici aspetti, dalla preparazione fisica, mentale, all'alimentazione. Diciamo che molte qualità erano anche innate e venivano dall'educazione avuta. Puntavo alla perfezione in ciò che facevo, controllavo due o tre volte che tutto fosse a posto. Lo ritengo un dono di natura.

**La carriera ti ha elevato a mito, con vittorie e titoli mondiali che i più ritengono inarrivabili...**

È senz'altro motivo di soddisfazione la consapevolezza di mantenere record che resistono al tempo dopo decenni e con tutti i progressi che la tecnologia ha raggiunto. So però anche che i record sono fatti per essere battuti e

quindi può darsi che un giorno succeda anche questo, ma al momento sono miei e sono felice di detenerli.

### **Cosa significava per te andare in moto?**

Era la mia gioia, la voglia inebriante di guidare un bolide, di andar veloce e con il chiodo fisso di battere gli avversari che mi ritrovavo in corsa.

### **Quali gli ingredienti principali della tua carriera da leggenda?**

I fattori sono parecchi, a cominciare da quello che sei e che fai, poi vengono le vittorie che ottieni, il consenso e il pubblico che ti segue e ti sostiene. Uno dei ricordi più belli e indimenticabili fu dopo una vittoria in Belgio quando radunò una folla di emigranti che lavoravano come minatori ed erano in festa, orgogliosi che il loro famoso connazionale avesse vinto e onorato il tricolore. Il giorno dopo sarebbero scesi nel ventre della terra a testa alta per quel trionfo che sentivano di condividere. Questi sono momenti che ti segnano e ti si fissano dentro, incancellabili.

### **L'indimenticabile “prima” volando sull'Aquilotto**

#### **Cosa ricordi della tua prima volta, “volando” con l'Aquilotto? Avevi il niente di 9 anni...**

Il giorno che doveva arrivare la moto dal rivenditore, andai al mattino presto a respirare ogni attimo di quella magia che stava per compiersi. Il salone apriva alle 8: balzai in sella e stetti in giro tutto il sacrosanto giorno, guidando il mio motorino. Ero talmente felice che non pensai neppure a mangiare, né che dovessi tornare a casa per farmi vedere dai genitori e rassicurarli. Una gioia incontenibile e indescrivibile. La sera, quando rientrai, le buscai da mio padre, giustamente in apprensione per essermi eclissato tutto il giorno. Il telefonino allora era di là da venire.

## **Quando hai capito che saresti stato quello che sei diventato?**

L'ho compreso piano piano. Che potessi avere dei risultati mi fu chiaro abbastanza presto, perché già alla prima gara arrivai secondo su 40 piloti. Mio padre faceva il pompiere sui miei entusiasmi. Mi ripeteva in continuazione: cosa vuoi correre con professionisti affermati, campioni veloci più del vento? Io però, cocciuto, mi volevo ad ogni costo cimentare. Nota bene che non era una moto ufficiale, ma una due ruote che potevano prendersi tutti. Quel battesimo con il secondo posto rafforzò il mio convincimento che potevo provarci.

## **Quale la vittoria più strepitosa?**

Io ho tre grandi ricordi. Il primo coincide ovviamente con il podio più alto alla Bologna-San Luca. Ero lì da solo, meccanico era il panettiere del mio paese. Misi tutti in fila alle mie spalle. Quello è come il primo amore. Poi, secondo step, quando passai alla MV e conquistai il primo titolo mondiale: un traguardo che non avrei mai pensato di raggiungere. Il terzo, quando dovetti lasciare la MV perché non riusciva più a trovare potenza: ormai il motore era spremuto e con un groppo in gola optai per il Giappone e la Yamaha. Vinsi subito all'esordio, poi come coronamento, due epocali campionati del mondo. La moto era meravigliosa, ma fu un modo per dimostrare anche a me stesso che il pilota a quei tempi faceva molto, poteva essere la differenza...

## **La volta che più di sempre ti sono tremati i polsi...**

Tutte le gare erano impegnative, però il polso era sempre fermo e non tremava.

## **Titolo mondiale perso per un filo**

### **La sconfitta che più ti brucia...**

Nel 1965 ero in testa alla gara in Giappone e se avessi

vinto, sarei stato campione del mondo. Ero rimasto in testa per tutta la corsa. Fino a 6-7 giri dal termine ero con il titolo in tasca. Purtroppo un filo del condensatore si staccò e mi costò vittoria e titolo iridato. Perdere per un filo che si stacca, del valore di 5 centesimi, ti rode all'infinito.

### **Il successo presenta qualche controindicazione. Per te, ad esempio?**

Nessuna. Casella assolutamente vuota.

### **C'è qualcosa che ti pesa d'esserti fatto mancare?**

Zero! Al contrario sono grato alla vita, alla fortuna, al destino per aver avuto quello che era un grande sogno: correre e vincere tutto quello che ho vinto. Devo solo dire grazie e non lamentarmi.

### **Un tuo storico rivale fu Mike Hailwood, un competitor come il duello Merckx-Gimondi. Un ricordo per lui...**

Io lo incontrai che aveva due anni più di me e un bagaglio di esperienza molto più rifornito del mio. Per me è stato difficile: lo tenevo d'occhio, lo studiavo, cercavo di imparare e alla fine riuscii anche a batterlo. Lo ritengo e lo ricordo come un grande.

### **Com'è cambiato il mondo dei motori rispetto al tuo tempo?**

Ora c'è molta tecnologia. Io preferivo la moto guidata dal pilota. C'è però un gigantesco avanzamento nella sicurezza. Abbiamo piste decisamente migliori, con spazi di fuga; abbiamo le tute con gli airbag che proteggono molto. La tuta dei miei tempi pesava un chilo, oggi sono sugli 8-9 chili.

### **Pericolo e rischio per compagni**

#### **Dei campioni di oggi, chi ti piace di più?**

Quello che vince... Mi innamoro di quello che mi dà gioia.

Abbiamo Álex Márquez e Francesco Bagnaia che lottano per il mondiale: sono quelli che ammiro e li applaudo quando vincono.

### **C'è qualcuno in cui ti rivedi?**

No. Qui, ognuno fa a sé.

### **I tratti distintivi del tuo carattere. Dai l'impressione di essere supersicuro, un protagonista, come l'uomo della pubblicità che non deve chiedere mai...**

Direi che sono sicuro di me stesso, perché so che quando mi presentavo a una competizione, ogni dettaglio era stato messo a punto. Avevo sempre il timore però di trovare qualcuno che andasse molto, molto forte e quindi mi preparavo al massimo. Non ho mai pensato di essere il migliore sulle ali dei miei successi. Ogni anno mi preparavo meglio del precedente.

### **Giù di sella godevi e godi fama di impenitente playboy...**

Mah, insomma ero un ragazzo giovane, amavo divertirmi, però sapevo anche fermarmi quando dovevo: nella preparazione, per la serietà, per essere pronto... Per affrontare le corse occorre avere una vita corretta. Quando era il momento della gara, io chiudevo i rubinetti. Per dirlo con Fellini, da giovani e non solo si vuole comunicare anche la voglia di vivere.

### **Tre film, qualche spot pubblicitario, parecchi fotoromanzi e un docu-film intitolato "Ago". Che sensazione provi, rivedendoti?**

Provo innegabilmente molto piacere. Da un po' si stava pensando all'idea di un docu-film che ricordasse la mia carriera. Quelli dei miei dintorni anagrafici si ricordano delle mie imprese, poi ci sono i ragazzi giovani che sanno chi sono e mi riconoscono e però non hanno visto quello che Agostini ha fatto nella sua carriera. Non poca cosa.

**Per un uomo, un campione di fama internazionale che non conosce crepuscolo, è difficile restare sé stessi in un mondo così rumoroso, dove si corre per la visibilità, il successo, l'esibizione, salvo poi scoprire la crescita di un'enorme fragilità?**

Non è facile, ma è una questione di carattere. Occorre che uno ci metta testa e capisca di essere stato graziato da Dio. Ripeto a me stesso: hai avuto questo dono da Madre Natura... pensa a quanti avrebbero aspirato a ottenere quello che tu hai avuto in abbondanza. In sintesi: tutto quello che ho fatto e ottenuto, è stato usando la ragione.

**In che rapporto ti poni oggi con la velocità, che è una delle prime cause di mortalità sulle strade in Italia?**

Nel nostro tempo bisogna rendersi conto che non si può andar forte, bisogna stare attenti a quello che fanno gli altri utenti e se ti vuoi divertire, vai in pista dove puoi sfogarti e fare quello che vuoi.

**Se per un sortilegio potessi incontrare Giacomo bambino, cosa gli diresti?**

Gli farei i complimenti.

**In debito o credito con la fortuna?**

Sono stato fortunato questo è fuor di dubbio, qualcuno mi ha anche protetto e tuttavia anch'io ho fatto la mia parte perché tutto fosse a posto, scongiurando preventivamente molte insidie e pericoli in agguato dietro l'angolo. Mi sono sempre predisposto ad attutire i colpi, abbassando al massimo la soglia dei rischi.



# Il limite dei 30 all'ora nella scia di Bologna

## Tratti stradali da individuare con misura

L'introduzione dei 30 km all'ora per abbassare la velocità e alzare la sicurezza sulle strade ha fatto e continuerà a fare notizia per le modalità del discusso limite. Bologna, in certo qual modo, è assurta a città simbolo di questa sperimentazione, che ha trovato un certo numero di Comuni pronti a fare altrettanto. Notizia nella notizia, facilmente prevedibile peraltro, è che in pochi, più correttamente ben pochi automobilisti si adeguano alla nuova normativa, rispettando i 30. Il *"Corriere della Sera"* ha voluto fare un test in strada proprio a Bologna. Risultato scoraggiante, sintetizzato in questa conclusione: *"I 30 all'ora non li rispetta più nessuno, pochi controlli e troppa fretta"*.

Intanto però, secondo i numeri sull'incidentalità forniti dall'autorità comunale di Bologna, nei primi 3 mesi dei 30 km/h i sinistri sarebbero calati del 14%. Non è questo però il punto saliente della questione. La misura dei 30 km, prima di essere messa in atto, andrebbe esaminata per l'individuazione delle zone, poi attentamente collaudata.

Sulla Briantea, che collega Bergamo con Como, in alcuni Comuni è stato introdotto il limite dei 30 anche su tratti stradali fuori dall'abitato, laddove procedere a 30 all'ora è una palese dismisura. Esattamente come a Bologna, la maggior parte degli automobilisti e motociclisti che la percorrono, la ignorano e vanno al doppio e anche più

dei 30/h, così come non è considerato il rispetto della segnaletica, con sorpassi di ordinaria amministrazione sia con la striscia continua, sia con la doppia linea. E per chi si attiene ai 30 c'è un accompagnamento ripetuto di clacson, parolacce a finestrino abbassato e gesti volgari. Qui ci si ritrova ancora e sempre ai piedi della scala, perché il nodo mai sciolto del vecchio problema è rappresentato dall'assenza di controlli sistematici e non occasionali. Anche sulle strade della nostra provincia "corrono" eccessi di ogni genere, con sorpassi dentro gallerie e su ponti dove vige il divieto a doppia linea. Ci sono tratti, e sono anche ben noti, dove l'infrazione è la regola più che l'eccezione. Sappiamo bene che le forze dell'ordine con i loro organici non possono arrivare dappertutto: ma in questi punti nevralgici è necessario sopperire con la tecnologia, quindi con gli autovelox.

**MATTEO LANCINI/Docente universitario,  
psicoterapeuta e scrittore**

## **La relazione con gli altri insegna la responsabilità**

**G**uida veloce in età giovanile e funzionamento psicologico in che rapporto stanno? Chiaro che si tratta sempre di aspetti molto vari e complessi, che riguardano la soggettività, la quale a sua volta viaggia su molte strade di quel nodo che va sotto il nome educazione. Una corsia preferenziale molto battuta dagli adulti, con primo campo base la famiglia, è quella di voler crescere i figli all'insegna di una sbandierata libertà, purché nel solco degli intendimenti di papà e mamma. Paradossale in apparenza, molto applicato però come criterio-base. Cambia tutto e molto velocemente, ma alcuni modelli resistono, anche con i genitori della Generazione Millennials e prima fascia della Generazione Z per i loro figli fino alla Alpha.

Veloci con la tecnologia, più lenti nel cambiare mentalità: questo il punto di partenza con Matteo Lancini, docente all'Università degli Studi di Milano-Bicocca (dipartimento di Psicologia) e all'Università Cattolica di Milano (facoltà di Scienze della formazione). Lancini ha riassunto il concetto in un paio di titoli di efficace chiarezza: *"Sii te stesso a modo mio"* e *"Chiamami adulto"*. Un chiodo che da psicoterapeuta non si stanca di battere, perché fondamentale, è quello della necessità di un sistema valoriale condiviso. Che significa capacità di ascoltare le emozioni, di intercettare le fragilità, di mettersi dentro la relazione, convinti che offrirla è il massimo, a patto che ci interessi di sapere chi è l'altro davvero.

Sta di fatto che delusione, tristezza e solitudine sono diventate le interlocutrici della crescita, dopo che si è

propagata una sottocultura a base di competitività, successo, traguardi ambiziosi.

Quando l'adolescente non si sente in grado di corrispondere alle aspettative, anche la velocità può apparire come un surrogato sostitutivo delle proprie frustrazioni, depressioni, disperazioni. Per usare una metafora, un pericoloso rischio per i ragazzi è quello di immettersi su tangenziali che fanno confluire in un traffico caotico per il navigatore personale.

«In questo presente di dissociazione, in cui vale tutto e il contrario di tutto - spiega - qualsiasi adolescente si intristisce a studiare. Se uno dice *"sono contento"*, c'è da preoccuparsi, perché ne ho visti molti bloccarsi poi all'università. Oggi si preferisce studiare in compagnia. Per questo non servono insegnanti di sostegno ma tutor, ambienti dove socializzare, ascoltare musica, perché pesa la solitudine. Chi gliel'ha creata questa società? Oltre al desiderio, che sconfinava spesso nel consumismo e si traduce in Amazon, come adulti siamo in grado di intercettare e capire i bisogni di chi cresce all'interno di questa società?».

## **Nuove forme di sfida con sé stessi e il gruppo**

### **Da dove e quando cominciare l'educazione alla sicurezza di tutti sulla strada?**

Io penso che i comportamenti a rischio, con tendenza in crescita negli ultimi anni, non siano da inquadrare in una prospettiva trasgressivo-oppositiva o di pericolo collegabile alla necessità di sperimentare sé stessi oltre le regole. Mi pare si tratti piuttosto di atteggiamenti non autoconservativi, che sempre di più hanno a che fare con nuove forme di tristezza, paura e disperazione. Quale il livello della tollerabilità? Dove sta la soglia estrema di un'avventura che contempla anche il superamento di ogni possibile limite? Oltre il confine della salvaguardia

della vita, c'è la morte. Per alcuni il rischio supera ogni "oltre", in base alla convinzione che tanto se muori, per come vanno le cose, hai poco da perdere.

**È innegabile che serpeggia per molti fattori precipitanti una svalutazione della vita e dell'importanza di viverla. La domanda delle domande è come si possa fare opera di responsabilizzazione con gli adolescenti e i giovani in particolare. L'informazione circola ma scivola via veloce. Cos'altro?**

Non credo che oggi manchi l'informazione e che quindi sia necessario spiegare ai ragazzi che se vai a 200 all'ora, sotto effetto di alcol e droghe, è ampiamente probabile si finisca in un incidente. Il punto di partenza dovrebbe essere piuttosto nello sforzo di capire e spiegare per quali motivi ci si mette nella condizione di non preservare sé stessi. La linea di confine tra incidente e comportamento non autoconservativo è sempre una questione molto labile. Bisogna riuscire a intercettare la cultura affettiva dei ragazzi, toccare il cuore della comunicazione, perché questa sia efficace. Più sei dentro un mulinello con assenza di prospettive, quindi in una spirale depressiva, più è probabile che tu abbia un comportamento che noi non esitiamo a definire come para-suicidale. C'è tutta una letteratura in materia e in questa rientrano, secondo me, gli incidenti stradali.

