



**EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE E ALLA MOBILITA' SOSTENIBILE
NELLE SCUOLE DELLA REGIONE PIEMONTE**

Materiali per i docenti

Scuola Secondaria di Secondo Grado
Sottoprogetto 2.3.2

I SISTEMI DI PROTEZIONE

C.R.E.S.S. – Segreteria organizzativa:
presso UTSEFTO - I.C. 66 Martiri – via Olevano n.81 – 10095 Grugliasco - tel./fax: 011-4081043
- sito www.scuolainmovimento.piemonte.it - email: timuovi@utsefto.it - utsefto@utsefto.it

ai docenti che operano nel progetto "Ti MuOvi?"

Gentile docente,

questa cartellina contiene una serie di documenti utili allo sviluppo delle attività previste dai sottoprogetti per la scuola secondaria.

Il materiale si basa su quanto gli esperti proporranno negli incontri previsti allo scopo di favorire il lavoro di approfondimento rispetto ai temi trattati, coerentemente con le indicazioni generali e l'approccio metodologico del progetto generale.

I materiali sono stati predisposti dal gruppo di lavoro composto da: dott. Carlotta Gallo, dott. Lucia Lisa, Ing. Mario Villa, prof. Antonio Dispenza.

Illustrazioni curate da Alfredo Dellavalle.

Materiali

Scheda 1	Testo dei sottoprogetti, versione diffusa nelle circolari organizzative
Scheda 2	Traccia organizzativa delle attività
Scheda 3	Documento tecnico descrittivo dei contenuti sviluppati dagli esperti
Scheda 4	Schede didattiche per gli allievi
Scheda 5	Questionario conoscitivo di ingresso per gli studenti
Allegato 1	Dal Codice della Strada: articoli di riferimento
Allegato 2	schede di presentazione del CRESS e del progetto "Ti MuOvi?" – da utilizzare per le eventuali riunioni con i genitori

Scheda 1 Sottoprogetto: I sistemi di protezione
Testo del sottoprogetto, versione diffusa nelle circolari organizzative

SCUOLA SECONDARIA DI SECONDO GRADO

Scheda di sottoprogetto: I SISTEMI DI PROTEZIONE

Obiettivi tratti dai Programmi Ministeriali (D.M. 5 agosto 1994)	- acquisire conoscenze precise su tutto quanto attiene l'uso appropriato e sicuro del mezzo meccanico - saper mettere in atto interventi opportuni in caso di incidenti (pronto soccorso).
Abilità richieste dal Decreto Legislativo 19 febb. 2004 n. 59	- acquisire comportamenti corretti e responsabili quali utenti della strada (uso delle cinture di sicurezza; uso del casco)
Articoli del codice della strada	Art. 172, uso delle cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta; Art. 171, uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote; Art. 189, Comportamento in caso di incidente.
Contenuti	Allacciare sempre le cinture di sicurezza in automobile. Allacciare correttamente il casco sui veicoli a due ruote.
Supporti didattici, organizzativi	- Modulo di tre ore con esperti presenti in classe per lo sviluppo della Fase 2 - materiale didattico – utilizzabile per le attività di informazione e sensibilizzazione con le classi - coordinamento dei collegamenti con le forze di Polizia Locale, Enti Locali, ASL, Associazioni - modulistica per i questionari, per le verifiche, per l'informazione ai genitori - Aggiornamento e formazione dei docenti: l'analisi del progetto è sviluppata anche nei percorsi di formazione previsti per i docenti. - on-line : esemplificazione e documentazione di "Buone Pratiche" già realizzate sul tema, con possibilità di scaricare documenti e tracce di lavoro
Supporti economici	Peer Education – Tra le esperienze significative, per i livelli di efficacia e per la positiva ricaduta in termini formativi, anche sui temi dell'ESS trovano spazio privilegiato i percorsi di Peer Education . I sottoprogetti per la scuola secondaria intendono favorire tali modalità e tali strategie, promuovendo lo sviluppo di percorsi di Peer Education. L'obiettivo è di far acquisire ad un numero significativo di ragazzi/e competenze tecniche e relazionali e conoscenze teoriche che permettano loro di svolgere il ruolo di Peer Educator fra le classi più giovani della stessa scuola sui temi della Sicurezza Stradale. In collaborazione con le ASL locali, coerentemente con esperienze già realizzate e validate sul territorio regionale, e in relazione alla specifica disponibilità economica, si rendono disponibili dei moduli di Peer Education. La disponibilità economica, in relazione al preventivo di spesa per singolo modulo, consentirà di rendere fruibili un numero definito di progetti P.E. per le scuole secondarie di II° grado. Nota: il modulo di Peer Education, in collaborazione con le ASL ed esperti, verrà attribuito alle prime 30 scuole che aderiscono ai sottoprogetti che ne prevedono la realizzazione, specificandone la richiesta nel modulo di adesione. Le assegnazioni terranno conto della suddivisione per province e delle richieste delle scuole sec. di I° e II° grado Laboratorio teatrale – nel caso di scuole che abbiano in previsione l'attivazione di laboratori teatrali, si prevede un supporto economico (ad eventuale integrazione dei fondi della scuola), nel caso in cui la scuola scelga di sviluppare il tema del sottoprogetto, con il conseguente impegno alla produzione di uno specifico spettacolo teatrale conclusivo. In questo caso il progetto potrà svilupparsi anche nell'arco di un biennio, e lo spettacolo potrà essere oggetto di divulgazione anche in manifestazioni scolastiche finalizzate alla sensibilizzazione degli studenti sui temi della Sicurezza Stradale o essere proposto per concorsi a livello provinciale o regionale sulle tematiche indicate. Contributo previsto: €1000 (€500 per ogni anno scolastico se biennale) Nota: il contributo verrà erogato alle prime 30 scuole che aderiscono ai sottoprogetti che ne prevedono la realizzazione e ne indicano la richiesta nel modulo di adesione al sottoprogetto. Le assegnazioni terranno conto della suddivisione per province e delle richieste delle scuole sec. di I° e II° grado Videoclip – per la produzione di un videoclip/ di un breve cortometraggio che sintetizzi i contenuti affrontati nel progetto di E.S.S. attraverso una breve storia per immagini e musica. Promozione del proprio prodotto al fine di renderlo pubblico, fruibile e di esempio per altri gruppi di coetanei. Contributo previsto: €500 (organizzazione, elaborazione e realizzazione del videoclip) Nota: il contributo verrà erogato alle prime 50 scuole che aderiscono ai sottoprogetti che ne prevedono la realizzazione , specificandone la richiesta nel modulo di adesione. Le assegnazioni terranno conto della suddivisione per province e delle richieste delle scuole sec. di I° e II° grado

I sistemi di protezione

Campagna di informazione / sensibilizzazione destinata agli studenti della scuola secondaria per promuovere ed incentivare l'uso delle cinture di sicurezza in automobile e alla generalizzazione dell'uso del casco correttamente allacciato e dei sistemi di protezione sui veicoli a due ruote.

