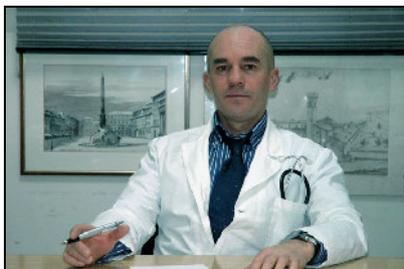




## LA PREVENZIONE PASSA ANCHE PER STRADE SICURE



La Comunità europea e l'Organizzazione Mondiale della Sanità hanno indicato ai "paesi civili" l'obiettivo prioritario di dimezzare il numero di vittime sulle strade entro il 2010 (ora entro il 2012).

**La prevenzione**, analogamente a quanto fa la Medicina, studiando patogenesi ed eziologia delle malattie (come influenza,

AIDS, malattie cardiovascolari) richiede una capacità di analisi degli incidenti per riconoscere una catena di fattori: **cause di incidenti + cause di lesioni** che portano al danno alla Salute: **C.I.I.N.** (conseguenze di imprudenza, imperizia, negligenza). In Aeronautica e nel Motociclismo professionistico, questo approccio professionale ha portato ad una drastica riduzione degli incidenti gravi (grazie alla collaborazione di Piloti, Ingegneri, Medici).

**Cause di incidenti:** nella maggior parte dei casi sono dovute ad errore umano del pilota (per imprudenza, imperizia, negligenza: conseguenti anche a preparazione ed allenamento inadeguati) mentre per circa 1/3 all'ambiente (non da tutti ben valutato: percezione del rischio): asfalto usurato o con scarso grip, buche, "curve pericolose": per raggio variabile e pendenze inadeguate, incroci e rotatorie che inducono ad errori (cause di incidenti). **Cause di lesioni:** Una elevata lesività è conseguenza più della velocità di decelerazione e dell' impatto contro ostacoli (fissi o mobili) che della velocità in se stessa: questo spiega perché le strade urbane ed extraurbane fanno più vittime delle autostrade: 70 anni fa si disponevano incoscientemente alberi e muretti ai lati delle strade oggi si insiste incoscientemente con pali metallici di ogni forma e dimensione: una miriade di segnali di pericolo generico (quando il pericolo maggiore è il palo di sostegno!), lampioni (anche in esterno curva), guard-rail ghigliottina, tombini, marciapiedi, muretti a spigolo e recentemente rotatorie con ostacoli metallici ed "improbabili opere d'arte" in traiettoria dei veicoli! sono queste le "**cause di lesioni**" che uccidono già a 40 km/h (in Fisica 11 metri/secondo!) oltre all'impatto contro altri veicoli. Frequentemente in Italia si dispongono "barriere di protezione" che in realtà sono guard-rail taglienti (cause di lesioni) e si costruiscono rotatorie con ostacoli in traiettoria di fuga che risultano pericolosissime...la C.E. non chiede questo! Nello studio della "catena di eventi" degli incidenti (una drammatica malattia moderna che uccide 6.000 persone all'anno...altro che influenza suina!) le Istituzioni e le amministrazioni devono analizzare: cause di incidenti + cause di lesioni= C.I.I.N. (conseguenze di imprudenza, imperizia, negligenza) anche nella progettazione di infrastrutture. Continuare a chiamare "incidenti" eventi prevenibili (per numero e conseguenze) è come continuare a chiamare "mali incurabili" quelli che oggi si curano benissimo.



Il principio della “Riserva di sicurezza” (sviluppato in Medicina, in Aeronautica, nel Motociclismo ed in altri sport professionistici) salva migliaia di vite prevedendo: “ l’ errore umano o l’imprevisto” (per questo il casco è obbligatorio...prima che si cada, le cinture sono obbligatorie prima, ecc) ma deve essere seguito anche da Chi progetta, costruisce ed amministra le strade (in Italia ci sono black-points che rimangono tali per anni anche dopo incidenti e l’unica cosa che cambia sono il numero di mazzi di fiori). Mentre in aeronautica o in marina l’ambiente è un’ “opera divina” l’ambiente stradale non è un’ opera divina...e si vede! Gli stessi principi “salvavita” sono validi per ambienti di lavoro o per le opere di civile abitazione come la Casa dello Studente in Abruzzo. La collaborazione tra AMI e l’equipe di ingegneri del centro DISTART, grazie anche ai libri “Una guida per Chi guida” e “Una guida per Chi costruisce strade” segue il principio: “forgiving drive/forgiving vehicles/forgiving roads”...per evitare che vengano mantenute o costruite “No forgiving roads!” ovvero strade che non perdonano l’errore umano...considerando che le strade costruite oggi rimarranno per anni nel futuro!

Le strade moderne non sono quelle dove si espongono centinaia di segnali di pericolo per non rispondere legalmente delle vittime!

**Una prevenzione seria...** si fa solo investendo in **R.I.S.P.A.C.** (Ricerca, Innovazione, Sviluppo, Preparazione, Addestramento, Controlli)... controlli su utenti, progettisti e gestori questa è l’unica strada per non arrivare al 2012 ancora una volta in ritardo!

Due principi fondamentali per la sicurezza: 1) dove è possibile meglio lasciare o creare vie di fuga, come un prato o una lieve scarpata. 2) infrastrutture quali segnali e barriere di protezione (guard-rail, new-jersey ecc.) non devono comportarsi come ostacoli fissi sulle strade e devono rispondere a requisiti di sicurezza con crash-test, analogamente a quanto avviene per i caschi. (La Spagna ha dimostrato in proposito grande sensibilità attuando una normativa oggi la più completa in Europa).

**Dott. Marco Guidarini**  
*Medico traumatologo e presidente Associazione Motociclisti Incolumi*  
<http://www.motociclisti-incolumi.com/>