### **Indicazioni utili per genitori, educatori e dintorni?**

Ci possono stare, per carità, l'informazione, la presenza di testimonial carismatici credibili ma non è un problema di assenza di contatto con la realtà, quanto piuttosto di vuoto identitario, con mancanza di orizzonti o sbocchi. Più hai un vuoto identitario, più vivi una grande precarietà davanti al tuo futuro e più puoi essere portato anche a giocarti la vita in qualche modo. In questi ultimi decenni si sono moltiplicati i disturbi della condotta alimentare, l'anoressia con l'equivalente maschile che è il

ritiro sociale, in Giappone noto come hikikomori, giovani maschi bloccati dall'ansia del tempo perso e dall'idea di irrimediabilità alla loro stessa condizione. Scappano dalla scuola, dagli altri, si chiudono in casa, si suicidano socialmente. È urgente individuare o creare quelle condizioni perché questi stati emotivi si trasformino in parola, linguaggio, possibilità, nel tentativo di aiutarli a comunicare. La famiglia odierna ascolta i figli molto più di quanto fossimo ascoltati noi, ma mette immediatamente a tacere le emozioni che disturbano, che si chiamano, fondamentalmente, paura, tristezza e rabbia. *“Ma come? Per quale motivo puoi essere triste? Ti ho dato tutto... è quasi un affronto”*. Sii te stesso a modo mio è quello che governa la società odierna.

## **Fattori che spingono ad andare al massimo**

### **L'approccio alla responsabilità ha molte varianti...**

In molti paesi e città ci sono gruppi di giovani che da tempo fanno turni, quando la sera vanno in discoteca e i più alzano il gomito: ce n'è uno che non beve, guida sobrio e porta a casa i compagni. So di un'esperienza simile in un paese, dove c'è un altro gruppo che abita a poche centinaia di metri e se ne infischia. Non è che gli uni sono consapevoli e gli altri inconsapevoli: dipende sempre dalla cultura affettiva, dallo stato d'animo e dal valore che in quel momento ha la propria vita. Spesso piace all'adulto pensare che quel comportamento è legato al fatto che il giovane o il figlio non lo sapeva. Il problema è invece - e mi ripeto - che esiste una verità affettiva, quindi un sapere molto profondo in base al quale se non si intravede un futuro o si ha comunque poco da perdere, si azzarda anche al massimo. È auspicabile un impegno teso a far capire e accettare che la vita è altro, è fare esperienza, è relazione come antidoto al male e al vuoto, è percepire che c'è qualcuno al quale

confidare il proprio stato d'animo, le emozioni provate o mancate, insomma la propria interiorità, anche nei passaggi più aspri, di fatica e di dolore.

### **Quali i comportamenti da rialfabetizzare o comunque da correggere?**

Sapete chi è l'interlocutore dei nostri figli e studenti, dei giovani oggi in crisi, ma soprattutto dell'adolescenza? Il vuoto identitario perché hanno dovuto mettere a tacere molte o tutte le loro attese, gli aspetti emotivi e si ritrovano con un deserto di prospettive. Le colpe del disastro vengono scaricate non sugli autori, ma addossate in blocco a internet. Nasce così il poli-sintomo, con l'ansia che non è più quella prestativa ma pervasiva, detta angoscia. L'alfabetizzazione emotiva ha il suo architrave nelle relazioni. Occorre chiedere a un figlio, al mattino: *"Ma tu come ti vedi davanti allo specchio?"*. Da una moltitudine di figlie e figli avremmo - ahimè - un classico: *"Mi faccio schifo"...* Questo dovremmo esplorare. D'Avenia, uomo di scuola e di comunicazione sostiene giustamente che se non si parte dal dolore - io aggiungo dall'identificazione con l'altro - l'intervento educativo è puro moralismo e paternalismo. È un modo per gli adulti di sentirsi adeguati, ma non raggiunge l'obiettivo.

### **Con la sensazione del niente da perdere**

#### **Esiste una qualche possibilità, ed eventualmente cosa fare, per coinvolgere tutti nella sicurezza stradale a livello individuale, pedoni compresi?**

Vedo una grossa aggressività diffusa, dai pedoni ai ciclisti, agli automobilisti. Credo che in questo atteggiamento ci sia qualcosa che riguarda la strada, ma forse prima ancora l'identità che uno porta con sé. È un problema generale di rispetto dell'altro, di identificazione. Osservo dei pedoni attentissimi che aspettano ad attraversa-

re, cercando di capire cosa farà l'auto in arrivo; altri che in nome dell'affermazione del sé, sembrano gettarsi sulle strisce, rivendicando l'applicazione di un diritto che rischia peraltro di costare un investimento. Ci dovrebbe essere sempre la sintonizzazione con chi è l'altro che entra sulla strada, perché lì si interseca anche con la tua vita. Occorre riflettere sui motivi per i quali non riesci a mettere in parola i vissuti più penosi e dolorosi e agisci, spesso travalicando il senso di responsabilità. I comportamenti sulla strada hanno a che fare non tanto con una mancata assunzione di conoscenza e di responsabilità, ma con la sensazione che non hai niente da perdere, e non importa niente o comunque poco di quel che può succedere, tanto... Il punto cruciale è sapere come si possono educare le persone a proteggere il futuro proprio e quello degli altri.

**Quanto può influire una certa pubblicità, sempre più estesa, con auto che affrontano percorsi in condizioni quasi estreme o con l'esaltazione della velocità su strade scorrevoli e libere, quando si vede bene come sono trafficate nella realtà?**

Con il tempo ho visto cambiare quasi radicalmente la comunicazione. Quando ero giovane io, si era cominciato a promuovere l'idea che la macchina fosse un mezzo prestativo della virilità maschile, all'insegna del "*mettere un tigre nel motore*", dell'*uomo che non deve chiedere mai*, del dopobarba che ti infiammava. L'auto stessa era scelta e acquistata dal maschio, ora siamo in presenza di una notevole evoluzione. Negli ultimi anni, con il cambiamento della famiglia, la comunicazione è andata in una direzione semmai più protettiva. Si punta sulla sicurezza più che sulla prestazione, ci si è spostati su una "*gentilizzazione*" del modo di essere guidatore, tant'è che oggi vigono le creme lenitive e "*sensitive*" inimmaginabili per i miei tempi. Si sono propagate comunicazioni sull'auto grazie alle quali la vettura deve essere uno spazio di-

fensivo della famiglia o comunque degli occupanti, con aspetti connessi agli airbag e dispositivi vari, dalla frenata d'emergenza all'assistente del mantenimento di corsia, dal blocco delle portiere posteriori se c'è un veicolo in avvicinamento al **software** che è in grado di rilevare quando il conducente non presta attenzione ed emette un suono di avviso per ricordargli che sta guidando, ecc. Se c'è stato un cambiamento negli anni, è stato proprio nella comunicazione pubblicitaria del ruolo dell'uomo e del padre all'interno dell'auto. Si punta a promuovere l'idea di un legame soprattutto di protezione di quanti sono a bordo.

## **Modelli di identificazione tra genitori e figli**

**Nel pratico di famiglia: con i suoi due figli come riesce a trasmettere l'educazione alla sicurezza in strada, in particolare la prudenza?**

I modelli di identificazione genitoriale ci sono, nel positivo e nel negativo, e quindi l'autenticità è quella che passa. Io provengo da una famiglia in cui mio padre ha sempre guidato in maniera molto sportiva. Nell'unico incidente grave che ho avuto nella vita, per il quale ho rischiato l'amputazione di una gamba, stavo andando in moto a 40 all'ora: uno non mi ha visto e mi ha preso in pieno. Per dirla tutta, penso ad esempio che in autostrada i pericoli maggiori li corra e al tempo stesso li crei certa gente che sostiene di essere prudente, ma che non sa guidare, non tiene conto delle raccomandazioni ed è incline a rispettare poco anche le regole. Un tema vero è che nonostante lungo tutte le autostrade ci siano cartelli con la chiara scritta di occupare la corsia più a destra - appello anche della polizia - l'automobilista che va piano tende a prendere quella di sinistra, preferibilmente la terza. Più dello stile di guida che risente dei modelli di identificazione, deve esserci l'attenzione

all'altro in base a come viaggi anche tu. In autostrada io non vado molto piano: sto nei limiti della velocità, ma essendo l'autostrada un fattore di rischio, meno tempo ci passi, meglio è.

### **Autodiagnosi del comportamento di Matteo Lancini al volante...**

Credo di avere un controllo attivo e di guidare sempre in prossimità dei limiti consentiti in quel tratto. Gli incidenti che ho subito nella vita mi sono arrivati ogni volta da dietro. Andare a 50 all'ora nella corsia centrale non è certo il comportamento di uno che salvaguarda la vita più di me che vado a 128 e punto a concludere abbastanza rapidamente la mia permanenza in un luogo dove ci sono meno vie di fuga che altrove, avendo i guardrail e trovandoti in mezzo a colonne di altre auto e di camion. Ho la patente del motorino da quando avevo 14 anni, oggi ne ho 60: guido da 45 anni continuamente in ogni luogo e verso ogni dove. Si deve guidare con prudenza ma occorre avere molti occhi, perché il problema è il contesto: non ci siamo solo noi in strada e bisogna sempre stare più attenti e pensare agli altri, non solo a sé stessi, sia nel caso tu guidi sempre a velocità minime sia se tu guidi più agilmente. Pensare sempre anche agli altri, non solo a sé.

**LUIGI DI MATTEO/Ingegnere dei trasporti**

## **La nuova tecnologia come e quanto ci può giovare**

**N**ei molteplici cambiamenti intervenuti e in atto, dentro la società e sul piano personale, la mobilità è diventata superstar, destinata peraltro ad accentuare il suo ruolo. Certo è una mobilità in continua e rapida evoluzione, con le sfide e le conquiste della tecnologia che ci hanno portato dove ciascuno può constatare. Vale nel privato, soprattutto, ma anche nel pubblico: la mobilità è sinonimo di libertà e s'è sperimentato bene cos'hanno significato le limitazioni a lungo imposte dal covid.

La tecnologia evolve, viaggia con noi, porta con sé miglioramenti che ci sorprendono: che aiutano il singolo conducente di un autoveicolo e al tempo stesso sono un fattore di protezione e di sicurezza sulle strade, in particolar modo per gli utenti più fragili, quindi i pedoni e a ruota, è il caso di dirlo, i ciclisti, vista l'inadeguatezza delle piste ciclabili.

Il viaggio, ogni spostamento è sinonimo di libertà, di autonomia, indipendenza, apertura al nuovo che la modernità esalta. Di più: in parallelo è una garanzia per la produttività, per le comunicazioni, per il benessere collettivo. Va detto che la tecnologia è un aiuto bipartisan: per i conducenti, ma anche per chi cammina o pedala. L'ISA, ad esempio, che è un sistema di adattamento intelligente della velocità, è un dispositivo che favorirà sempre di più il controllo della velocità, quindi il sempre più necessario rispetto dei limiti. È accertato - e documentato da tutti i rilevamenti statistici - che la velocità è una causa dirompente in Italia degli incidenti, con ferimenti e purtroppo anche morti. Questo è un aspetto basilico nell'analisi della situazione e per gli interventi che si impongono: ed è

proprio qui che sarà necessario intervenire per correggere molti comportamenti all'origine dei pericoli, incidenti con ferimenti e perdita di vite umane.

Gli strumenti ci sono e si moltiplicano: se usati, sono motivo di assicurazione generale. Si ripete che la mobilità è scritta nel nostro DNA: dovrà essere però accostata a controlli più regolari e sistematici, sia delle forze dell'ordine sia con l'aiuto decisivo e differenziale della tecnologia, a partire dagli autovelox. Sono mezzi di prevenzione e scoraggiamento delle infrazioni, ma tolti dal limbo del sospetto che - come è spesso accaduto - siano un mezzo per rimpinguare le casse comunali.

Di questo e altri aspetti parliamo con l'ing. Luigi Di Matteo, ingegnere dei trasporti, coordinatore centrale dell'Area Tecnica dell'Automobile Club Italia, studioso e autore di pubblicazioni sui temi della mobilità e dell'ambiente.

## **In aiuto dei conducenti per rispettare la velocità**

**Si chiama ISA ed è l'acronimo di Intelligent Speed Assistance. Tradotto: è il sistema di adattamento intelligente della velocità. Questo dispositivo è diventato d'obbligo dal 7 luglio 2024 su tutte le nuove auto vendute in Europa. Dovrebbero consentire un migliore rispetto automatico dei limiti.**

Il sistema ISA è stato progettato per aiutare i conducenti a rispettare i limiti di velocità previsti dalla segnaletica stradale. Questo dispositivo funziona monitorando costantemente la velocità dell'auto e, se necessario, limitando automaticamente la velocità per garantire il rispetto dei limiti di velocità. In questo modo, il sistema ISA può contribuire a migliorare la sicurezza stradale e ridurre il rischio di incidenti causati dall'eccesso di velocità.

**Sappiamo bene tutti quali sono le condizioni della se-**

## **gnaletica stradale in Italia. Quanto e come potrà influire il limitatore di velocità?**

In Italia, dove le condizioni della segnaletica stradale possono essere variabili, il limitatore di velocità potrebbe avere un impatto positivo nel garantire il rispetto dei limiti di velocità, anche in situazioni in cui la segnaletica non è chiaramente visibile o comprensibile. Tuttavia, è importante sottolineare che il sistema ISA è progettato per assistere il conducente, ma non sostituirsi alla sua responsabilità di guidare in modo sicuro e rispettoso delle norme del Codice della strada.

## **Più importante ed efficace dovrebbe essere il supporto della nuova tecnologia. Corrisponde al vero che l'Italia dispone già di una rete molto coperta di rilevatori di velocità?**

Sì, è vero che l'Italia dispone già di una rete molto estesa di rilevatori di velocità, noti anche come autovelox, che sono stati installati lungo le strade per monitorare e controllare la velocità dei veicoli.

## **Tuttavia, nonostante l'esistenza di questa rete di autovelox, l'implementazione del sistema ISA sulle nuove auto vendute in Europa può rappresentare un ulteriore strumento per favorire il rispetto dei limiti di velocità e contribuire a una maggiore sicurezza sulle strade...**

Assolutamente, l'implementazione del sistema ISA (Intelligent Speed Assistance) sulle nuove auto vendute in Europa può sicuramente rappresentare un ulteriore strumento per favorire il rispetto dei limiti di velocità e contribuire a una maggiore sicurezza sulle strade. Il sistema ISA utilizza tecnologie avanzate come il rilevamento dei segnali stradali e il posizionamento GPS per informare il conducente sui limiti di velocità locali e, in alcuni casi, per limitare automaticamente la velocità del veicolo. Grazie al sistema ISA, i conducenti possono essere costantemente informati sui limiti di velocità in vigore lungo il tragitto che

stanno percorrendo, riducendo così il rischio di superare involontariamente tali limiti e incrementando la sicurezza stradale per tutti gli utenti della strada.