Si ritiene importante che i giovani sappiano distinguere tra le funzioni dei dispositivi di sicurezza attiva e passiva: le cinture di sicurezza costituiscono un dispositivo per aumentare la sicurezza passiva, ovvero per ridurre le *conseguenze* in caso di incidente (sicurezza passiva), ma non incidono sulla *probabilità* di avere un incidente (sicurezza attiva, ad es. ABS) .

<p>Obiettivi specifici</p>	<p>Prima fase</p> <ul style="list-style-type: none"> - rilevazione iniziale per misurare il fenomeno (quanti studenti della nostra scuola utilizzano sempre le cinture di sicurezza? Quanti studenti che si spostano su veicoli a due ruote utilizzano sempre il casco allacciato correttamente?) - analisi dei dati raccolti <p>Seconda fase</p> <ul style="list-style-type: none"> - incontri in classe con gli esperti (v. Modulo fornito dal CRESS) <p>Terza fase</p> <ul style="list-style-type: none"> - rielaborazioni con i docenti di riferimento - comunicazione ai genitori (per informare /sensibilizzare) - osservazioni nel traffico reale, a campione, per rilevare/osservare criticamente i comportamenti degli adulti rispetto agli articoli 172 e 171 del CdS <p>Quarta fase</p> <ul style="list-style-type: none"> - promuovere l'assunzione di comportamenti orientati alla sicurezza presso i compagni e gli adulti significativi / la cittadinanza.
<p>Discipline coinvolte</p>	<p>Italiano e storia (conoscenza del linguaggio specifico e della terminologia), matematica ed informatica (tabulazione dati mediante grafici), disegno e progettazione (cartellonistica, manifesti); educazione fisica (coordinazione associata e dissociata); diritto (responsabilità civile, penale, amministrativa, omissione di soccorso); lingue (quale la realtà all'estero); religione o educazione civica (il rispetto).</p>
<p>Organizzazione</p>	<p>Il CRESS fornisce per la Fase 2 un modulo di informazione/sensibilizzazione della durata di tre ore, realizzato da un team di esperti del settore. Per ogni argomento trattato gli esperti forniranno apposito materiale per gli approfondimenti. Il modulo di richiesta è allegato alla circolare generale, si prega di indicare il numero classi e periodo. L'ipotesi organizzativa prevede l'abbinamento di tre classi ogni mattina, in modo da consentire agli esperti di ruotare da una classe all'altra, mentre ogni classe risulta impegnata con le tre successive presenze.</p> <p>Incontro 1 - durata h. 1 - La sicurezza attiva e passiva – Psicologo /Ingegnere dei trasporti</p> <p>Incontro 2 - durata h. 1 - Gli articoli 172, 171, 189 del codice della strada - Operatore delle Forze dell'Ordine</p> <p>Incontro 3 - durata h. 1 - Conseguenze sulla salute. Prevenzione del trauma cranico Personale sanitario</p>
<p>Verifica / Valutazione</p>	<p><i>Del sottoprogetto da parte del CRESS:</i> Questionario iniziale / conclusivo per gli insegnanti.</p> <p><i>Del percorso didattico della classe:</i> Le verifiche dell'apprendimento sono curate dagli insegnanti di classe.</p> <p><i>Nota: i risultati delle azioni di monitoraggio e /o verifica compilati su modelli del CRESS dovranno essere trasmessi al Coordinamento regionale per le elaborazioni generali.</i></p>

Scheda 2 Sottoprogetto: I sistemi di protezione

Traccia organizzativa delle attività

FASE 1 – La situazione iniziale

Somministrazione questionario conoscitivo d'ingresso (Scheda n. 5):

rilevazione iniziale per misurare il fenomeno (Quanti studenti della nostra scuola utilizzano sempre le cinture di sicurezza? Quanti studenti che si spostano su veicoli a due ruote utilizzano sempre il casco allacciato correttamente?)

Analisi dei dati raccolti.

FASE 2 - Incontri in classe con gli esperti

Organizzazione degli incontri:

incontro 1- psicologo

incontro 2 - forze di polizia stradale

incontro 3 - ingegnere.

All'inizio di ogni incontro viene distribuita una scheda didattica individuale, come supporto alle spiegazioni verbali. La stessa scheda didattica può essere successivamente utilizzata dai docenti di classe per gli approfondimenti successivi (v. Scheda 3, Documento tecnico descrittivo dei contenuti sviluppati dagli esperti; Scheda 4, Schede didattiche per gli allievi).

FASE 3 - Rielaborazioni con i docenti di riferimento e produzione materiali informativi

- educazione fisica: coordinazione associata e dissociata; uscite nel traffico reale per le osservazioni
- matematica ed informatica: tabulazione dati mediante grafici
- diritto: responsabilità civile, penale, amministrativa, omissione di soccorso
- italiano e storia: conoscenza del linguaggio specifico e della terminologia; produzione testi per la comunicazione ai genitori
- lingue: la situazione nei Paesi esteri
- religione o educazione civica: il rispetto
- disegno e progettazione: cartellonistica, manifesti

FASE 4 – Proposte allargate

Promuovere l'assunzione di comportamenti orientati alla sicurezza presso i compagni e gli adulti significativi / la cittadinanza.

Diffusione dei materiali informativi predisposti con i docenti.

Tra le opportunità operative: elaborazione e produzione di videoclip.