### **E c'è anche la possibilità per il guidatore di impostare o disattivare il sistema...**

Esatto, il sistema ISA può essere infatti personalizzato per adattarsi a diversi scenari di guida, consentendo ai conducenti di impostare preferenze personali o di disattivare temporaneamente il sistema in determinate circostanze. Complessivamente, l'implementazione del sistema ISA è un passo importante verso una guida più sicura e responsabile, contribuendo a ridurre incidenti stradali e migliorare complessivamente la sicurezza stradale in Europa e in tutto il mondo.

## **Strategie pratiche contro gli eccessi**

**La combinazione di tecnologie quali il sistema ISA e i rilevatori di velocità può essere particolarmente efficace nel promuovere comportamenti di guida più sicuri e responsabili. Nel concreto quotidiano, però, come si può mettere in atto un contrasto ai frequenti eccessi di velocità che sono all'origine di troppi incidenti mortali, con vittime innocenti?**

Contrastare i troppo frequenti eccessi di velocità, che sono spesso all'origine di incidenti mortali con vittime innocenti, richiede un approccio olistico e collaborativo che coinvolga diverse azioni e parti interessate. Ecco alcune strategie che possono essere adottate per ridurre gli eccessi di velocità e migliorare la sicurezza stradale:

- **Sensibilizzazione e educazione:** è essenziale promuovere una maggiore consapevolezza tra i conducenti riguardo ai rischi legati all'eccesso di velocità e alle conseguenze devastanti degli incidenti stradali. Campagne di sensibilizzazione, formazio-

ne e educazione sui pericoli dell'eccesso di velocità possono contribuire a cambiare atteggiamenti e comportamenti alla guida.

- Implementazione di misure tecniche: come accennato in precedenza, l'implementazione del sistema ISA sulle nuove auto vendute in Europa è una misura tecnica che può aiutare a limitare gli eccessi di velocità. Altre misure tecniche, come la segnaletica stradale chiara e visibile, la progettazione di strade più sicure, possono contribuire a limitare gli eccessi di velocità e a prevenire incidenti.
- Coinvolgimento della comunità e delle autorità locali: è importante coinvolgere attivamente la comunità locale nella promozione della sicurezza stradale e nella lotta contro gli eccessi di velocità.

**L'esperienza fatta all'estero e quella sperimentata fin qui anche in Italia dà per ormai quasi sicura l'estensione delle zone con limiti a 30 km/h. In vista dell'individuazione di tali aree, non potrebbe essere utile una ridefinizione aggiornata dei limiti, aumentandoli dove servisse a smaltire code e quindi inquinamento?**

La ridefinizione dei limiti di velocità nelle zone urbane richiede un approccio bilanciato che tenga conto di diversi obiettivi, tra cui la sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento e la gestione della congestione del traffico. È importante condurre uno studio dettagliato e coinvolgere tutte le parti interessate per valutare attentamente le possibili implicazioni e adottare le misure più appropriate per promuovere una mobilità sicura, sostenibile e efficiente nelle aree urbane.

**I risultati acquisiti con le zone a 30 km/h parlano di un considerevole calo di incidenti (23%), mortalità (37%) e feriti (38%). Si allungherebbero i tempi ma si guadagnerebbe in sicurezza e vivibilità generale. È possibile trovare un ragionevole compromesso?**

Sì, è possibile trovare un compromesso ragionevole tra sicurezza, vivibilità e tempi di percorrenza, anche se la questione è complessa e richiede un approccio multidisciplinare.

## **Guardare il telefonino per 1'' a 50 km/h equivale a guidare per 13 metri al buio**

**Ing. Di Matteo, l'Unione Europea fissa l'asticella dell'obiettivo "sicurezza stradale" a zero vittime nel 2050: possibile o utopia?**

La mortalità nel decennio 2010-2020 si è ridotta di circa il 42% ed ha sfiorato l'obiettivo del dimezzamento previsto da Bruxelles. Per il prossimo decennio l'UE impone un'ulteriore riduzione del 50%: nessuno ha idea se sarà possibile raggiungerla ma abbiamo il dovere morale di provarci. Nel 1970 in Italia c'erano più di 11.000 morti l'anno: nel 2023 in Italia abbiamo avuto 3.039 morti sulle strade (media di oltre 8 vittime al giorno). L'esperienza ci insegna che di fronte ad un obiettivo ambizioso ci impegniamo di più.

**In media quasi 4 incidenti su 10 sono provocati da distrazione, mancato rispetto della precedenza o velocità troppo elevata, manovre irregolari, mancato rispetto della distanza di sicurezza, mancata precedenza al pedone. Cosa si può fare?**

Non si finirà mai di battere il chiodo dell'educazione stradale e del senso civico: bisogna scoraggiare con determinazione quei comportamenti pericolosi che provocano distrazione. Serve la consapevolezza che da una guida scorretta possono derivare eventi mortali. Al volante si effettuano, ormai, operazioni cosiddette "multitasking" che però ci fanno guidare senza avere lo sguardo sulla strada e su quanto succede intorno. A 50 km/h un secondo di sguardo sullo smartphone significa come guidare per 13 metri "al buio".

## **C'è anche la segnaletica che ha la sua non trascurabile importanza nella sicurezza sulle strade...**

Di più: è fondamentale! Oltre alla corretta apposizione, è necessario evitare che ci siano messaggi confusi: generano nell'utente della strada un comportamento indeciso che può provocare anche gravi conseguenze.

## **Anche il lessico andrebbe corretto: si parla ancora di "strade killer" e auto "impazzite". Forse a tutto bisognerebbe anteporre la responsabilità...**

I nuovi criteri di progettazione puntano al cosiddetto "Safe System" per ridurre la pericolosità del sistema stradale: non escludendo l'errore umano, pone l'accento sulla necessità di una combinazione a più livelli di misure per scongiurare conseguenze estreme dovute a tali errori, tenendo conto della fisica della vulnerabilità umana. Ad esempio, una migliore costruzione dei veicoli, un'infrastruttura stradale più avanzata e velocità inferiori sono fattori che tutti insieme possono contribuire a ridurre gli effetti degli incidenti. Nel loro complesso, i livelli di protezione dovrebbero essere tali da garantire che, qualora uno di essi venisse meno, un altro ne compenserà l'assenza, così da evitare gli esiti più malaugurati.

## **Emissioni di CO<sub>2</sub>, l'idea di un budget annuo in base alla classe Euro**

**Ricercatori del Politecnico di Milano hanno ipotizzato uno scenario in cui invece di limitare la circolazione legata alla classe Euro delle auto si introducesse un budget annuo di emissioni da non superare, con maggiori margini di autonomia per i conducenti. Lei, con la sua preparazione e la sua esperienza, ing. Di Matteo, come vede questa possibilità?**

L'idea di introdurre un budget annuale di emissioni invece di limitare la circolazione delle auto in base alla classe Euro potrebbe rappresentare un approccio più flessibile

e personale alla gestione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e altri inquinanti. Un sistema di budget-emissioni consentirebbe ai conducenti di pianificare le proprie attività in modo più autonomo. Le persone potrebbero decidere di utilizzare l'auto più frequentemente nei momenti di necessità, senza essere vincolati a restrizioni giornaliere. Il sistema potrebbe inoltre incentivare i consumatori ad attivarsi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni o elettrici, dato che il budget annuale potrebbe essere gestito meglio.

Persone, mobilità, controlli, territorio, ambiente...

## Radiografia del nuovo Codice, un percorso con molte “strette”

Sabato 14 dicembre 2024 è una data storica memorabile sul calendario e soprattutto da assumere e mettere in atto nei comportamenti: dopo lunga navigazione in Parlamento, è partito il nuovo Codice della strada. Come sempre, luci e ombre ma conta che sia stato varato e che ora venga applicato. L'esame concreto lo farà la strada, dove si misureranno le reazioni di tutti gli utenti, dai più vulnerabili (pedoni e ciclisti) ai conducenti di veicoli a motore. Per alcune violazioni - uso del cellulare al volante, guida contromano, sorpasso vietato, semaforo “bruciato” e cinture non allacciate, ecc. - è prevista la sospensione breve della patente.

Quel che è certo è che ci vorrà un surplus di disciplina e di attenzione da parte di tutti, anche perché le misure dissuasive previste sono molte e andranno a colpire i punti della patente, con incombente il rischio di revoca, e il portafoglio, con multe anche salate. La posizione dell'**ACI di Bergamo** con il presidente **Valerio Bettoni** e il direttore **Giuseppe Pianura** è ampiamente nota e poggia su due aspetti portanti:

- la prevenzione che si ottiene con l'educazione (e da anni l'ACI organizza corsi per studenti, specialmente delle superiori);
- la necessità di aumentare i controlli, con agenti sulle strade e sorveglianza attraverso autovelox e nuova tecnologia.

**Ing. Luigi Di Matteo: 14 dicembre 2024, ovvero la svolta. Considerando la velocizzazione generale che i tempi della modernità stanno dettando e la conclama-**

**ta gravità della situazione, che valutazione generale si sente di dare?**

Una valutazione positiva perché un nuovo Codice della strada era necessario. Il Codice precedente risaliva al 1992 ed entrò in vigore dal primo gennaio 1993.

**La prima causa di incidenti su cui sono tutti d'accordo è il piede pesante sull'acceleratore. Le nuove norme possono bastare ai fini della deterrenza o si poteva/doveva fare di più? Ed eventualmente cosa?**

Le norme sono importanti, ma purtroppo non bastano. Bisogna acquisire la consapevolezza che la velocità elevata è sempre la causa o la concausa degli incidenti più gravi.

**Grandi imputate fin qui sono le distrazioni e il super-colpevole identificato è il telefonino. Qui come la mettiamo?**

Interessante la sospensione cosiddetta breve della patente, se si usa il cellulare alla guida, per 7 oppure 14 giorni, rispettivamente se si hanno più o meno di 10 punti sulla patente.

**Altra lamentela ricorrente: si doveva fare di più per potenziare la prevenzione. Quindi: educare, sensibilizzare, responsabilizzare. Secondo lei?**

È uno dei nostri cavalli di battaglia. Qui c'è una norma interessante: a ogni studente che avrà frequentato corsi extracurricolari di educazione stradale verranno attribuiti 2 punti aggiuntivi al momento del conseguimento della patente.

**Qual è il nervo più scoperto nell'inosservanza delle norme della circolazione? Che cosa si potrebbe fare di più che ancora manca?**

Le norme ci sono, ce ne sono tante, ma la inosservanza è sempre dovuta alla scarsa educazione alla sicurezza stradale.

## **Un giudizio-flash sugli autovelox, altro campo al centro di diffuse controversie...**

Le disposizioni sugli autovelox cambiano. Sulle strade extraurbane si può utilizzare l'autovelox solo se il massimo della velocità imposta su quel tratto è inferiore di non oltre 20 km/h rispetto a quanto previsto dal Codice per quel tipo di strada.

## **Gestione della mobilità urbana e della viabilità stradale. Difficile un compromesso tra individuazione dei punti cruciali e realismo oggettivo?**

Difficile ma non impossibile. Bisogna ritornare alla pianificazione della mobilità che negli anni è stata sempre più considerata un aspetto secondario.



## Quando 9 neopatentati su 10 risultano positivi all'alcoltest

Casuale ma certamente sintomatico e purtroppo anche preoccupante quanto è emerso dai controlli effettuati dalla polizia stradale, nell'ambito di un servizio congiunto fra le sezioni di Bergamo, Brescia e di Seriate. In 9 casi su 10 automobilisti multati, si è trattato di conducenti neo-patentati e 4 sono stati anche denunciati perché 3 sono risultati in eccesso di tasso alcolemico (dallo 0,8 fino al 2,52 g/l) e un quarto perché positivo da assunzione di cannabinoidi e anfetamine. Cinquanta le auto fermate da 4 pattuglie con ufficio mobile nei pressi dell'autostrada. La percentuale dei positivi - un quinto degli automobilisti fermati e controllati - impone una riflessione. Se si fa un'analisi proiettando su ampia scala i dati rilevati nello spazio di un'uscita serale della polizia, c'è da interrogarsi sulla curva complessiva della situazione e quindi sui comportamenti di chi guida nonostante lo sfioramento dei limiti fissati dal Codice della strada.

La Spagna dal 2010 al 2021 è riuscita ad abbassare il tasso di mortalità (numero di vittime per milioni di abitanti) da 53,3 a 31,8. La Grecia è passata nello stesso periodo da 112,5 a 56,9. Prendendo come parametro la lunghezza della rete stradale, la Svezia ha le strade più sicure d'Europa (tasso di mortalità dal 48,6 a 18,5), l'Italia è al 13.mo posto, con tasso di mortalità al 48,6. Nel 2021 in Italia si sono avuti 2.875 morti sulle strade (19.855 nei 27 Paesi UE); la Germania è al 30,9 e la Francia al 45.

Centrale è sempre l'educazione. È stato fatto un esempio: in Germania le cinture dei posti posteriori in auto sono allacciate dal 99%; in Svizzera fioccano le multe; in Italia solo l'11%.

LUCA VALDISERRI, giornalista  
"Da soli è una battaglia persa"

## Morire a 18 anni mentre cammini sul marciapiede

**G**li incidenti fanno notizia un giorno, certe conseguenze durano una vita per chi resta. Sono squarci che non si ricompongono più. Si presenta con amara, lucida ironia: «Fino a due anni ero **Luca Valdiserri**, giornalista del *"Corriere della Sera"*, professionista dal 1985. Poi sono diventato "il papà di **Francesco**", vittima di omicidio stradale. Così dopo tanti anni a seguire il calcio per il mio giornale, mi sono messo anche a studiare come evitare altre morti sulla strada. Da soli è una battaglia persa, insieme chissà...». Nota aggiuntiva sulla quale sarebbe doveroso soffermarsi a riflettere: pone la velocità come il primo problema della circolazione stradale in Italia.

Francesco Valdiserri, 18 anni, fu investito e ucciso la notte del 19 ottobre 2022 mentre camminava sul marciapiede lungo via Cristoforo Colombo a Roma, descritta come la strada a scorrimento veloce più lunga d'Europa e non casualmente anche tra le più pericolose. Qui, ogni anno la media è di dieci morti e la causa più ricorrente è la velocità. L'automobilista che travolse "Fra", come lo chiamavano tutti, in famiglia e gli amici, era una giovane di 23 anni risultata positiva agli esami tossicologici e alcolemici, poi condannata a 5 anni.

Esemplari sono state e continuano ad essere la forza interiore e manifestata, la dignità, la compostezza con cui il papà, la mamma **Paola di Caro**, entrambi giornalisti, si sono comportati. Questo il toccante ricordo della mamma di Francesco, due anni dopo la tragedia: "Ci hai regalato solo felicità per quasi 19 anni. Da due ci inondi

della forza di sopravvivere senza il tuo sorriso. Generosa, splendida, magica creatura. Ti amiamo, da sempre, per sempre, Fra. Mamma, papà, Dada”.

Ammirevole l’impegno con cui promuovono la causa della sicurezza sulle strade, facendo leva sul senso di responsabilità di ciascun conducente. Non si contano gli interventi critici e di sensibilizzazione sul *“Corriere della Sera”* (e le occasioni che si presentano restano purtroppo frequenti, con vittime di incidenti che avvengono non certo per fatalità. Franca e coraggiosa l’intervista con **Luca Valdiserri**, con il quale non si può far altro che convenire su una tristissima conclusione che è di ogni genitore quando perde un figlio: ci sono dolori dopo i quali puoi solo sopravvivere e non più vivere.