Scheda 3 Sottoprogetto: I sistemi di protezione

Documento tecnico descrittivo dei contenuti sviluppati dagli esperti

1 – PRINCIPALI CAUSE DEGLI INCIDENTI STRADALI

- 1.1 – I dati degli incidenti stradali relativi al 2006 secondo le statistiche ISTAT
- 1.2 – Come e perché avvengono gli incidenti stradali
- 1.3 – Le regole più violate
- 1.4 - I tre fattori della circolazione stradale

2- LA SICUREZZA ALL'INTERNO DEL VEICOLO

- 2.1 – Gli effetti dell'urto
- 2.2 – Gli organi di ritenuta e le differenze: come operano..
- 2.3 – Gli organi di ritenuta e le differenze: le limitazioni..
- 2.4 – Quali norme seguire per i bambini?
- 2.5 – La protezione del poggiatesta

3 – CONSIDERAZIONI GENERALI

- 3.1 – Breve storia
- 3.2 – Efficacia delle cinture di sicurezza
- 3.3 – Cinture di sicurezza e velocità
- 3.4 - "Decalogo" redatto dall'Istituto Superiore di Sanità

4 – Il casco protettivo per le due ruote

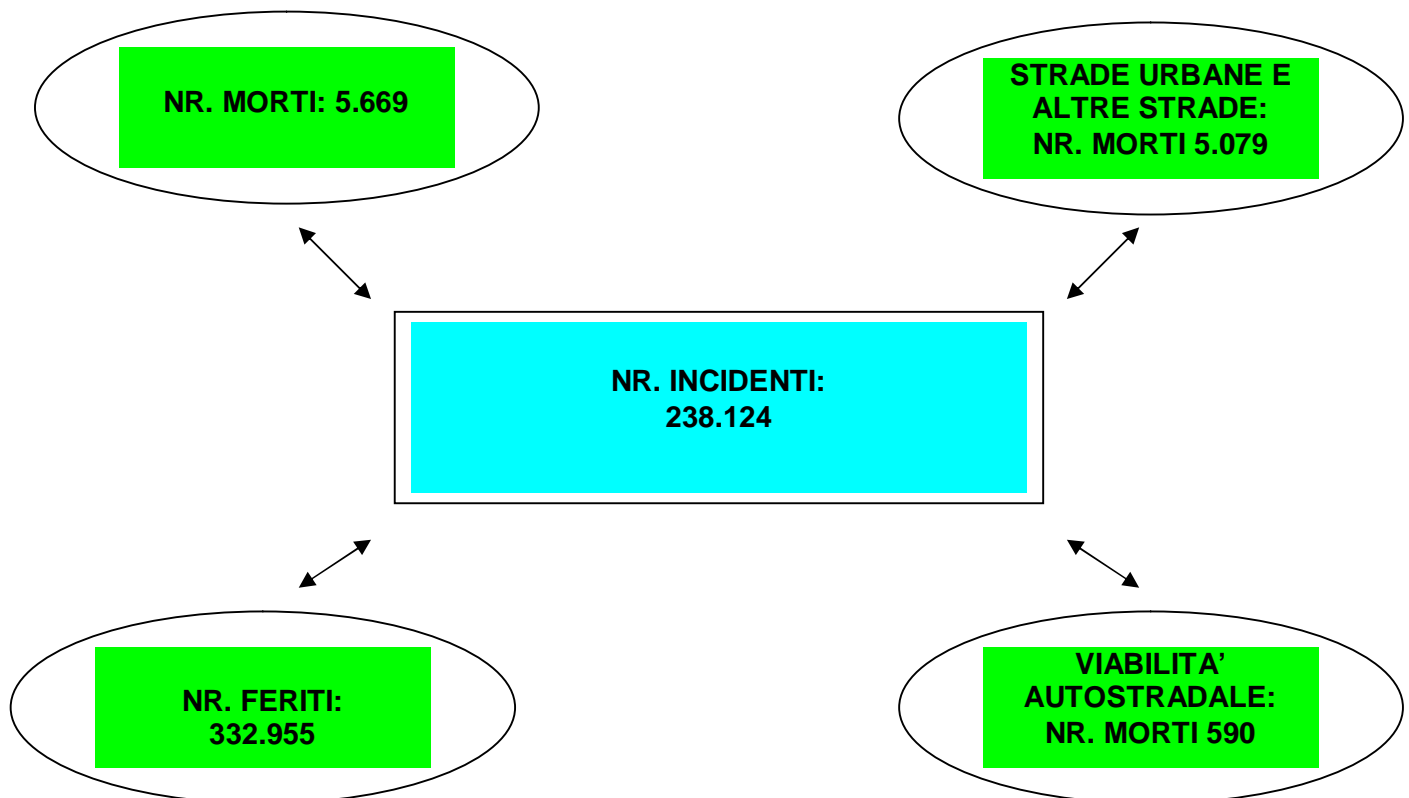
- 4.1 – Informazioni generali
- 4.2 – Efficacia del casco
- 4.3 – L'incidentalità stradale per le due ruote motorizzate

1 – PRINCIPALI CAUSE DEGLI INCIDENTI STRADALI

1.1 – I dati degli incidenti stradali relativi al 2006 secondo le statistiche ISTAT

**A CHE PUNTO SIAMO RISPETTO ALL'OBIETTIVO DELLA
RIDUZIONE DEL
NUMERO DEGLI INCIDENTI STRADALI ?**

(tutti i dati cui si fa riferimento sono tratti dal rapporto ACI - ISTAT 11/12/2007)



1.2 – Come e perché avvengono gli incidenti stradali

- Il 76,6% è rappresentata dallo scontro tra due o più veicoli.
- La tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale laterale (85.098 casi con 1.373 morti e 121.828 feriti) seguita dal tamponamento (43.610 con 581 morti e 70.160 feriti).
- In caso di incidenti a veicoli isolati, la fuoriuscita o lo sbandamento rappresenta la maggior parte dei casi (21.959 con 1.127 morti e 27.647 feriti).

Le città sono i luoghi dove si riscontrano la maggior parte di incidenti e di feriti. Il numero dei morti sulle strade urbane è pari al 44%.

Il giorno della settimana in cui si verificano più incidenti è il venerdì; la frequenza più elevata di morti si osserva la domenica; il maggior numero di feriti si registra di sabato.

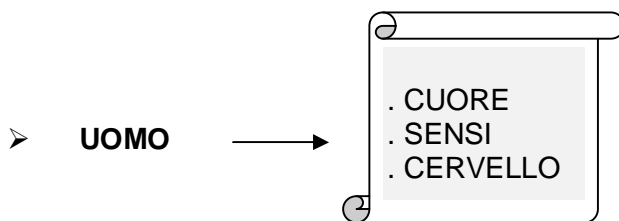
Analizzando la distribuzione degli incidenti durante l'arco della giornata, si osserva un primo picco tra le 8 e le 9 del mattino, probabilmente legato all'elevata circolazione derivante dalla mobilità sistematica dovuta agli spostamenti casa-scuola e casa-ufficio; un secondo picco si rileva tra le 12 e le 13 in corrispondenza dell'uscita dalle scuole ed in relazione alla mobilità di alcune categorie che fruiscono dell'orario spezzato; infine il picco più elevato di incidentalità si registra intorno alle ore 18, quando si cumulano gli effetti dell'incremento della circolazione dovuto agli spostamenti dal luogo di lavoro verso l'abitazione con fattori psico-sociali quali lo stress da lavoro e la difficoltà di percezione visiva dovuta alla riduzione della luce naturale non ancora sostituita da quella artificiale.

1.3 – Le regole più violate

- precedenza (17,74%);
- velocità (12,76%);
- distanza di sicurezza (10,40%).

1.4 - I tre fattori della circolazione stradale

- **AMBIENTE** (Strada, Infrastrutture)
 - **VEICOLO**
- } Approfondimenti demandati agli esperti in materia. Cenni riferiti all'incidenza di questi fattori sulla causazione dell'incidente.



Secondo alcune teorie, il 97,3 % DEGLI INCIDENTI SI VERIFICA PER CAUSE O CONCAUSE IMPUTABILI AL COMPORTAMENTO SCORRETTO DEL CONDUCENTE O DEL PEDONE: LA TESTA E' IL MIGLIOR DISPOSITIVO DI SICUREZZA

“Un atteggiamento tipico del giovane guidatore è rappresentato dal fatto che la guida viene percepita come una abilità del tipo “tutto o niente”. Secondo questa lettura chi “sa” guidare guida sempre in modo adeguato ed è comunque in condizione di affrontare gli imprevisti e le difficoltà che gli si propongono. Con queste premesse l'incidente stradale viene visto con una forte dose di fatalismo, come un qualcosa di inevitabile, in cui le possibilità dell'individuo di ridurne le probabilità sono marginali. Al contrario la guida è un comportamento fortemente mediato dalla soggettività e dalle caratteristiche individuali. Tale soggettività non si riflette però unicamente sulla capacità di guidare bene o male, sebbene questa variabile sia naturalmente fondamentale. Infatti la capacità di guida è anche suscettibile di forti variazioni dipendente dallo stato psicofisiologico dell'individuo.” (Giannini-Lucidi).

- LE REGOLE SULL'USO DEI DISPOSITIVI CASCO/CINTURE/SEGGIOLINI PER TUTTE LE TIPOLOGIE DI VEICOLI PER CUI SONO OBBLIGATORI E “L'USO CONSIGLIATO”.
- COLLEGAMENTO TRA L'AGGRAVAMENTO DEL RISCHIO E LA VELOCITA'.

L'INCIDENTE STRADALE NON E' UNA FATALITA'

per comprendere la complessità del tema "sicurezza sulle strade" si può fare una prima distinzione fra argomenti che riguardano:

a. i pedoni, i ciclisti, gli animali e tutto ciò che percorre la viabilità con le "dotazioni" psicofisiologiche che sono loro proprie;

b. i veicoli,

- la struttura della viabilità che condiziona le dinamiche del veicolo
- la segnaletica di divieto, di obbligo, di indicazione, di informazione, ecc.
- la sicurezza della struttura e delle parti esterne del veicolo
- la sicurezza all'interno del veicolo;

c. le strade

d. le relazioni fra utenze della strada e le strade stesse.

La complessità dell'argomento chiede che si tenti ricercare chiarezza nella esplicitazione dei concetti, perché a ciascuno di essi corrispondono professionalità e impegno nella ricerca e nella attuazione pratica.

Ma chiede anche che si abbia piena consapevolezza della importanza che hanno i comportamenti nelle diverse fasi della circolazione e all'interno del veicolo sia nei confronti della numerosità e tipologia degli incidenti, sia nei confronti della loro gravità.

2 – LA SICUREZZA ALL'INTERNO DEL VEICOLO

La sicurezza interna al veicolo è affidata:

- alla struttura portante del veicolo
- agli arredi interni
- agli organi di ritenuta, contrasto e protezione
- all'uso attivo e passivo che conducente e passeggeri fanno degli organi di ritenuta contrasto e protezione

Gli automobilisti spesso non pensano che gli incidenti possano capitare!.. E dunque.....



Occorre fare attenzione!

**Se capita un incidente con danni ai passeggeri che non usano le cinture...
..a chi la colpa?**

	Non trasportare mai i bambini, neppure i lattanti o per brevi periodi, sulle ginocchia, ma assicurare gli stessi con gli appositi sistemi di ritenuta e nei modi prescritti (vedi apposita pagina)
	I passeggeri dei sedili posteriori che non indossano correttamente la cintura di sicurezza, oltre che per sé stessi, rappresentano un grave pericolo per gli occupanti dei posti anteriori in caso di incidente.
	Le donne in stato di gravidanza devono posizionare il nastro addominale nel punto più basso possibile del bacino, in modo da non premere sull'addome.
	Anche in un incidente non grave, non si può sopportare il proprio corpo puntandosi con le mani sul volante dell'auto. Già da 30 a 50 Km/h agiscono forze che possono superare facilmente la tonnellata (1000 Kg).
	Nei veicoli che dispongono della regolazione in altezza delle cinture di sicurezza, l'attacco della cintura deve essere regolato in posizione di poco superiore a quella della spalla dell'utilizzatore.
	Il poggiatesta deve essere regolato in modo corretto; si ha una regolazione ottimale quando lo spigolo superiore del poggiatesta è poco sopra l'altezza degli occhi dell'utilizzatore.
	Gli airbag sono dispositivi che vengono ormai montati su ogni tipo di autovettura. La loro efficacia (airbag frontali) è garantita solo in caso di contemporaneo utilizzo delle cinture di sicurezza. In caso di azionamento per urto del veicolo, gli airbag stessi possono rappresentare un pericolo per i passeggeri dei sedili anteriori privi delle cinture di sicurezza.



2.1 - Gli effetti dell'urto

- Il veicolo in corsa che sbatte contro un ostacolo fermo si arresta in tempi molto ridotti (pochi millesimi/centesimi di secondo)

- Tutto ciò che sta all'interno, persone e cose, e non è vincolato, prosegue con la precedente velocità del veicolo, libero di muoversi, fino ad incontrare le pareti interne contro le quali fermarsi.
- Della energia complessiva in parte viene dissipata con deformazioni e movimenti del veicolo, e in parte con deformazioni e movimenti interni al veicolo delle persone presenti.
- Gli organi interni subiscono gli stessi effetti, come anche gli oggetti che teniamo in braccio o in mano
- La dinamica dell'urto si misura in valori di "g" (g = accelerazione di gravità) che moltiplicano il "peso" del corpo.
- Gli impatti avvengono in pochi centesimi di secondo e le accelerazioni raggiungono facilmente valori da 10 a 30 "g" moltiplicando il peso dei corpi per altrettanto.
- Le cinture e l'air-bag attenuano gli effetti perché trattengono (cinture) o contrastano (air-bags) i movimenti interni e in qualche misura rendono "solidale" il contenuto interno (passeggeri e cose) con il contenitore-veicolo.
- Si trasferisce così l'energia dei corpi al veicolo che però è progettato perché si deformi la carrozzeria a salvaguardia della struttura dell'abitacolo appositamente rigida e protettiva.