## **“La sicurezza stradale purtroppo rimane un tema poco sentito”**

**Perché è così difficile far recepire l’importanza basilare della responsabilità per la sicurezza di tutti sulla strada?**

La sicurezza stradale è un tema poco sentito. C’è molto fatalismo, un po’ come per le morti sul lavoro. Anche nel caso di Francesco c’è chi pensa che “era nel posto sbagliato al momento sbagliato”, mentre lui era “nel posto giusto” perché era sul marciapiede con il suo miglior amico. Nel posto sbagliato era la ragazza alla guida con tasso alcolemico tre volte oltre il consentito, non negativa alla cannabis e in eccesso di velocità. Però è un concetto non semplice da far capire. A tutti i livelli.

**Educazione stradale, antica nota dolente: cosa si potrebbe fare per promuoverla già partendo dai primi anni di scuola?**

L’educazione stradale nelle scuole sarebbe la base di una rivoluzione culturale. Ma occorrono investimenti importanti perché ogni tipo di formazione costa.

**È accertato che fra le prime cause degli incidenti c’è**

## **la velocità. Impossibile un deciso colpo di freno che si traduca in salvaguardia dell'incolumità di tutti?**

L'automobile, soprattutto in Italia, è uno status symbol e non un mezzo di trasporto. Le pubblicità di auto ricordano sempre in quanti secondi si raggiungono i 100 km/h partendo da fermo e quasi mai quali sono le dotazioni di sicurezza. È anche un problema culturale. Da noi correre in auto è un'abitudine e non un comportamento socialmente riprovevole. Abbiamo imparato a non fumare al cinema o sui mezzi pubblici, non a rispettare i limiti di velocità. L'automobile veloce è trendy.

## **Antico tasto dolente: la mancanza di controlli. La giustificazione: non ci sono uomini a sufficienza. E puntare di più sulla tecnologia?**

La tecnologia serve davvero se legata alla certezza della pena, che non deve essere esemplare, ma deve arrivare con regolarità. In Italia molte infrazioni con perdita di punti sulla patente vengono scaricate su nonni novantenni che magari non guidano più da tempo, ma hanno ancora la patente. In Inghilterra vengono esaminati anche video di infrazioni girati dai cittadini che in Italia, temo, verrebbero catalogati come spioni.

## **L'esempio dall'estero: 1 autovelox per 10 cassette deterrente che funziona**

**Se però si potenzia la sorveglianza con gli autovelox, sappiamo qual è il destino. Fleximan docet. Il cane si morde la coda...**

Non servono tanti autovelox. In Inghilterra montano "cassette" dove non sai se c'è dentro un autovelox oppure no (idem in diverse città svizzere, NdA). Funziona comunque come deterrente proprio perché non lo sai. Con dieci cassette e un solo autovelox puoi limitare la velocità in un lungo tratto. Però torniamo al concetto di certezza della pena. Se poi le multe vengono contestate e cancellate per vizi di forma...

**Abbiamo un parco di 40.915.229 autovetture (54.813.606 includendo tutte le tipologie di veicoli) secondo l'ACI-2023. Sulle strade italiane sono stati conteggiati poco più di 11 mila autovelox, il 17% degli autovelox installati in Europa. Per alcuni sono addirittura troppi. E alcune magistrature indagano sui regolatori di velocità, molte multe vengono cancellate... Non è paradossale?**

È una forma di egoismo molto diffusa in Italia: "A me non capita perché sono bravo". Però contiamo oltre 3.000 morti all'anno. Forse non siamo così bravi. L'Università "La Sapienza" di Roma ha fatto uno studio su come ci vediamo al volante: da 8 se parliamo di noi, da 4,5 se parliamo degli altri. La colpa non è mai nostra.

**Secondo una stima di Segugio.it, in Italia circolano 2,8 milioni di veicoli non assicurati. Come è possibile in tempi di apoteosi tecnologica? Manca la volontà di individuare i trasgressori, con tutte le conseguenze del caso?**

In questo caso più pattuglie sulle strade e più controlli sarebbero un deterrente. Ma ci sono i numeri? Mi preoccupa anche l'enorme crescita di targhe straniere in circolazione, probabilmente per risparmiare sulle assicurazioni stipulandole altrove. Però servirebbe uno studio che io non posso fare.

**Siamo il Paese delle incoerenze?**

Siamo il Paese del fatalismo.

**Dopo una sciagura come quella che vi ha colpito con la perdita del figlio Francesco, qual è lo stato d'animo suo e della moglie di fronte a tragedie non dovute alla fatalità e che lasciano vuoti incolmabili?**

Fin dal primo giorno abbiamo cercato di pensare a come tener vivo il ricordo di "Fra" attraverso le sue passioni: musica, cinema, teatro. Abbiamo organizzato e continuiamo a organizzare concerti, cortometraggi, happening grazie all'aiuto dei suoi amici. Preferiamo concentrare le nostre

energie sul potenziale dei giovani, che è enorme quando viene concessa loro la possibilità di esprimersi. Non abbiamo mai voluto fare di "Fra" un simbolo solo della sicurezza stradale, ma piuttosto della necessità di trovare un modo di divertirsi creativo e rispettoso della vita altrui.

## **Il commento del papà alla sentenza per la tragica fine di Francesco**

*Questo il commento rilasciato da Luca Valdiserri dopo la sentenza per la morte di suo figlio Francesco a TG Zero, di Radio Capital. È un esempio di compostezza, di equilibrio e misura di cui il padre e la famiglia hanno dato e stanno continuando a dare. Dimostrazione che anche l'educazione ha un suo stile.*

"Non voglio fare una valutazione della **sentenza**, non ho alcuna esperienza di giurisprudenza. Conoscevo un po' la legge che però ha al suo interno una **forbice** molto **ampia** tra **pena minima e massima**. Credo che la scelta del giudice sia **corretta**, poteva essere una condanna più alta, però il fatto che abbia in qualche modo corretto **la richiesta del Pubblico Ministero** secondo me è un segnale di forte **attenzione** nei confronti di questo **problema** della **violenza stradale** e anche di rispetto nei confronti di Francesco, perché non capita molto spesso che il giudice eroghi una pena più alta di quella che è stata la richiesta dell'accusa. Non è che 5, 10 o 2 anni ci avrebbero restituito nostro figlio, ma l'importante è che sia venuto fuori con molta chiarezza che la **morte** di Francesco sia stata particolare, stava camminando sul **marciapiede**, era in una situazione in cui doveva essere totalmente protetto. Non voglio dire che un **incidente stradale** fra due auto sia meno grave, i lutti sono terribili sempre. Ma nel caso di Francesco, da papà ansioso, gli avevo impedito di avere un motorino ma non mi ero spinto al punto di dirgli di non camminare sul marciapiede".



## Intervenire alla radice per ridurre gli incidenti

Uno dei mezzi di comprovata efficacia perché il messaggio della sicurezza per tutti sulle strade passi è la certezza della punibilità e della pena contro chi trasgredisce. E questo si traduce in concreto nel controllo della velocità con gli strumenti tecnologici di cui oggi si dispone. Fuor di metafora sono i rilevatori di velocità, quindi gli autovelox che si confermano come i mezzi più convincenti per indurre al rispetto dei limiti. Se è accertato che l'alta velocità è all'origine di molti sinistri, si ha anche un riscontro da statistiche del notevole abbassamento degli incidenti laddove gli autovelox sono installati, con tutte le premesse e garanzie di legge sul come e dove. L'autorità istituzionale - dallo Stato fino ai Comuni - deve essere garante della correttezza, della regolarità nella posa e nel funzionamento degli autovelox. Posta questa come premessa irrinunciabile, ci sono anche le esperienze che vengono dall'estero a dimostrarne utilità e necessità.

Un esempio: dove in Italia sono stati installati i Tutor gestiti dalla Stradale si è arrivati a un abbassamento della velocità con percentuali che vanno dal 25 al 15%, con parallelo calo fino al 77% degli incidenti stradali. Va poi anche sottolineato che i Comuni devono reinvestire in sicurezza stradale il 50% degli incassi fatti con le multe.

Altro esempio che giunge stavolta dalla Gran Bretagna, da una ricerca fatta dalla London School of Economics (Lse). Sotto esame 2500 strade sorvegliate almeno con un autovelox: qui, in 25 anni, gli incidenti si sono più che dimezzati e il numero dei morti s'è abbassato del 10%. Al punto in cui siamo, bisogna "fare" e alla svelta, perché - come ha giustamente scritto Giangiacomo Schiavi su "la Repubblica" (23 aprile 2024) - siamo «circondati da automobilisti che sembrano venuti dalla giungla, pericolosi e incivili. Poter dire "è andata bene", non basta».

**ALESSANDRO INVERNICI/“Noi, insieme  
una presenza operativa e mobile dal 2007”**

**Nome: “Ragazzi On the Road”**

**Traduzione:  
dove l’incidente chiama**

“**R**agazzi On the Road” è una realtà operativa dal 2007: è una storia, un’esperienza e una presenza che si allungano nel tempo. Chiedo a **Alessandro Invernici**, che ne è l’infaticabile pioniere e al tempo stesso la sensibile anima di questa pluribenemerita intuizione, come maturò l’idea tradotta in concretezza.

“È nata sull’asfalto, tra le lamiere contorte di un incidente stradale”, dice il lapidario atto di nascita. Il seguito è la consequenziale traduzione in volontà dell’impegno samaritano, assunto come dovere personale e al tempo stesso di valenza sociale. E l’ideatore, che come prima vocazione ha quella del cronista a tutto campo in una televisione locale, spiega: «L’ennesimo incidente funesto di quell’estate che, da cronista, avevo dovuto raccontare. C’era un agente di Polizia Locale. Non lo conoscevo. Pochi scambi, uno sguardo, una domanda: “Come possiamo far capire tutto questo prima che sia troppo tardi?”. Da quello scontro è nato un incontro.

E da quell’incontro, un progetto fuori dagli schemi: portare i ragazzi dentro la realtà, non sopra una cattedra. Prima sui palchi delle piazze, poi in diretta TV sulla sua Antenna 2, infine sulla strada vera.

«Con noi, fin dall’inizio, persone che ci hanno creduto: l’agente Giuseppe Fuschino, Claudia Masinari, l’amministratore illuminato Marco Masserini. E il prefetto emerito di Bergamo, Camillo Andreana, che ha avuto il coraggio di iniziare, istituzionalizzando questo percorso. Il primo

presidente fu Giovanni Vinciguerra, poi Giancarlo Bassi. Oggi al timone c'è Egidio Provenzi, con al fianco la moglie Mari. Li ringrazio tutti. Quando sembrava solo un azzardo, loro hanno detto sì. Oggi è in piena espansione in Italia. E continua a camminare».

## **“Un'alleanza educativa che genera coscienza”**

**Quale a giudizio del suo creatore il pregio decisivo di tale intuizione o, detto diversamente, la carta che fa la differenza?**

Il contatto diretto con la realtà. Chi partecipa lascia il cellulare, si immerge, osserva, ascolta. Si accompagnano alla pattuglia, vivono da vicino i turni, i silenzi, le scelte. Affiancano soccorritori, agenti, operatori del Numero Unico d'Emergenza 112, di cui la "Associazione di Promozione Sociale Ragazzi On the Road" è testimone diretta ed è testimonial tra i giovani in Italia. Salgono in ambulanza, assistono in *shock room*, entrano nelle centrali operative. E spesso - lo vediamo - si dimenticano perfino del cellulare, presi come sono da ciò che accade. Una notte con la Polizia Locale basta per capire che quei controlli non servono a togliere patenti, ma a salvare vite. E quando vivi questo, non sei più lo stesso.

**In che cosa consiste la vostra specificità nell'approccio alla strada e ai suoi innumerevoli aspetti e problemi d'oggi?**

I ragazzi sono parte. Non spettatori. Vivono turni con Polizia Locale, Vigili del Fuoco, Guardia di Finanza, Agenzia delle Dogane. Affiancano gli operatori del Numero Unico d'Emergenza 112, dalle centrali uniche di risposta, alle auto mediche, alle ambulanze. Collaboriamo con ospedali, ATS, ASL, grandi aziende che credono in noi, con chi vuole davvero investire sulla prevenzione. Tutti gli attori della sicurezza, del soccorso e della salute. È una grande

alleanza educativa che genera coscienza, rispetto e - a volte - vere vocazioni. Ci sono ragazzi che dopo On the Road sono diventati soccorritori, agenti, vigili del fuoco.

### **“Ragazzi che educano ragazzi”: una bella e coraggiosa scommessa. Bilancio in corso d’opera?**

Più che una scommessa, è una risposta concreta a un disagio che cresce. Lo vediamo ogni giorno, con i numeri e con i volti. Il bisogno c’è. E si fa sentire. Ma quando i ragazzi vengono coinvolti, non come spettatori, ma come protagonisti, le cose cambiano. Chi ha vissuto l’esperienza, la restituisce. E lo fa con autenticità, senza filtri. Il passaggio tra pari funziona perché è reale. Perché arriva da chi ha visto, toccato, capito. E chi ascolta, lo sente.

### **Il volontariato che posto occupa nella vostra programmazione? E il termometro che temperatura indica in un tempo in cui è forte la tentazione di ripiegare su sé stessi?**

È la spina dorsale. Ragazzi On the Road è una realtà aggregante, con un coinvolgimento multiplo:

- Ministeri, Prefetture, Questure, poi Regioni, Province, Comuni, Forze dell’Ordine, enti del terzo settore;
- Lions, Rotary, famiglie, oratori, scuole e Università;
- con ACI Bergamo, e non solo, abbiamo avviato un percorso prezioso che, già nei primi anni, ci ha portato ad avvicinare i ragazzi al mondo delle auto-scuole. Da lì è nata una sinergia più ampia, che ha portato anche alla firma di un protocollo nazionale con UNASCA, per far vivere ai giovani esperienze concrete a contatto con chi forma davvero alla guida consapevole;
- ogni settimana arrivano oltre 50 candidature spontanee da tutta Italia.

I giovani ci sono. Hanno voglia di esserci. Basta coinvolgerli davvero.

### **Quale l'emergenza più acuta che andate riscontrando?**

La disconnessione. Viviamo iperconnessi, ma spesso lontani da ciò che conta. Noi riportiamo i ragazzi dentro la vita vera, dove ogni attimo pesa. E lì si accorgono che c'è ancora qualcosa per cui valga la pena fermarsi.

### **Tutti premono il tasto dell'educazione stradale e il messaggio non trova ostacoli sul piano ideale, ma è sul pratico che c'è il lato debole: a tuo avviso qual è e che cosa ci vorrebbe per fare il balzo necessario?**

Meno spot, più realtà. Serve sostenere esperienze che facciano vivere prima di spiegare. I ragazzi devono vedere con i loro occhi. E poi scegliere. Noi ci siamo già. Basta crederci.

### **Notti passate tra sirene, soccorsi e dolore**

### **Grammatica e pratica: un rapporto sempre complesso. Come farlo viaggiare al meglio in un'epoca che si fa sempre più veloce nelle esigenze, ma problematica da tradurre nei comportamenti?**

Invertire l'ordine. Prima si vive, poi si spiega. Solo chi ha visto cosa accade davvero, sa come comportarsi. La grammatica della strada parte dal vissuto.

### **La velocità è tra le note più dolenti e ricorrenti: c'è speranza di ottenere finalmente qualche risultato correttivo o bisogna solo rassegnarsi?**

C'è speranza, ma non nasce da un verbale. Nasce da una notte passata tra sirene, soccorsi e dolore. Un ragazzo che ha assistito a un incidente non guida più nello stesso modo. È lì che scatta qualcosa.