2.2 - Gli organi di ritenuta e le differenze: come operano..

- Le differenze fra le due tipologie di apparecchi di ritenuta consistono in sostanza nella azione che esercitano che pure hanno finalità analoghe: il contenimento dei movimenti liberi interni al veicolo e la riduzione del danno.
- Le cinture di sicurezza sono vincolate al veicolo e trattengono i corpi alla struttura dei sedili: l'efficacia è rilevante. I difetti stanno nel ritardo dinamico, pur minimo, dell'intervento dipendente dalla inerzia dei corpi da trattenere, e nella difficoltà di adeguare dimensione e tensione a tutte le taglie dei passeggeri oltre a non garantirne l'impiego durante il movimento.
- Gli air-bags agendo con accelerometri e cartucce esplosive hanno tempi di intervento di qualche msec ed di un ordine di grandezza inferiore alle inerzie del corpo umano e sono mirate a bloccare il movimento per contrasto. La loro evoluzione è nel numero, nella posizione, e nella dimensione mirate, in fase di espansione, di riempire i vuoti fra carrozzeria e corpi all'interno del veicolo non solo per movimenti da incidente in avanti (i più frequenti), ma anche in tutte le direzioni: verso i lati o verso l'alto e per ogni tipo di incidente, usando una sensoristica appropriata.
- I manichini "umanoidi" sono il necessario complemento della ricerca.

Impatto a 5 kmh contro ostacolo fermo



Impatto a 40 kmh contro ostacolo fermo



Il manichino è sprovvisto di cinture di sicurezza, ma il veicolo è dotato di air-bag frontale

II MANICHINO PUNTO-H SAE J826



2.3 - Gli organi di ritenuta e le differenze: le limitazioni..

Le indicazioni di carattere generale sulle caratteristiche positive dei due tipi di apparecchi evidenziano anche le differenze e le insufficienze:

- Le cinture di sicurezza poiché sono vincolate al veicolo e trattengono i corpi alla struttura dei sedili e attendono che il corpo da trattenerne si metta in moto per mettere in tensione la cinghia per essere pronto abbisogna di un pretensionamento dinamico che agisca al più presto. Inoltre la tensione deve essere proporzionata al peso del corpo da trattenerne e ben posizionata. Di qui il rigore necessario da assegnare ai metodi e agli strumenti di ritenuta per bambini che variano di peso e dimensione nei primi anni di vita.
- Gli air-bags agiscono con accelerometri e cartucce esplosive di gonfiamento contro il corpo da trattenerne. Diviene evidente come esso “esplosa” con una “violenza efficace” che tuttavia avrà effetti differenziati secondo i “pesi” dei corpi da trattenerne.

Per i bambini piccoli, se privi di altre ritenute, l'air-bag si è rivelato spesso pericoloso e a volte mortale causando traumi al torace e soffocamenti. La loro efficacia cresce rapidamente con la numerosità e la capacità di riempire tutti i vuoti interni del veicolo.

Il regolamento(ECE44/03 del 1995), prevede cinque classi di dispositivi, ripartite in base alle fasce di peso dei bambini che possono utilizzarli



GRUPPO 0

- Gruppo 0: fino a 10 kg
- Gruppo 0+: fino a 13 kg



GRUPPO 1

- Gruppo 1: da 9 a 18 kg



GRUPPO 2

- Gruppo 2: da 15 a 25 kg



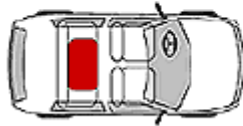
GRUPPO 3

- Gruppo 3: da 22 a 36 kg

Posizionare i seggiolini secondo il Gruppo

Posizionare i seggiolini secondo il Gruppo

Gruppo 0 navicella



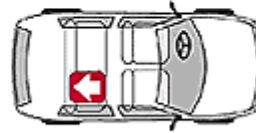
Posizionare la navicella sul sedile posteriore e agganciare con le apposite cinghie alle cinture di sicurezza dell'auto.

Gruppo 0 seggolino



Sempre e solo in senso opposto a quello di marcia. Solo nel caso in cui non ci sia il doppio airbag si può posizionare sul sedile anteriore. E' vietato e pericolosissimo montare questo gruppo di seggiolini su un sedile provvisto di air-bag frontale inserito.

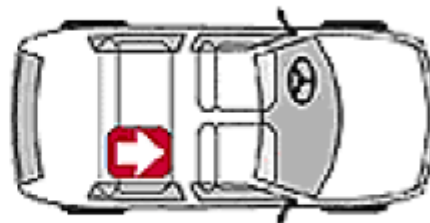
Gruppo 0+



Posizionare sul sedile posteriore in senso opposto a quello di marcia e agganciare con le cinture di sicurezza dell'auto. **Se dotato di cinture di sicurezza a 3 punti, il sedile centrale è il più protetto all'interno del veicolo.**

Gruppo 1 seggolino

e
Gruppo 2 e Gruppo 3
cuscino o seggiolino



Posizionare sul sedile posteriore in senso di marcia e agganciare con le cinture di sicurezza dell'auto.

Solo nel caso non ci sia doppio air-bag si può utilizzare il sedile anteriore, sempre in senso di marcia.

Secondo la normativa attuale i seggiolini di gruppo 1, 2, 3 in realtà possono essere posizionati su qualsiasi sedile dell'automobile.

Sottolineiamo però che la presenza di air-bag frontali, anche se non vietata dalla legge in presenza di seggiolini di gruppi diversi dallo 0 e 0+ per i quali rimane invece assolutamente vietata la presenza di air-bag frontali inseriti), può costituire un pericolo per il bambino e pertanto, in presenza di air-bag frontali inseriti, è opportuno posizionare altrove il seggiolino, tenendo conto anche del fatto che i sedili posteriori naturalmente sono i più protetti in caso di urto frontale.





Posizionare sul sedile posteriore in senso di marcia e agganciare con le cinture di sicurezza dell'auto.

Solo nel caso non ci sia doppio air-bag si può utilizzare il sedile anteriore, sempre in senso di marcia.

Secondo la normativa attuale i seggiolini di gruppo 1, 2, 3 in realtà possono essere posizionati su qualsiasi sedile dell'automobile.

Sottolineiamo però che la presenza di air-bag frontali, anche se non vietata dalla legge in presenza di seggiolini di gruppi diversi dallo 0 e 0+ per i quali rimane invece assolutamente vietata la presenza di air-bag frontali inseriti), può costituire un pericolo per il bambino e pertanto, in presenza di air-bag frontali inseriti, è opportuno posizionare altrove il seggiolino, tenendo conto anche del fatto che i sedili posteriori naturalmente sono i più protetti in caso di urto frontale.

2.4 - Quali norme seguire per i bambini?

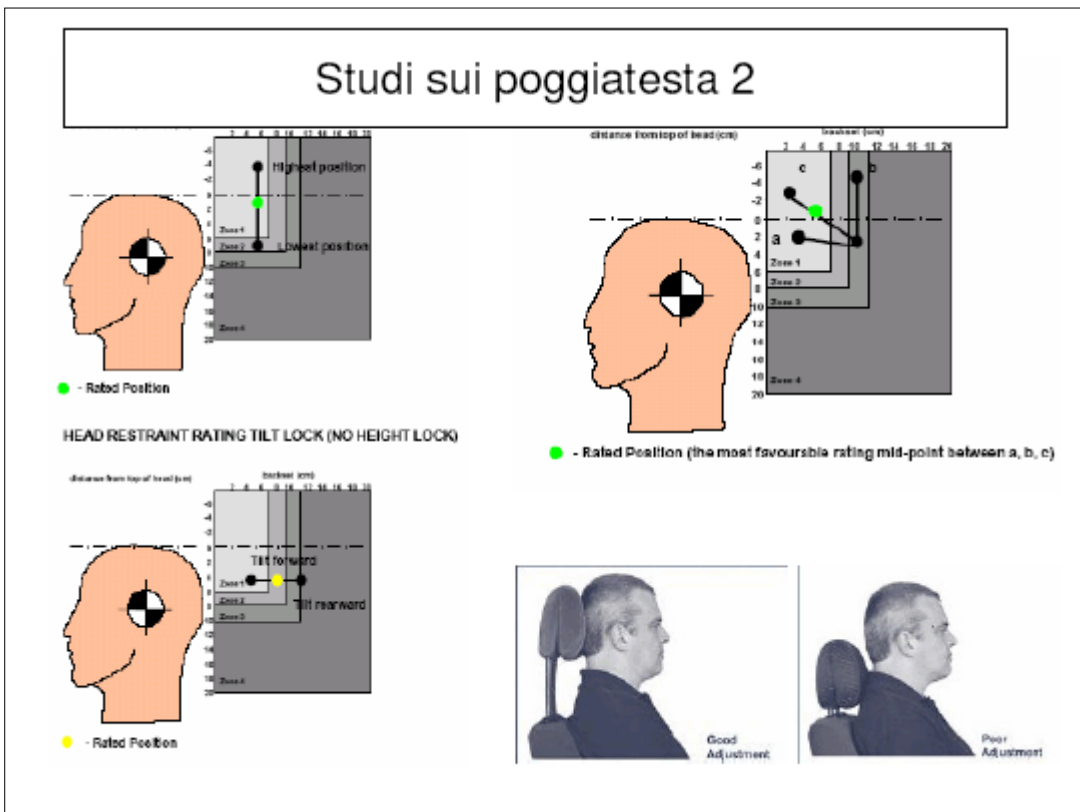
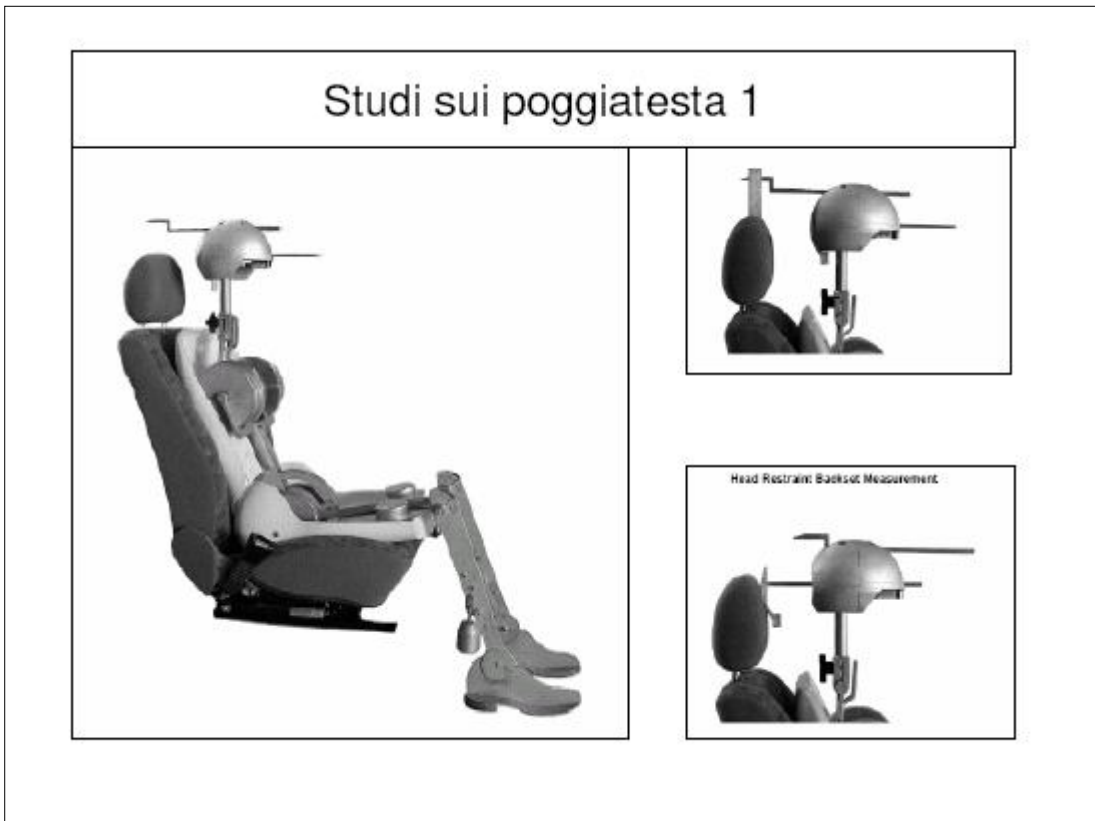
 <p>GRUPPO 0</p>	<p>- Gruppo 0: fino a 10 kg - Gruppo 0+: fino a 13 kg</p>	<p>Si tenga presente, comunque, che esistono dispositivi che coprono più di un gruppo: per esempio, un seggiolino con la sigla "Gruppo0/1" sarà utilizzabile per bambini di qualunque peso fino a 18 kg.</p> <p>Nel caso si abbiano dei dubbi riguardo ai dispositivi installati sul proprio veicolo, è sufficiente verificare che su di essi sia presente un'etichetta simile a quella riprodotta sopra.</p> <p>Sull'etichetta, anzitutto, non deve mancare la sigla "ECE" (seguita dal numero 44 o R44 e, per i dispositivi attualmente in produzione, dal numero /03) che garantisce la regolare omologazione del dispositivo.</p> <p>Sul contrassegno, inoltre, viene riportata anche la classe di peso di appartenenza, che deve ovviamente essere rispettata.</p> <p>Inoltre, per ulteriori indicazioni d'uso, e soprattutto per il montaggio del dispositivo, operazione indispensabile al suo corretto funzionamento, è necessario attenersi alla documentazione che deve essere fornita insieme al seggiolino stesso.</p>
 <p>GRUPPO 1</p>	<p>- Gruppo 1: da 9 a 18 kg</p>	
 <p>GRUPPO 2</p>	<p>- Gruppo 2: da 15 a 25 kg</p>	
 <p>GRUPPO 3</p>	<p>- Gruppo 3: da 22 a 36 kg</p>	