**Centinaia, o più realisticamente migliaia, di multe sono state cancellate dietro ricorso a seguito delle denunce presentate contro regolatori di velocità (autovelox) di**

**dubbia o non corretta omologazione/approvazione. Non è propriamente edificante questo stato di cose per indurre al rispetto della velocità. Passa il principio del farla franca, con quel che segue (Fleximan e suoi seguaci )...**

È un messaggio che rischia di disorientare. Ma l'Associazione di Promozione Sociale Ragazzi On the Road non si schiera. Non commenta. Si limita a mostrare la realtà. E chi la vive, sa quanto costa ogni leggerezza.

**Adesso "On the Road" è in fase di espansione continua. In sintesi un quadro del vostro impegno, che è arrivato anche nei paesi delle Valli...**

Siamo nei grandi centri e nei paesi più piccoli, dalle metropoli alle valli. Accogliamo minori non accompagnati, affianchiamo ragazzi messi alla prova, lavoriamo con famiglie e scuole. Da Bergamo a Seul cresce l'interesse. Il progetto è stato riconosciuto come *best practice* a livello mondiale al Forum dei Valori Sociali. E anche in Italia, i segnali sono concreti: a Rimini, i Ministri dell'Interno e delle Infrastrutture, Matteo Piantedosi e Matteo Salvini, sono scesi in strada con i nostri ragazzi, in un servizio interforze. Le istituzioni ci credono.

**"La prevenzione funziona solo se arriva prima"**

**Qual è il rammarico più lacerante di questi 18 anni alla guida di "On the Road"?**

Quando arriviamo tardi. Quando un ragazzo perde la vita, e ci si chiede: e se avesse vissuto questa esperienza? La prevenzione funziona solo se arriva prima. Ecco perché non possiamo perdere tempo.

**E l'auspicio che preferisci, con vista sui prossimi 20 anni?**  
Che l'esperienza venga sempre più riconosciuta a livello istituzionale. Che entri stabilmente nelle politiche edu-

cative e di prevenzione. Che ogni ragazzo d'Italia possa viverla almeno una volta. Perché i giovani hanno voglia di mettersi in gioco, di esserci, di fare la differenza. Se vengono chiamati con generosità e passione, rispondono. E quando rispondono, accade qualcosa di grande. Perché On the Road, oggi più che mai, è un progetto salvavita.

**IVANNI CARMINATI/Presidente Associazione  
familiari vittime della strada**

## **Necessario un urgente cambio di mentalità**

Quanto sta avvenendo sulle strade è più di un'emergenza e da tempo nei notiziari si parla di stragi. Dall'inizio del 2025 al 30 marzo, in 90 giorni, già 18 i morti bergamaschi sulle strade: 9 in più rispetto allo stesso periodo, che in percentuale si traduce in un aumento del 100%. Durante il 2024 sono state 44 le persone residenti nella provincia di Bergamo che persero la vita in incidenti della circolazione. Mettersi in strada equivale spesso a un consistente rischio di scontri e investimenti, una cronaca di ordinaria quotidianità. Soprattutto per i più fragili degli utenti, che sono i pedoni e i ciclisti.

### **Educazione come punto di partenza**

Nella provincia di Bergamo è attiva e operativa dal 2007 in materia di responsabilizzazione di tutti gli utenti l'Associazione italiana familiari e vittime della strada ([www.vittimestradabergamo.it](http://www.vittimestradabergamo.it)). A darle vita è stata la generosa intuizione di Ivanni Carminati che in un incidente perse il figlio Cristiano di 9 anni. *"Ci manchi CRIS, ci mancano i tuoi occhioni pieni di vita, le tue risate, il tuo modo educato e gentile di quando ci parlavi, ma al tempo stesso estroverso e allegro di quando giocavi. Grazie per i momenti belli che abbiamo passato insieme, grazie di cuore"* sono le parole con cui Ivanni, la moglie Patrizia e i figli Irene e Sebastiano hanno voluto ricordarlo, trasformando il dolore in un impegno per la vita e la sicurezza sulle strade. Questa associazione organizza incontri, tiene corsi di

formazione per gli insegnanti, svolge opera di divulgazione, distribuisce materiale, non trascura niente di ciò che contribuisce a creare un cambio di mentalità. Inutile infatti parlare di fatalità, ineluttabilità, destino o circostanze, quando queste sono disinvoltamente ignorate. Si impongono controlli più sistematici e meno occasionali sulle strade, come va auspicando da tempo il presidente dell'ACI di Bergamo Valerio Bettoni, e proprio l'ACI sta moltiplicando gli sforzi di prevenzione, coinvolgendo quanti più soggetti e associazioni per una campagna costante, affinché tutti gli utenti "vedano" prima i pericoli e non quando malauguratamente un incidente è accaduto. Abbiamo intervistato il presidente, Ivanni Carminati.

**Davanti alla drammatica evidenza delle cifre, non possiamo limitarci a impressionarci un po'. Da che parte cominciare per invertire la tendenza?**

Dal mio punto di vista bisognerebbe fare più prevenzione, più incontri nelle scuole, perché gli studenti saranno i futuri utenti della strada. Più controlli da parte delle forze dell'ordine, ma si sa che l'organico non è sufficiente per poter coprire tutto il territorio in maniera capillare.

**Quando si perde un figlio, con quale animo si può riprendere a guardare la vita?**

La perdita di un figlio per i genitori è il dramma più grande che possa accadere. Si è abituati ad accompagnare al cimitero i nonni, magari anche i genitori, ma un figlio che muore è un dramma difficile da accettare. I figli sono il futuro, l'attenzione della nostra vita, i nostri sogni. Specialmente se è l'unico figlio. Noi familiari siamo costretti a convivere con il nostro dolore per il resto della vita. Ma la vita continua, la nostra attenzione si concentra sugli altri figli se ne abbiamo ancora. Dobbiamo cercare di ritrovare il nostro equilibrio di prima, anche se non è facile. Le varie festività non sono mai più come prima, i ricordi si faranno sentire più lancinanti in quei giorni.

**Un congiunto che muore in un incidente della strada lascia in chi resta uno squarcio affettivo che non si cicatrizzerà più. Quanto possono essere di aiuto per i familiari il ricordo, la vicinanza, la condivisione, la solidarietà?**

È molto importante non lasciare i familiari da soli. Come associazione contattiamo i familiari con una lettera di condoglianze, offriamo assistenza psicologica e legale, ma la cosa più importante è l'aiuto morale. Parlare con altre persone che hanno subito lo stesso dramma è molto d'aiuto: non dobbiamo e non possiamo lasciarli soli con il loro dolore.

**E la memoria di queste tragedie come può essere orientata a creare comportamenti di prudenza e di rispetto della vita sulle strade?**

Molti familiari si danno al sociale che può essere l'oratorio, l'ausser, polisportive di vario genere. L'importante è tenersi attivi, questo aiuta molto a superare la lacerazione di un vuoto incolmabile nella propria vita.

## **Comportamenti rischiosi con troppa disinvoltura**

**Partendo dalla sua esperienza e dalla sua sensibilità, che lettura fa dei comportamenti che si vedono ogni giorno sulla strada?**

Purtroppo ne siamo spesso spettatori diretti. Le cause si ripetono con monotonia che ritroviamo poi nelle cronache sui giornali: velocità, uso del cellulare al volante, guida prepotente, fretta di arrivare, imprudenza e inosservanza della segnaletica e delle regole del Codice.

**Come associazione riscontra alcuni incoraggianti risultati dall'attività e dalle iniziative di prevenzione messe in atto?**

Lo vediamo dal vivo durante gli incontri nelle scuole o con la popolazione. Diversi ragazzi anche dopo alcuni

anni ci dicono che di ricordarsi dell'incontro fatto nella loro scuola, di certe esperienze sentite, di filmati che sono rimasti impressi nella loro mente e questo ci conforta e ci motiva a continuare nell'opera di prevenzione e sensibilizzazione.

**Appunto, si parla e si insiste molto sulla prevenzione e sulla responsabilità di ogni utente della strada: ritiene che bastino per cambiare il corso della situazione?**

Per alcuni il tema degli incidenti è una ipotesi remota alla quale non si pensa. Vuoi che capiti proprio a me? L'incidente può accadere a tutti, esperti alla guida oppure no, colpa propria o colpa altrui. Non bisogna mai abbassare la guardia mentre si è alla guida di un veicolo.

**Raddoppiando la velocità  
spazi di frenata quadruplicati**

**Che idea si è fatto delle nuove norme entrate in vigore con il Codice della strada varato ufficialmente il 14 dicembre 2024?**

Sono favorevole alle nuove norme, come casco per monopattini, assicurazione obbligatoria, targa ecc.; le nuove leggi non devono però passare solo come messaggio di repressione, ma come responsabilità per una guida sicura e nel rispetto delle regole. Se una persona guida osservando le norme non dovrebbe avere paura di incappare in sanzioni.

**Dal suo osservatorio, quali sono i lati più deboli, che si traducono poi in puntuali infrazioni del Codice?**

Diciamo che ogni categoria di utenti della strada ha i propri comportamenti a rischio. Ci imbattiamo in ciclisti che viaggiano a tutto campo e non in fila indiana, motociclisti che superano con slalom azzardati colonne di auto ferme, automobilisti che usano il cellulare mentre guidano, ma anche pedoni che non attraversano sulle strisce dove

ci sono o non si accertano che il veicolo che si avvicina li abbia visti e che stia rallentando.

**In ordine di priorità, che cosa servirebbe a livello di provvedimenti e interventi perché le strade non diventino il pericolo pubblico che di frequente si rivelano per irresponsabilità colposa di vari soggetti?**

C'è il problema delle buche, un oggettivo pericolo per tutti; c'è la scarsa segnaletica, in alcuni casi nascosta da alberi o cespugli... I fattori precipitanti sono molteplici. Non mi stanco però di ripetere che viaggiare a 50 Km/h non è come viaggiare a 100, la velocità fa la differenza. Quanti tengono in considerazione il fatto che raddoppiando la velocità, gli spazi di frenata quadruplicano? Guidare con prudenza e rispettare il Codice della strada fa la differenza, che è spesso il confine fra la vita e la morte.

La sede provinciale di Bergamo dell'Associazione italiana familiari e vittime della strada è stata ufficialmente aperta nel gennaio 2007. Finalità principali: contattare le famiglie che in un incidente hanno perso un congiunto, portare conforto umano, sostegno morale, assistenza legale e psicologica perché la famiglia non si senta smarrita e lasciata sola dopo una tragedia che cambia la vita, con rischio di isolamento nel dolore, nello smarrimento, in struggenti e inconsolabili addii. Condividere il proprio dolore aiuta a superare in parte lo squarcio affettivo del lutto.

Intenso e costante l'impegno per far conoscere l'associazione in provincia: incontrando studenti nelle scuole di ogni ordine e grado, interagendo con le istituzioni presenti sul territorio, partecipando a convegni, promuovendo serate informative.

Sede provinciale di Bergamo: presso Ivanni Carminati, via XXV Aprile 30, Filago (BG) Cell. 349 6496809 - email: ivanni.carminati@gmail.com Sito: [www.vittimestradabergamo.it](http://www.vittimestradabergamo.it)

*Barcellona, una delle prime metropoli a sposare la «green revolution» con oltre 250 km di piste ciclabili, è stata anche fra le prime a dire basta alla maleducazione imperante in materia di monopattini. Una nuova ordinanza, in vigore dal 1° febbraio, prevede multe fino a 500 euro per chi guida monopattini o bici sui marciapiedi, e per chi li parcheggia davanti all'entrata di scuole o ospedali, sanzione che scende a 50 euro per chi li lascia su marciapiedi larghi meno di 3 metri. Le cattive abitudini dei catalani – il 74% circola in bici, scooter o monopattini sui marciapiedi, il 12% va contromano – risvegliano Barcellona dal sogno visionario di Salvador Rueda, l'ecologista che ha inventato i «superisolati» senza auto e l'urbanistica ecosistemica. Ora il giro di vite. L'ordinanza comunale, approvata dalle sinistre con l'astensione del Partito popolare e il voto contrario di Vox, impone anche obbligo di casco e limite di velocità a 25 km/h. Un avviso per i «rider» che sulle bici iper-motorizzate schizzano a pelo di pedone in tutte le città.*

**Sara Gandolfi**, *Corriere della Sera*  
(5 gennaio 2025)

**FEDERICA MORMANDO/Psichiatra,  
psicoterapeuta, esperta iperdotazione intellettiva**

## **Uscire dal virtuale diffuso che limita la percezione della realtà**

**Q**uello che avviene sulle nostre strade è sotto gli occhi di tutti, ogni giorno, per chi le deve percorrere. Si vive l'esteso campionario degli eccessi, delle libertà ampiamente interpretate, della maleducazione che spesso sconfinata nella prepotenza. I marciapiedi sono uno spazio che avrebbe anche una precisa destinazione d'uso. Di fatto chiunque fa esperienza di occupanti abusivi e anche in contromano, viaggiatori in monopattino. E quando non si incrocia chi guida uno di questi mezzi motorizzati, che avanzano anche veloci, succede che li si trovi parcheggiati (si fa per dire, il verbo più appropriato è "lasciati" o "abbandonati") dove capita.

Dei comportamenti nei quali ci capita di incappare spesso quando ci mettiamo in strada parliamo con la psichiatra e psicoterapeuta Federica Mormando, che si occupa di disagi psichici, crisi adolescenziali, di coppia ed esistenziali, problemi lavorativi e scolastici. È esperta di riconoscimento, didattica e ricerca per allievi ad alto potenziale intellettuale.

### **Prudenza d'obbligo fino al... torcicollo**

#### **Federica Mormando, come si trova da pedone sul marciapiede?**

Come nell'autoscontro, soprattutto se esco da una porta o faccio una curva: chi mi passerà sopra? Pur essendo più sporadici gli incontri perigliosi di monopattini di bimbi, orgogliosamente ostentati da genitori di solito ridenti (ma che bravo che va in "monop" a tre anni!), tra

monopattini di adulti, biciclette, eccetera, il marciapiede è pericoloso.

### **Il suo rapporto personale schietto con monopattini e bici.**

Odio puro frammisto a pena per loro che rischiano inconsapevoli. Sono arroganti, al di là di ogni regola, se li salvi (e salvi te, perché i guai se li investi sono infiniti), si incavolano pure e fanno gestacci.

### **Che cosa le crea più disappunto o paura quando si mette in strada a piedi?**

La difficoltà di guardare contemporaneamente a destra e a sinistra, fino al torcicollo...

### **Quando manca il rispetto e si sfida ogni regola**

#### **E quando poi le tocca guidare? Qual è il suo giudizio sui comportamenti dei conducenti di veicoli sulle nostre strade?**

Guidano in un universo parallelo nel quale si sentono soli e divini. Non soltanto credono di poter sfidare ogni regola (vanno in senso vietato, sulle corsie preferenziali, ti sfrecciano da tutti i lati, tagliano la strada), ma si sentono anche immuni, giustificati dalla presunzione di chi osanna il green. Inoltre non hanno in genere avuto l'educazione al rispetto, e neppure ad accorgersi di chi gli sta attorno. Spesso penso che se mi sposto di 10 cm ne piglio sotto uno. Quanto alle auto, non capisco come facciano i conducenti a scrivere messaggi mentre sono alla guida. Eppure, sì si sentono evidentemente in una stanza tutta loro. L'aggressività, più o meno presente in tutti, causa viabilità stortata, code infinite, che soprattutto per chi lavora non è il massimo, esplode anche in comportamenti sopra le righe senza motivo reale. Suonano anche senza motivo plausibile. Inoltre scatta il rosso e qualcuno parte, non credo dal-

tonico. È quasi rosso, ed eccoli a intasare l'incrocio. Poi ci sono quelli che non sopportano uno davanti, anche se c'è la coda, e fanno giravolte e contorsioni per piazzarsi davanti, fermi ovviamente. Non vanno dimenticati i pedoni con le loro disinvolture, le loro "libertà" di attraversare dove, come e quando vogliono. E spesso molti camminano con le cuffie e gli auricolari per ascoltare musica o per conversare distratti. Anche questa è irresponsabilità pericolosa.

**«La sicurezza è una priorità della Repubblica» ha detto il Presidente, Sergio Mattarella. Qualcuno sussurra con giustificato sarcasmo che "in Italia correre non è reato. È un'abitudine". Adesso c'è il nuovo Codice: cambierà qualcosa secondo lei?**

Non so, ma non credo, sono troppo abituati a pensare - cioè non pensare - ad altro. A meno che non si scateni una marea di vigili e poliziotti a dispensare tremende sanzioni, sempre che sia loro permesso.

**A cosa attribuisce i consolidati usi e abusi che spesso sono all'origine di incidenti e riesce a intravedere qualche possibilità di correttivi o miglioramenti?**

Narcisismo, mancanza di logica, mancanza di attenzione, mancanza quasi totale di considerazione per le possibili conseguenze (pensiero complesso) impunità vera o percepita, droghe, psicofarmaci. Correttivi? Diversi esami di patente, con prove di individuazione di persone o oggetti vicini, labirinti, prove di logica e di previsione. Prima delle prove sia teoriche sia pratiche, introdurre l'obbligo che per essere ammessi bisogna superare le prove di cui sopra. Pura utopia, naturalmente, al punto in cui siamo. Siamo immersi in un virtuale diffuso che limita la percezione della realtà. Perché cambi davvero qualcosa sono indispensabili controlli più regolari e certezza della pena per chi infrange le norme.

## **Non è mai troppo presto per cominciare**

**Tutti concordano sulla necessità di fare educazione per abituare presto i bambini a comportamenti corretti e di prudenza preventiva quando ci si mette in strada. Da quale età è consigliabile iniziare? Da psichiatra ha qualche indicazione pratica?**

A guidare l'auto si può imparare già a 3 anni e non sembra paradossale. Si tratta di sviluppare la "sensibilità propriocettiva", quel processo che porta a non farci sbattere contro ciò che ci sta intorno. Si deve sapere che accanto agli organi sensoriali e ai meccanismi di percezione, c'è la padronanza dello spazio circostante, la quale presuppone in particolare:

- il controllo delle emozioni, che permette la concentrazione;
- la lettura e la memoria dello spazio;
- la percezione dello spazio in movimento;
- l'orientamento nello spazio;
- la percezione di sé nello spazio.

Si incomincia ad acquisire queste competenze molto presto. Il motivo principale per cui tutti i mezzi di locomozione sono diventati pericolosissimi è la diffusa, scarsa o inesistente educazione a percepire lo spazio, oltre al narcisismo imperante che porta a non attribuire la dovuta importanza agli altri. Mettiamoci anche la mancanza di previsionalità e di altre competenze alle quali bisogna educare fin da piccoli.

### **Domanda d'obbligo: come educare la sensibilità propriocettiva?**

Ci sono alcuni esercizi-giochi che si possono proporre fin dai due anni e mezzo-tre (qui ricordo che gioco e studio per i piccoli coincidono).

**IL FILO** - Si propone questo esercizio del filo quando i bambini camminano in modo sicuro. Il suo scopo è perfezionare l'equilibrio, il controllo dei movimenti finalizzati

e l'attenzione-concentrazione. Si disegna, anche con uno scotch nero, una linea circolare chiusa sul pavimento o su un tappeto che si può stendere per questo scopo. Il bambino deve camminare sul "filo" con precisione, come un funambolo su un filo sospeso. Col piede interamente appoggiato sulla linea, si procede poggiando il tallone contro la punta del piede che precede: l'attenzione è tutta concentrata sui piedi. Quando il bambino è sicuro, si aggiungono all'esercizio difficoltà crescenti che costringeranno a dividere l'attenzione fra diverse parti del corpo: una bandierina da tenere in alto, poi un cucchiaino nel cui incavo trasportare una pallina senza farla cadere o un bicchiere con un po' di acqua da non rovesciare; infine un piccolo cestino da trasportare sulla testa. Questo esercizio si può far eseguire anche a tempo di musica (o battendo a tempo le mani): dapprima ad un solo ritmo, in seguito alternando ritmi diversi.

**EVITARE GLI OSTACOLI** - Bisogna anche educare i bambini a percepire ed evitare gli oggetti, oltre che ad accorgersi delle persone. Questo, ad esempio, lo si può fare creando un percorso ad ostacoli e incitando i bambini a traversarlo senza urtare nulla, dapprima adagio, poi sempre più rapidamente. Il gioco può essere fatto all'aperto, ma anche in casa, ponendo delle cassette, dei libri, insomma oggetti grandi e piccoli da un capo all'altro della stanza e incitando ad attraversarla sempre più velocemente.



## Ma quei 2,8 milioni di veicoli che circolano senza assicurazione...

Chissà se fra nemmeno 3 anni ci muoveremo su taxi robotizzati, secondo lo scenario ora non più solo futuristico rimbalzato da un palcoscenico americano all'insegna di "una svolta cruciale" nel traffico urbano. Il taxi completamente autonomo e addirittura senza il volante è già stato battezzato: si chiama "Cybercab". Il corredo di notizie che accompagna i lanci di questo avvenire prossimo venturo dice che a gestire tali veicoli sarà - ovviamente - l'avanzata altrettanto veloce dell'intelligenza artificiale che si muove orientata solo da telecamere invece che da radar e sensori. E si è già calendarizzata la disponibilità del "Cybercab": nel 2026, in pratica dopodomani. Staremo a vedere e come dice il proverbio, se sono rose fioriranno. Restando con i piedi per terra sulle strade della nostra quotidianità sperimentata, c'è da sperare che prima dell'apparizione del robot al volante, si riesca - grazie anche all'entrata in vigore del nuovo Codice della strada - a fare l'auspicato balzo in avanti per migliorare la circolazione collettiva sulle strade.

Altro aspetto preoccupante e su cui si è più volte richiamata l'urgenza di un intervento risoluto: non è più tollerabile che in Italia viaggino ancor oggi 2,8 milioni (cifra quasi certamente in difetto) di autoveicoli non assicurati, con Lombardia e Campania ai primi posti in questo sottobosco oscuro che la tecnologia e l'efficienza dovrebbero disboscare, ed è risaputo che l'inefficienza è colpa. La conta delle vetture senza copertura assicurativa è del luglio 2024 con "Segugio.it".

DANIELE NOVARA/Pedagogista, saggista  
sul multibullismo e dintorni

## Troppi Rambo senza freni da fermare perché violenti

Quanta analogia è ipotizzabile tra il fenomeno adolescenziale e quello dei molti che lo interpretano quando si mettono alla guida di un mezzo motorizzato, con atteggiamenti di potenza soverchiante espressa a colpi di accelerazione? È una domanda che sorge quando in strada si vedono in azione - più corretto sarebbe dire sfrecciano - come dei Rambo, incuranti dei pericoli che creano a sé stessi e al popolo degli altri utenti.

Uno che ha analizzato a fondo i comportamenti del bullismo, partendo dai bambini, è Daniele Novara, pedagogista e fondatore del Centro psicopedagogico per l'educazione e la gestione dei conflitti con sedi a Piacenza (sua città-base) e Milano. Per parafrasare il concetto di un titolo del pedagogista che ha avuto molto successo, è possibile che "i bulli non sanno litigare", quando sono bambini e ragazzi, ma quando crescono, sanno "correre", verbo padre di molti comportamenti sfocianti in eccessi di ogni genere. Leader assoluta per sanzioni comminate, ma ancor prima per essere in testa alle cause di incidenti è la velocità, che ha poi nella sua scia abbondanza di infrazioni.

Daniele Novara, autore di una collana ricca di 60 libri sulle molteplici problematiche del mondo formativo, è uno allenato da oltre 40 anni a trattare casi di disadattamento con una forbice anagrafica che dai figli si estende anche ai genitori con i loro di sbandamenti (e c'è anche qui una crescente varietà).

Uno dei cambiamenti più preoccupanti riscontrati nella sua professione da Novara è proprio la progressiva per-

dita di autorevolezza, di testimonianza e di coerenza degli adulti nel loro ruolo e nel porsi come punto di riferimento. La prima scuola è l'esempio che viene dato. Già, ma chi e che cosa si insegna in una società dove primeggiare, raggiungere, conquistare sono in regolare "pole position"? Quali sono i modelli che vengono trasmessi, anche quando la famiglia è riunita in viaggio nell'auto e si ingaggiano sorpassi e manovre azzardate senza senso? La temperatura delle nevrosi di cui siamo - talora anche inconsciamente - portatori è sempre alta nei termometri della quotidianità, con le sue "corse" e i piccoli assorbono, respirano questo clima: che va rasserenato non appesantito. Attenzione dunque all'incidenza delle nostre autobiografie.

## **Quella tana libera aperta a tutti**

**Che rapporto corre (e il verbo pare appropriato) tra il bullismo, fenomeno alquanto diffuso nel mondo adolescenziale e giovanile, e quelli che lo praticano quando guidano?**

Per cominciare: il bullismo è violenza. Presenta delle caratteristiche scientifiche piuttosto nette: si tratta di un accanimento continuativo nei confronti di un soggetto indifeso, con l'intenzione di fargli del male. Da questo punto di vista, una mancata precedenza al pedone sulle strisce è un'azione di violenza stradale equiparabile alla violenza del bullismo. Ci sono infatti tutte le caratterizzazioni: le "zebre" rappresentano un'area di sicurezza, il pedone è un soggetto debole e nel momento in cui non viene rispettato ma aggredito, siamo all'intenzionalità, con verosimile abitudine a reiterare questo comportamento. Io ho sempre ritenuto la violenza stradale, in ogni manifestazione, un fenomeno tra i più inquietanti. Vediamo benissimo dalle cronache quanti morti ci sono tra pedoni e ciclisti, vittime di un bullismo in senso lato, di una in-

tollerabile volgarità, di un'arrogante spavalderia verso gli utenti più vulnerabili. I bulli della strada hanno regole autoreferenziali manifestamente inaccettabili. Per me ogni atto di bullismo sulla strada andrebbe sanzionato più pesantemente di quanto avviene oggi, affinché ci sia consapevolezza di responsabilità. Quando uno è al volante di un'auto o in sella a una moto potente è come se fosse su un carro armato, un mezzo di guerra che può uccidere e uccide o fare comunque del male. Un conducente non deve preoccuparsi solo di arrivare a destinazione e il più velocemente possibile, a modo suo: deve piuttosto fare in modo che il viaggio sia in ossequio delle norme e rispettoso di tutti gli altri utenti.

### **Quale può essere, secondo lei, la molla che fa scattare la mania di eccedere - tradotto, di protagonismo - quando ci si mette al volante?**

Senz'altro l'esibizionismo narcisistico come primo fattore. Oggi i giovani vivono spesso come fossero all'«*Isola dei famosi*» o al «*Grande Fratello*», dove bisogna farsi vedere. Trovo agghiacciante che qualcuno possa andare in giro ingaggiando corse in auto, filmandosi per poi mandare le proprie imprese in rete, sui social, dove c'è tana libera a tutti. Ormai è possibile postare disgraziatamente qualsiasi cosa, con ripercussione di gravi pericoli per sé stessi e per gli altri che ne sopportano da innocenti le conseguenze, anche in una deplorabile emulazione.

### **La vita spericolata dei lungo-adolescenti**

#### **Nelle infrazioni e/o gli abusi quanto può incidere il gusto del trasgredire, del "fregarsene" di norme e di ogni forma di controllo?**

Il gusto del trasgredire fa parte dell'adolescenza. Giustamente, com'è arcinoto, le compagnie di assicurazione se devono aprire una polizza con un adolescente - cioè con

un soggetto sotto i 25 anni, giusto per intenderci - raddoppiano il premio. Il problema però sta più a monte, cioè nella trasgressione all'origine di danni potenzialmente anche gravi al prossimo. Le neuroscienze hanno procrastinato la fine dell'adolescenza, portandola sostanzialmente al 25.mo anno di età. Il senso della trasgressione è assolutamente neurobiologico, qualcosa di più forte, di incontenibile, del ragazzo stesso. E qui è la società che si deve tutelare, come ha fatto fissando a 18 anni la possibilità di conseguire la patente e come ci sono i limiti per l'alcol e il tabagismo. Fino ai 25 anni bisognerebbe riuscire a elaborare qualche dispositivo giuridico che consentisse di arginare questa naturale trasgressività. Già ora ci sono paletti anagrafici alla guida di auto di una certa cilindrata: va bene, ma temo sia un deterrente che non basta.

### **Ma la maturità quando comincia?**

Nel senso di avere il cervello stabilizzato, con la corteccia prefrontale che ha preso il comando di tutte le aree, specialmente nella zona limbica (*esercita un ruolo chiave nelle reazioni emotive, NdA*), l'asticella è posta dai 25 in su, poi fino a 30 anni c'è ancora un tempo di relativa incertezza. Intendiamoci: è molto positivo che il ragazzo abbia un cervello così plastico, perché comunque il processo di apprendimento ne può solo beneficiare. Non è viceversa positivo rispetto ai suoi comportamenti sociali, perché il disadattamento rientra nel programma di vita dell'immaturità adolescenziale. Gli adolescenti hanno capacità di apprendimento superiori a quelle dell'adulto e quindi è necessario predisporre programmi educativi scolastici ed extra che permettano non solo di informare, ma anche di far recepire l'importanza di vivere la strada con le sue molte primarie funzioni: di luogo privilegiato per spostarsi - a piedi o su un qualsiasi mezzo - per incontrarsi, per stare insieme nel tessuto comunitario in senso lato. Le azioni volte a costruire apprendimento sono

particolarmente efficaci in questa fascia d'età. Ognuno di noi se ha imparato a suonare uno strumento musicale, lo ha fatto nell'età adolescenziale. Io ho imparato a fare il nodo alla cravatta a 14 anni e non l'ho più perso, lo stesso vale per le lingue, le tecnologie di cui viviamo l'apoteosi... Mi piace parlare di alfabetizzazione stradale, l'architrave dell'apprendimento del "come" per la sicurezza. Anche questo è un compito primario che va affrontato innanzi tutto nella scuola. A Berlino gli stessi ciclisti, oltre all'uso obbligatorio del casco, devono disporre di un patentino.

## **“No all’abbassamento dell’età per la patente”**

**Da pedagoga, lei sarebbe favorevole all’abbassamento dell’età per conseguire la patente?**

Io sono propenso a concedere il voto a 16 anni, ma non alla licenza di condurre. Già sono ben evidenti i rischi prodotti in quell'età dagli smartphone. Il cervello non ha la maturità per poter agire in maniera adattata. Uno a 16 anni può essere dotato di caratteristiche anche per prestazioni agonistiche straordinarie - lo si vede nello stesso tempio della formula uno - ma quando si trova nel traffico convulso di una città può venir fuori il suo istinto aggressivo, che si domina con l'età. La prima causa di morte fra gli adolescenti è per incidenti automobilistici, la seconda è quella dei suicidi. Applichiamo il buonsenso.

**È vero e in quale misura che l’auto riesce a trasformare l’individuo - anche quello solitamente educato e rispettoso - in un maleducato istantaneo fino all’inciviltà, con atteggiamenti scomposti e inimmaginabili?**

Le ricerche in materia, oltre a quello che si vede, lo confermano. I momenti di alta aggressività degli esseri umani si registrano proprio dentro l'abitacolo delle vetture nei confronti di altri automobilisti o utenti in genere, con gestacci volgari e impropri irripetibili, una caduta

repentina dell'intelligenza e dell'uso della ragione. È un po' quanto accade nel mondo degli odiatori seriali del web: protetti dalle lamiere, ci si sente anonimi e legittimati a ogni licenza, a partire dal turpiloquio, pessime lezioni per i figli a bordo. Esistono tante altre strade per scaricare le proprie tensioni, a partire dallo sport. Purtroppo succede e non dovrebbe succedere: abbiamo bisogno di evolvere, perché anche qui siamo in area cyberbullismo.