2.5 - La protezione del poggiatesta

- Il poggiatesta ha il compito specifico di tutelare la estremità più alta della colonna vertebrale, la "cervicale", molto mobile, ma esposta a sollecitazioni violente in caso di impatti e accelerazioni, perché sostegno della testa che risulta particolarmente pesante.
- Per evitare o ridurre tali sollecitazioni è necessario contenere l'entità degli spostamenti e la loro velocità ai quali i muscoli del collo si presentano come insufficienti.
- Poiché però non è "conveniente" per la guida ridurre permanentemente la mobilità della testa l'apparecchio più idoneo è atto a ridurre le sollecitazioni più pericolose e provocate da tamponamenti o comunque da ritorni all'indietro del capo, dette "colpi di frusta".
- Perché si ottenga la massima efficacia possibile è necessario che il poggiatesta sia posizionato alla altezza giusta e più ravvicinato possibile al capo.

Quando si sale in auto: occorre controllare subito la posizione dei poggiatesta e, se necessario, regolarla.

Studi sui poggiatesta



3 – CONSIDERAZIONI GENERALI

3.1 - Breve storia (tratto da Wikipedia)

Le cinture di sicurezza sono una invenzione più che secolare: il primo a brevettarle fu il francese Gustave Desirè Liebau (che le aveva denominate "bretelle di sicurezza) nel 1903. Tuttavia le velocità non altissime delle vetture di quei tempi e i rischi di soffocamento che esse davano (all'epoca si usavano materiali piuttosto grezzi) causarono la mancata diffusione dell'accorgimento.

Nel 1957, facendo seguito all'esperienza degli sport automobilistici, nei quali rivestivano anche un carattere di ausilio nel sostegno del corpo per le accelerazioni laterali, esse furono però introdotte in qualche automobile, anche se furono usate più come *test* che per reale convinzione nei confronti dell'utilità dell'oggetto. I risultati della sperimentazione furono comunque ritenuti molto positivi e nel 1960 furono lanciate in commercio le prime cinture di sicurezza di serie. In particolare si sostenne che le cinture, se montate in maniera corretta, avrebbero ridotto drasticamente la pericolosità dell'impatto del torace col volante in caso di brusca frenata.

Nel 1973 la Francia dichiarò le cinture obbligatorie per legge. In seguito tutte le nazioni occidentali, Italia compresa, seguirono la legislazione transalpina (negli Stati Uniti d'America il primo stato a dichiararle obbligatorie fu il Massachusetts nel 1975).

3.2 – Efficacia delle cinture di sicurezza

L'efficacia dell'uso delle cinture di sicurezza è ampiamente documentata:

- a. è calcolata una riduzione di circa il 50% di traumi gravi e decessi nei casi di forte impatto con cintura allacciata (Evans, 1990);
- b. la cintura non serve solo per evitare il decesso, ma anche lesioni gravi e lesioni clinicamente non gravi ma pesanti per la qualità di vita (es. lesioni deturpanti il viso);
- c. in caso di impatto, la probabilità di perdere i sensi in seguito alle eventuali lesioni è molto elevata se non si è cinturati (Taggi, 2005);
- d. per urti a bassa velocità (che sono i più comuni) la cintura è in grado di proteggere il viso (sorriso, occhi), può evitare lesioni deturpanti del viso e del maxillo-facciale (fratture della mandibola, perdita traumatica di denti);
- e. la cintura allacciata dal passeggero sul sedile posteriore, in caso di forte impatto, evita che il passeggero venga proiettato contro l'occupante il sedile anteriore;
- f. la cintura allacciata evita di impattare contro l'air bag in fase di esplosione ed evita che il corpo della persona venga proiettato all'esterno della vettura.

3.3 – Cinture di sicurezza e velocità

In caso di impatto, la probabilità di morte aumenta all'aumentare della velocità.

“Data una certa velocità, se il rischio relativo (RR) è per esempio uguale a 4, chi non porta la cintura ha quattro volte la possibilità di morire rispetto a chi non la porta.

Grosso modo, si può dire che per velocità di impatto tra 20 e 90 km/h chi è senza cintura rischia due volte o più di morire rispetto a chi la porta; se la velocità è tra 40-50 km/h, rischia addirittura dieci volte” (F.Taggi, 2005).

3.4 - “Decalogo” redatto dall'Istituto Superiore di Sanità

Il Prof. Franco Taggi, Direttore del Reparto “Ambiente e Traumi” dell'Istituto Superiore di Sanità (Roma), ha sintetizzato in un “decalogo” i risultati maturati dall'insieme delle ricerche effettuate sul tema delle cinture di sicurezza (2007):

- 1) l'uso delle cinture di sicurezza aumenta con la severità della legislazione relativa;