**Che cosa si sente di ipotizzare o proporre con qualche "chance" di efficacia per accrescere la sicurezza? Il nuovo Codice riuscirà a produrre qualche cambiamento di mentalità o tocca rassegnarsi?**

Non conosco nei dettagli il nuovo Codice, tuttavia ogni nuovo passo avanti va salutato con favore. Migliorare è sempre possibile. Trovo che una svolta epocale fu fatta 10 anni fa con l'introduzione nel Codice penale dei delitti di omicidio stradale e lesioni personali stradali: è stato un po' come mettere il piede sulla luna. Ritengo che bisogna insistere in questa direzione. La fatalità non c'entra, men che meno quando si inscenano scorribande da gangster anche nei centri urbani o si guida ubriachi oppure consultando il cellulare al volante.

**Scusi l'indiscrezione, ma lei quanto e come guida?**

Faccio 40 mila km all'anno e al volante non mi preoccupo solo di rispettare le regole: cerco contemporaneamente di capire come si comportano gli altri, perché devo saper intuire e prevedere la loro di guida, se e quali infrazioni possono improvvisare. Devo considerare che su ogni striscia pedonale può sbucare una persona e che ogni ciclista può sbandare e finirmi addosso. Tradotto: con la mia guida devo interpretare quella possibile degli altri.

**PIER GIACOMO GRAMPA/Il vescovo  
e l'etica al volante**

## **Dimmi come guidi e ti dirò chi sei**

**P**ier Giacomo Grampa è il vescovo meno pretesco - tra i viventi - che ho incontrato nella mia vita e nel mio mestiere di allenamento quotidiano con la comunicazione. Dopo aver a lungo pensato se affrontare il tema ed eventualmente con chi, ho scavalcato il fosso e ho sottoposto a lui - che ha opposto iniziale resistenza - un mini-questionario di Proust in materia di strada con le molte implicazioni che vanno oltre la mappa del Codice, della tecnica, della segnaletica, per entrare nella più delicata area della morale o, se si preferisce, della coscienza, termine oggi un po' desueto. Anche in fatto di circolazione è un vescovo atipico. Sia quando era in carica, sia da emerito, non ha mai esitato un attimo nel mettersi al volante - e lo fa ancora oggi, senza pensarci su troppo - per viaggi anche lunghi. L'ho coinvolto a lungo in qualche impresa legata a dibattiti o interventi nel suo esteso campo, che ha spaziato dall'educazione come docente e direttore per 38 anni in uno storico collegio (il Papiro di Ascona, fondato da Carlo Borromeo) a quello della sua vocazione a tempo pieno della spiritualità, dell'anima. Resistente in tutto, nella fatica e negli spostamenti: dunque uno che sa di cosa parla, pronto a sfidare le intemperie e anche itinerari sconosciuti, già molto prima dell'avvento del navigatore. Per citare un autore che gli è caro, Virgilio, forse è anche vero che "la fortuna aiuta gli audaci". E così, ancor oggi, lui parte per dove lo chiamano a portare la sua testimonianza con il valore dell'esperienza. L'intervista non poteva che cominciare alla sua maniera: con una premessa d'obbligo sul prologo che l'ha originata.

“Volevo sottrarmi all’insistente richiesta dell’amico, perché rispondesti ad alcune domande sugli scomposti comportamenti stradali. Mi pareva di scrivere delle banalità, richiami sospesi per aria, perché la ragione dei disastri stradali non è altro che la mancanza di rigore etico, la scarsità di formazione morale, il segno del fallimento del cammino di educazione della nostra gioventù. Quando mi è arrivata una reprimenda che non mi ha lasciato scampo”.

Sapevo che per smuoverlo dal suo Aventino dovevo provocarlo: *“Scusa, ma la Chiesa e un Vescovo con la tua sensibilità anche sociale non hanno niente da dire, raccomandare, strigliare in materia di comportamenti sulle strade per tutti, viste le stragi che si ripetono con bilanci di 3 mila morti all’anno (media di 8 vittime al giorno)? Possibile che non ci siano peccati in un campo affollato come questo, dove tutti fanno quello che vogliono, sperando solo di farla franca? E quando per irresponsabilità o leggerezza colpevole si investe, ferisce, uccide un innocente, magari un padre di famiglia unica fonte di reddito? Questi dovrebbero assurgere a peccati gravi o è solo un mio zelo, dopo aver riferito di non so quanti incidenti sulla strada?”.* La provocazione ha funzionato e il vescovo Pier Giacomo Grampa non si è sottratto al “compito”.

## **Quando si fa prevalere il “come” sul “perché”**

**Oggi facciamo tutto di corsa e paradossalmente non abbiamo mai tempo. Secondo lei, la velocità come viene percepita, innanzi tutto da chi guida un mezzo motorizzato?**

È innegabile l’esistenza di molti conducenti che si lasciano sopraffare dall’esperienza della velocità, dal fascino del rendere più comodo, più a personale misura la guida in strada per “guadagnare” tempo verso il posto di lavoro o una qualsiasi destinazione. È il risultato di una

educazione che non "tira fuori" niente - educare dal latino "educere" - per la vita propria e degli altri. Non "tira fuori" le potenzialità, non fa crescere i semi, non sviluppa le attitudini. Un'educazione che dà tutto, dà sempre, dà solo, riempie di cose, non propone valori, motivazioni, richieste, ideali, mete e senso delle cose da fare, delle esperienze da vivere. Si interessa solo del "come", non si interessa più del "perché". Si lascia correre, così come fan tutti. Una educazione della licenza, non della libertà che è responsabilità, del fare solo quello che piace, che interessa egoisticamente, senza sacrificio, costanza, lavoro che plasma, dà forma e contenuti. È frutto del "così fan tutti", di una diffusa mentalità, incapace poi di andare controtendenza. D'altro canto c'è anche una minoranza che percepisce con timore la velocità: ho conosciuto diverse persone con un atteggiamento di ritrosia, di rifiuto, addirittura paura di prendere la patente.

### **Qualcuno ha consapevolezza del rischio che premere sull'acceleratore può diventare un pericolo per l'incolumità personale e degli altri utenti sulla strada?**

Penso che la percezione del rischio non manchi in nessuno, ma è il conseguente atteggiamento di prudenza che viene meno. Si dimentica che il motore è un mezzo e non deve mai diventare il fine, lo scopo, il significato della vita, nemmeno nel caso in cui diventa lo scopo di una scelta sportiva professionale.

### **Lei da quanti anni guida? Le è capitato di causare o è rimasto coinvolto in qualche incidente?**

La bicicletta dai tre anni col triciclo; quindi il motorino, nel caso mio si tratta della "Lambretta", dai 14 anni; poi l'auto da quando sono prete, quasi ormai da settant'anni. Non mi pare di aver provocato guai o di essere stato vittima di incidenti gravi: qualche graffio, qualche imprudenza, qualche leggerezza, un tamponamento, in una vita così lunga non sono mancati; ma la preoccupazione

di una guida responsabile mi ha sempre accompagnato, convinto che sia l'esito di una educazione ricevuta. Qui penso a quel confratello che sul telaio di una Volkswagen aveva ricevuto l'elogio del Vescovo, ammirato per la macchina piccola e popolare, all'insaputa però che dentro c'era il motore di una Porsche.

## **Messa in pericolo della vita e coscienza**

**L'eccesso di velocità e la messa in pericolo di sé e degli altri rientra nel quadro dei peccati? Personalmente come giudica questo peccato?**

L'eccesso di velocità e tutte le manipolazioni esercitate sul mezzo di trasporto per variarne le sue potenzialità rientrano nel quadro dei peccati. Come tutti i peccati la valutazione dipende dai contenuti, dalle circostanze, dalla gravità delle manomissioni, dalle intenzioni. Certo la messa a repentaglio della salute propria e degli altri coinvolge inevitabilmente la responsabilità del soggetto. Il giudizio dipende dai valori umani e etici che si sono conquistati.

**"Patiens in adversis", paziente nelle avversità, è il motto episcopale che ha scelto per sé. Le è capitato qualche volta di essere impaziente come automobilista e di aver trasgredito le norme della circolazione (per imprudenza o eccesso di velocità)?**

Certo mi è capitato di essere impaziente ed insofferente per certe situazioni di code chilometriche, qualche imprudenza o eccesso di velocità è successo e l'ho pagato giustamente anche caro.

**Sinceramente, li ha vissuti come peccati e confessati?**

Non tutte le colpe sono moralmente imputabili, alcune sono solo e meramente penali. Ma i comportamenti di fondo non devono essere trascurati come fossero bru-

scolini, marachelle comunque. L'educazione deve essere esigente, dura e senza sconti. La patente a punteggio è un buon deterrente.

## **Educare ogni persona alla sicurezza di tutti**

**La vita è un valore sacro da promuovere e da difendere. E oggi la strada sta diventando un campo di battaglia per numero di incidenti, con feriti e morti. Cosa si potrebbe immaginare per la Chiesa come azione concreta di educazione preventiva di tutti gli utenti?**

Innanzitutto affermare che per una guida responsabile occorre conoscere le regole della circolazione e rispettare le indicazioni della segnaletica. Non bastano le nozioni teoriche: occorre una educazione etica, comportamentale, morale, fatta di istruzioni, di teorie, di conoscenze, ma anche di esperienze pratiche, di esemplificazioni concrete, di senso della vita, di valore di quello che si fa, del perché di determinate scelte. La Chiesa deve offrire un discorso di formazione della coscienza, di fermo richiamo alle responsabilità morali individuali e comunitarie sulla strada che è di tutti, con uguali diritti alla sacrosanta difesa di ogni singola vita, specialmente dei più vulnerabili.

**Quale ritiene il mezzo più efficace, considerando la sua consolidata esperienza di educatore di giovani e il suo magistero pastorale quale vescovo da 20 anni?**

La parte della Chiesa è limitata, deve rientrare nel più ampio discorso di formazione etica, fa parte del discorso morale. Non mancano materiali anche visivi per documentare le stragi inconsulte in materia di velocità stradale. Bisogna cogliere l'occasione quando vengono messi in atto certi comportamenti davvero imbecilli e bullistici. Può succedere che per un riguardo e un rispetto pavidi si perda il momento opportuno per intervenire. Allo stile

di guida corrisponde l'immagine che ognuno dà di sé stesso come persona.

**Una raccomandazione vitale che si sente di rivolgere in prima istanza ai giovani, ma in generale a tutti gli utenti della strada.**

Velocità non deve diventare scelta irresponsabile, superficiale, provocatoria. Dimmi come guidi e ti dirò chi sei!

# Come vademecum

*“Io non credo che esistano altre epoche nella storia dell’uomo in cui la velocità ha assunto un valore così preponderante. Un valore: quindi anche un aspetto con connotazioni in positivo. Questa nostra modernità si qualifica come un tempo in cui la spinta verso il progresso, verso l’obiettivo da raggiungere - e che l’uomo crede di poter raggiungere (e io preciso in modo illusorio) - si coniuga con la mobilità, lo spostamento, l’efficienza, la funzionalità di tutte le nostre operazioni mentali e pratiche della vita quotidiana. Se velocità è un valore, lentezza è un disvalore. Se la velocità è legata, come spesso avviene, alla giovinezza, alla salute, alla capacità di carica e di competizione, di riflesso a tutto ciò si oppongono la malattia, la vecchiaia, il disagio. Di fronte a questa forbice costruita dalla nostra modernità, evidentemente l’individuo resta molto imbrigliato”.*

**Graziano Martignoni**

*medico, psichiatra,  
psicoterapeuta e docente universitario*

*Oggi si tratta di rendere consapevole l'adolescente che l'autonomia data dall'auto è condizionata dalla presenza dell'altro; che la velocità come senso di potenza deve essere abbassata dalla circostanza di strade difficili; che il mito della grande libertà è ridimensionato dall'imbottigliamento. Questa è prevenzione degli incidenti ma anche opera educativa.*

# Adoperiamoci tutti per porre fine alla “sensazione di impunità assoluta”

Dal 14 dicembre 2024 è in vigore il nuovo Codice della strada. La percezione diffusa è che molti comportamenti siano cambiati, anche per il giro di vite che le nuove o aggiornate norme della circolazione hanno innescato. Ma per cambiare o correggere certe mentalità che si traducono in abitudini ci vorrà un certo tempo. Facciamo in modo che questa svolta avvenga il più velocemente possibile. A suffragare questa affermazione c'è un dato che deve far riflettere: nel solo primo mese del 2025 i pedoni che hanno perso la vita sono stati 42. Quella che resta comprovata dall'evidenza quotidiana è la pericolosità della circolazione, soprattutto per gli utenti più fragili, i pedoni appunto e i ciclisti. Su una strada in provincia di Trento è morta Sara Piffer, 19 anni, promessa del ciclismo nazionale, travolta mentre si allenava con un fratello. Sono rimasto molto colpito dalla compostezza della famiglia di fronte a questa perdita così devastante. Le parole del padre di Sara impongono una riflessione: «*Ormai è un Far West - ha detto, auspicando un maggiore buon senso da parte di tutti -. Magari per guadagnare quel minuto si mette a rischio la vita delle altre persone. Io vedo che è sempre più brutto sulle strade. Lo vedo come autista e immagino i ciclisti, che sono il vero punto debole*». Sulla tangenziale A51 a Milano, nella notte tra martedì e mercoledì 29 gennaio di questo 2025, ha perso la vita Fabio Postiglione, una firma del “Corriere della Sera”. Stava rientrando a casa, a Cernusco sul Naviglio, in moto dopo aver chiuso il giornale. Il suo collega Aldo Cazzullo ha voluto fare una ricognizione in auto sulle tangenziali milanesi, volutamente non nell'ora di punta. Più che inquietante

il suo "report", che è la fotografia di ogni sacrosanto giorno. Traffico mostruoso, insicurezza massima, aggressività latente. «*Si passa di continuo da due a quattro corsie, poi di nuovo a due, rigorosamente senza la corsia d'emergenza. Cantieri e strettoie. Code infinite per l'uscita a Sesto San Giovanni. Tir in sorpasso sulla quarta corsia. Suv che ti tallonano a pochi centimetri dal paraurti lampeggiando per chiedere strada. Nessuno o quasi rispetta i limiti di velocità. Quel che è peggio, la sensazione è di impunità assoluta. Nessun controllo. Tutti contro tutti*».

Non so quante volte ho lamentato questo stato di eccessi, infrazioni di ogni ordine, irresponsabilità di molti che guidano e continuano, anche con il nuovo Codice, a concedersi distrazioni con il telefonino. Immane, come conclusione, la richiesta di aumentare la sorveglianza, sia delle forze dell'ordine sia con rilevamenti tecnologici nei punti più a rischio. A esigere una svolta è una realtà riassumibile nella conclusione dell'editorialista del "Corriere" che non usa perifrasi: «*La situazione sta davvero degenerando, e rapidamente*».

Come ACI di Bergamo noi siamo attivamente mobilitati sull'incessante cantiere della costruzione di argini di "responsabilità" - la nostra parola d'ordine - perché le strade siano sicure per tutti. Questo resta il nostro traguardo immutabile di presenza, di servizio e di impegno. "Mola mìa", mai mollare, quando c'è di mezzo la salvaguardia della sicurezza di ognuno a esigerlo.

---

Valerio Bettoni

# Un'assicurazione “casco totale” a costo zero, per tutti

**N**ell'immagine più classica, anche se ormai sfuocaticcia, la bilancia ha due piatti e l'ideale vuole che per l'equilibrio debbano reggere lo stesso identico peso. Quindi, e per esempio, diritti e doveri. Il raggiungimento non è sempre facile, ma questo è l'obiettivo. Per giunta ci sono parole svalutate e una di queste è “responsabilità”, termine che sottintende un compito, una carica, un esercizio, insomma una correlazione di impegno difficile o comunque faticosa da assumere. In simultanea, dentro tempi non propriamente inclini a questa tendenza, significa caricarsi di “legna verde” quando la preferenza è per scrollarsela di dosso.

“Responsabilità” è stata adottata dalla Treccani come “attuale, di grande rilevanza etica, sociale e politica” e alla parola è stata dedicata l'ottava edizione del suo Festival della lingua italiana. Il termine è stato ritenuto significativo del farsi carico delle conseguenze delle proprie azioni, del rispondere dei propri comportamenti, accettandone l'impatto. Fa più corteo al presente l'idea - delineata dalla stessa Treccani - di sottrarsi alle proprie responsabilità; chiamarsi fuori o tirarsi indietro; dimostrare uno scarso senso, in ambito sociale, giuridico o politico. Assumersi responsabilità è un esercizio senza confini anagrafici che non gode però di troppa attrattiva, specialmente sulla Generazione Z e limitrofe. Alla stessa Treccani i giovani risultano “particolarmente esposti al rischio dell'irresponsabilità, anche a causa dell'isolamento dovuto, talvolta, all'utilizzo sproporzionato dei social media, che riducono le possibilità di confronto e l'assunzione di una responsabilità individuale”.

La responsabilità, ancor più sulla strada - dove i rischi stanno aumentando in misura esponenziale - implica pru-

denza, riflessione, capacità di prevedere e prevenire per quanto possibile, attenzione. Il singolo e gli altri, l'individuo e la comunità. Sappiamo però di trovarci in una "società liquida" dove il senso della comunità spesso galleggia. Sul campo stradale circolano contemporaneamente molta prepotenza, intolleranza, furberia nell'essere lesti a precedere o prevaricare il prossimo, anche fragilità.

La strada non ammette leggerezze, distrazioni, imprudenze o dismisure e non può essere scambiata per una pista a libertà totale o trasformarsi in giungla quotidiana. Sappiamo, vediamo, leggiamo, a volte sperimentiamo in noi stessi l'abbassamento di autocontrollo, pazienza, tolleranza verso gli errori di altri utenti. Da quando ci mettiamo al volante siamo in molti a diventare altre persone, intollerabili verso il prossimo, generosi nel concederci sconti.

C'è una sicura accortezza che permette una difesa da rischi e conseguenze di incidenti dagli esiti imponderabili, talora gravi fino a essere letali con implicazioni penali per gli autori di infrazioni: il suo nome antico e nuovo è RESPONSABILITÀ, che viaggia sottobraccio a un'altra alleata garantita, storica: la RAZIONALITÀ. A pensarci bene è un'assicurazione "casco totale", a costo zero, su ogni nostro percorso, non solo stradale. Facciamo che a riflettere non sia soltanto lo specchio e, ancor più, che questo sia addirittura vuoto.



## **E sulle strade va in scena il degrado dei rapporti umani**

*È un'esperienza quotidiana che facciamo in molti, da pedoni o alla guida di un qualsiasi mezzo, subendo comportamenti o atteggiamenti di multiforme maleducazione. Vasta e in aumento la categoria di coloro che si arrogano unilateralmente la ragione (pochi in compenso quelli che ammettono il torto), con sconfinamenti in gestacci, linguaggio da trivio anche minacce o vie di fatto. Ecco la conclusione di una risposta data dal giornalista Aldo Cazzullo a un lettore che sul "Corriere della Sera" si lamentava del degrado dei rapporti umani proprio sulla strada.*

**Un insulto continuo, un'invettiva dietro l'altra, un clacson permanente, pericoli costanti nel totale disinteresse dell'incolumità del prossimo, una rabbia avvelenata già di prima mattina.**

**Da anni ci diciamo che il degrado dei rapporti umani è la maledizione del nostro tempo, che la cortesia viene confusa con la debolezza, e l'educazione considerata un orpello d'altri tempi. Ognuno è convinto di avere ragione, anche quando ha palesemente torto, come a dire: «Sono io, e quindi sono dalla parte del giusto». Il primo che depone le armi, ringrazia, saluta, sorride, farà partire una catena di Sant'Antonio che potrebbe, se non guarirci, ricordarci che tra tanti guai il bello di essere italiani è (o almeno era) anche il calore umano, la gioia di vivere.**

(12 maggio 2024)

*Spesso, troppo spesso la strada - che dovrebbe portare sul luogo di lavoro o di divertimento - finisce su un altro terminal. E la destinazione è raggiunta non più a bordo della propria vettura, sulla quale viaggiavano anche tanti sogni e progetti, ma su un'ambulanza o, oggi sempre più spesso, su un elicottero in corsa disperata contro il tempo per salvare una o più vite umane. È il prezzo che si deve pagare al nostro tempo, si dice con rassegnato fatalismo, senza pensare ad una impostazione in positivo di questo enorme problema del traffico e della strada con le loro connaturate emergenze. Siamo ai piedi della scala, al discorso cioè dell'educazione, dell'autocontrollo, dell'equilibrio, della prudenza e del rispetto.*

MATTEO COPIA/Meglio riflettere prima...

## Lettera aperta a chi si mette in viaggio

Ogni giorno percorriamo strade. Lunghe o brevi, conosciute o nuove, in auto, in bicicletta, in monopattino, a piedi, qualcuno addirittura a cavallo. Strade per andare al lavoro, per accompagnare i figli a scuola, per incontrare un amico, la persona del cuore o semplicemente per vivere. Le strade uniscono, ma a volte dividono. Perché quando su quelle strade accade un incidente, tutto si ferma. Il tempo, il respiro, il senso delle cose. Chi ha il compito di rilevare un sinistro stradale grave conosce bene quel silenzio irreali che segue l'urto. Conosce le sirene che arrivano, i volti tesi, i minuti che sembrano ore. Ogni volta è come la prima. Ogni volta è un dolore che si rinnova. Non ci si abitua mai. Non esiste corazza che protegga dallo sguardo vuoto di chi aspetta una risposta che non vorremmo mai dare. C'è un momento, forse il più difficile di tutti, in cui il nostro dovere diventa una ferita profonda: dover bussare alla porta di una casa e comunicare ai familiari che una persona cara non tornerà più. È un gesto che richiede voce ferma e cuore spezzato. Nessuna parola è mai abbastanza. Nessun addestramento prepara davvero a questo. Anche riportare a casa un figlio alterato, senza patente, strappandolo alla strada per un soffio, è un compito che logora. Spesso veniamo "accolti"

con rabbia, diffidenza, accuse. Ci si chiede perché abbiamo tolto le chiavi, perché abbiamo chiamato i genitori, perché abbiamo voluto "rovinare la serata". Ma nessuno vede il sollievo che si nasconde dietro la nostra fermezza. Perché in quelle notti non stiamo punendo, stiamo salvando. Forse non ci ringrazieranno subito, ma speriamo -più per loro- che un domani comprenderanno. Elevare una sanzione, invece, è per noi una sconfitta. È il segno che qualcosa è mancato prima: educazione, consapevolezza, responsabilità. La vera vittoria sarebbe non dover mai intervenire, trovare tutti al posto giusto, nel modo giusto. Le denunce, le sanzioni, i fermi amministrativi non sono trofei: sono l'amaro risvolto di un'assenza di attenzione. Questo messaggio è rivolto a tutti.

Ai giovani, pieni di energia e voglia di libertà: la strada non è un palco, né un videogioco. È il luogo dove ogni scelta può cambiare il destino vostro e di altri. Non è da deboli frenare, aspettare, cedere la precedenza. È da maturi, da responsabili. Da uomini e donne veri.

Agli adulti, schiacciati dalla fretta e dalle abitudini: sappiate che ogni infrazione commessa davanti ai vostri figli è un messaggio che resta. Guidare è anche un atto educativo. Non chiedete rispetto, se non lo mostrate.

Agli anziani, che camminano spesso con più lentezza, ma con più storia alle spalle: è vostro diritto sentirvi sicuri ovunque. Rallentare per voi è un dovere degli altri, ma è anche un gesto di civiltà.

Alle famiglie, che ogni giorno si affidano alla strada per vivere: insegnate ai bambini a guardare prima di attraversare, ma anche a ringraziare chi si ferma. Coltiviamo assieme il valore della gentilezza.

Noi continuiamo a credere che una strada diversa sia possibile. Una strada fatta di scelte consapevoli, rispetto reciproco, attenzione reale. Non servono leggi nuove, servono cuori nuovi. Orecchie che ascoltano. Occhi che osservano. Mani che si tendono.

Ogni volta che rinunciamo a una distrazione, a una precedenza forzata, a un clacson usato come sfogo, stiamo facendo un passo verso una società migliore. Dove vivere non significhi solo "arrivare", ma arrivare tutti, e interi.

Con rispetto e con la speranza che queste parole diventino azioni.

**Matteo Copia** è il Comandante della Polizia Provinciale e Locale, in servizio presso la Provincia di Bergamo e il Comune di Treviolo. Laureato in Scienze Economiche e laureando in Psicologia, si occupa di sicurezza urbana, vigilanza ambientale, prevenzione della devianza e delle dipendenze. È autore del libro "#APPeal - Il fascino della rete" e coautore di "Aspetti di Criminologia". Ha collaborato con l'Università di Bergamo (diritto ambientale) e con l'Università di Milano-Bicocca (reati in rete). I suoi interventi spaziano dalla scuola dell'infanzia all'università. È attivamente impegnato in progetti educativi e preventivi dedicati ai giovani, con particolare attenzione alle dipendenze da sostanze, al gioco d'azzardo e ai rischi connessi all'uso della rete.



## Troppo alto il numero dei pedoni che perdono la vita sulla strada

Prima il treno della Val Brembana (nel 1966), poi quello della Val Seriana (1967). Fino a quando c'erano questi binari, per i bambini delle due grandi valli bergamasche la prima raccomandazione ripetuta fino alla noia, era di fare "sempre e comunque" attenzione prima di attraversare, sia ai passaggi a livello custoditi sia in quei punti dove talora c'era chi si prendeva la libertà di accorciare tempo e percorso. E la precauzione di prudenza insistita stava in un particolare che quanti portavano i calzoncini corti fino a quegli anni ancora ricordano. Questa: "Guardate in alto, ai fili dell'elettricità che alimentano le corse dei convogli. Se tremolano, state a due metri di distanza per sicurezza". Da notare che allora non c'era il pericolo, poi moltiplicatosi, di non percepire lo sferragliare dei treni a binario unico e a velocità moderata: le distrazioni, talora rumorose, delle cuffie e degli auricolari sfoggiati anche da pedoni, ciclisti e monopattini alle orecchie erano di là da venire. Idem per i dispositivi tecnologici di comunicazione che sono proliferati, senza un parallelo corrispettivo di rispetto della segnaletica stradale ovunque distribuita (magari ci fosse anche qualche ritinteggiatura di quella orizzontale, soprattutto dei passaggi zebrati che lasciano spesso - e parecchio - a desiderare con conseguente aumento della pericolosità e degli incidenti, anche mortali, purtroppo).

La prudenza non è mai troppa, l'azzardo - anche da persone in fascia anagrafica medio alta - cresce come la graminia e si vede.

I genitori di quelli che oggi sono nonni forse erano anche ossessivi (ma avevano conosciuto le paure della guerra); oggi si assiste all'opposto con surplus di disinvoltura che affligge anche gli utenti più vulnerabili, i pedoni. Nel 2023 erano stati 485 i pedoni morti, come comunicato dall'ISTAT, mentre la stima preliminare ASAPPS (Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale) ha monitorato 475 decessi sulle strade italiane per l'anno 2024. Al 19 maggio 2025 erano 135 i pedoni morti dal 1° gennaio, con 91 uomini e 44 donne, di cui 65 avevano più di 65 anni (sono stati 61 gli investimenti mortali sulle strisce pedonali). Sono stati 43 i decessi nel mese di gennaio; 31 in febbraio; 32 a marzo; 19 in aprile; 10 nei primi 18 giorni di maggio. Lombardia al secondo posto in Italia con 20 pedoni morti (24 nel Lazio).

## **Quando ci si ritrova su una sedia a rotelle**

*“Per ogni nuovo paziente che mi giunge e di cui dovrò occuparmi provo sempre commozione perché c'è una vita che spesso dovrà subire radicali cambiamenti. Cercare di capire le cause complesse di quanto si scatena sulle strade è il primo passo per frenare le conseguenze devastanti dei troppi incidenti. Vediamo bene quali sono i comportamenti di molti conducenti di veicoli. Siamo in presenza di impazienza, intolleranza, mancanza di riguardo, tutti atteggiamenti che generano reazioni di aggressività nei confronti degli altri, espressi con eccessi di velocità. Allora non è soltanto il problema della strada, in discussione, ma è una realtà che abbraccia tutti gli aspetti della società contemporanea e del nostro vivere: il problema del tempo e della paradossale crescente mancanza di tempo. Oggi abbiamo molte, forse anche troppe opportunità nella nostra esistenza, ma ci manca il tempo di pensare alle dimensioni che contano, ai valori forti. In parallelo non pensiamo mai all'impossibilità di poter fare ed avere tutto nello stesso tempo. Siamo costretti a scegliere, anche avendo a disposizione una tecnologia in continua evoluzione e soldi. Ci accorgiamo che non siamo onnipotenti e, come per un principio di fisica, sperimentiamo sulla nostra pelle che ad una data ora riusciamo ad essere in un posto solo. Quanto ai giovani, penso sia normale il fascino dirompente della velocità. È stato sempre così e lo sarà anche di più con l'aumento della potenza dei motori. A differenza di ieri, i giovani in aggiunta alla loro potenza fisica oggi dispongono anche delle conquiste della tecno-*

*logia. Non si dimentichi poi che la velocità rimane un modello di comportamento senza limiti anagrafici. Il dramma per molti feriti gravi è quando si ritrovano catapultati su una sedia a rotelle in una clinica per paraplegici. Sino convinto che tutti possono immaginare almeno un po' cosa significhi. Tutto crolla: sei costretto a stare in casa, basta sport, uscite con gli amici, a volte bisogna cambiare lavoro. E puoi perdere la famiglia, la moglie, gli amici. Ci vuole molto tempo per superare la fase del dopo-incidente...".*

(da un'intervista dell'autore con il prof. Mark Mäder,  
primario al Centro paraplegici di Basilea)

*Si confonde spesso la libertà di spostamento con la libertà di fare quello che si vuole, senza curarsi degli altri. Il filosofo Slavoj Zizek diversifica due parole inglesi, che sembrano sinonimi ma non lo sono: freedom e liberty. Freedom è una licenza di agire che ci diamo senza limiti. Liberty è la libertà concessa dalla Costituzione e dalle leggi. La domanda, a questo punto, è: quante vittime siamo disposti a sacrificare per andare più veloci?*

*Se l'obiettivo è ridurre i pericoli per i vulnerabili, la strada è tracciata. Abbiamo imparato a non fumare più nei cinema e ad allacciarci il casco in moto. Speriamo di imparare anche a salvare vite umane.*

**Luca Valdiserri, giornalista**  
*Corriere della Sera*