- 2) le campagne di informazione della popolazione, da sole, sono inefficaci per il raggiungimento di una soddisfacente proporzione di utilizzazione delle cinture di sicurezza;
 - 3) l'uso delle cinture di sicurezza riduce consistentemente il numero di morti e feriti in incidenti stradali, nonché il numero di accessi al Pronto Soccorso, in quanto molti soggetti pur essendo incorsi in incidente non riportano lesioni di rilievo;
 - 4) le cinture sono utili non solo fuori città, ma anche e soprattutto in città, dove avviene il maggior numero di incidenti. In città, le velocità sono in genere più contenute; tuttavia le energie in gioco sono già a livelli tali da produrre lesioni gravi o mortali (come spesso si suole ricordare, un urto a 50 km/h è equivalente ad una caduta dal terzo piano); comunque, l'evidenza epidemiologica mostra che le cinture sono utili anche a velocità elevate;
 - 5) l'uso delle cinture di sicurezza aumenta la probabilità di rimanere coscienti dopo un incidente stradale, fatto determinante per salvarsi la vita in alcune situazioni specifiche (incendio dell'auto, caduta in acqua del veicolo, ecc.);
 - 6) le eventuali lesioni provocate dalle cinture sono una minima parte delle lesioni che si avrebbero non portandole;
 - 7) le cinture evitano in particolare traumi molto gravi (per es. al torace per urto contro il piantone dello sterzo, al cranio) o assai drammatici per la qualità di vita dell'individuo (es. lesioni deturpanti del viso);
 - 8) le cinture sono utili anche posteriormente: molte lesioni sono provocate agli occupanti dei posti anteriori dai trasportati nei posti posteriori che vengono sbalzati loro contro al momento dell'impatto;
 - 9) le cinture proteggono con efficacia anche le donne in stato di gravidanza;
 - 10) le cinture migliorano l'efficacia dell'airbag: la triade cinture-airbag-poggiatesta è, insieme ad una guida difensiva e responsabile, la migliore assicurazione sulla vita che si possa stipulare.”
- (Taggi, F, *Le cinture di sicurezza ed il beneficio indotto dal loro uso*, in *Salute e sicurezza stradale: l'onda lunga del trauma*, C.A.F.I. Editore, Roma, marzo 2007, pag. 244).

4 – IL CASCO PROTETTIVO PER LE DUE RUOTE

4.1 – Informazioni generali

Il casco protettivo è un copricapo difensivo, costruito con materiale resistente allo scopo di proteggere il capo in caso di caduta o di urto. Ha quindi la funzione di proteggere il cranio (e il cervello); il volto, grazie alla visiera; dell'intero maxillo-facciale se è integrale.

Deve essere allacciato per evitare che al momento dell'impatto rotoli a distanza perdendo completamente l'efficacia protettiva.

L'uso del casco è obbligatorio per:

- tutti i conducenti di ciclomotori e motocicli, maggiorenni e minorenni;
- i conducenti e i passeggeri di motocicli, comprese le Forze di Polizia ed i conducenti di moto d'epoca durante la manifestazioni.

Il casco, di qualunque tipo sia, deve essere omologato dal Ministero dei Trasporti e l'etichetta di omologazione, applicata all'interno, deve comprendere:

- numero distintivo dello Stato di immatricolazione (ad esempio "E3")
- numero di omologazione (ad esempio "0347196")
- numero di produzione (ad esempio "37628")

Esistono diversi tipi di casco:

aperto, detto anche "Jet": ha una visiera di lunghezza variabile, normalmente apribile ed è usato prevalentemente da chi guida moto di piccola-media cilindrata in climi caldi e/o in città. In caso di urto non offre grande protezione alla mandibola, alla mascella e al naso che sono coperti solo dalla visiera;

integrale: protegge tutta la testa compresa la nuca, presenta visiera mobile capace di coprire interamente gli organi visivi. È il più sicuro ed è generalmente usato da chi guida motocicli (come ad esempio i piloti) e da chi compie viaggi medio - lunghi. Esiste una versione chiamata "modulare" in cui la mentoniera che protegge il volto può essere ribaltata per maggiore comodità e per ampliare il campo visivo.

Il casco per offrire una protezione adeguata deve essere usato con la mentoniera chiusa e bloccata.

Casco Moto

L'utilizzo del casco è sempre stato oggetto di **grandi discussioni** e di battaglie a suon di **nuovi articoli del CdS**. Finalmente sembra che **la cultura stia cambiando** e sempre più persone lo indossano regolarmente. Tuttavia, visti anche i **dati istat** sugli incidenti stradali che nell'anno 2005 hanno causato il **decesso di numerosissime vittime**, è bene ricordare a tutti che è solo l'uso di un **casco omologato** che può davvero salvare una vita.

Al fine di **evitare spiacevoli conseguenze** in caso di incidente, il casco, viene sempre in nostro aiuto. Quando scegliete un casco assicuratevi di **seguire alcune piccole regole** che vi aiuteranno all'acquisto, ma vediamo assieme come orientarci.



The image displays three motorcycle helmets. On the left is a white jet helmet with a red chin bar and a black visor. In the center is a graphic showing a helmet with a skull inside, with the text 'CLICK TO START' at the top and 'CONCETTO DI SICUREZZA SHOEI' at the bottom. On the right is a colorful racing helmet with a white base, red and yellow accents, and a black visor.

L'omologazione elemento essenziale

Altro elemento importantissimo è l'**omologazione**. Tutti i caschi in commercio devono essere omologati ai sensi della **normativa Europea**. Facilmente riconoscibili perchè al loro interno presentano un **etichetta composta da un cerchio** dentro del quale si trova la **lettera E**, seguita dal numero distintivo del paese che ha accordato l'omologazione (per l'Italia è il 3), e del numero d'omologazione.

L'**etichetta** deve essere **cucita** sul sistema di ritenzione del casco.

I **vecchi caschi** con omologazione **D.E.M.** sono ormai stati **ritirati dal commercio**, ma possono essere **utilizzati solo sui "cinquantini"**.

Ovviamente è bene **sbarazzarsene al più presto** per passare ad un casco Jet, più sicuro e al passo con la normativa.



0452719 - 009697



4.2 – Efficacia del casco

Dagli anni '70 numerosi studi epidemiologici hanno evidenziato che l'uso del casco allacciato dimezza mediamente la probabilità di morte e il quadro di gravità delle lesioni. Anche in incidenti banali come la caduta dal sellino del ciclomotore fermo, l'uso del casco può fare la differenza.

La bicicletta, il ciclomotore, il motociclo –rispetto ai veicoli a quattro ruote- sono mezzi di trasporto intrinsecamente pericolosi perché instabili e non protettivi per loro natura; guidare con prudenza e proteggere la propria testa con l'uso del casco in un certo senso possono essere sistemi protettivi.

4.3 – L'incidentalità stradale per le due ruote motorizzate

tratto da ASAPS – dott. Giordano Biserni

“Se la patente a punti ha dato i suoi primi buoni risultati sull'incidentalità stradale in generale, non altrettanto si può dire per le due ruote: moto e ciclomotori. Alcuni dati per tutti: negli ultimi 10 anni le vittime di questo segmento sono in costante crescita, nonostante l'avvento del casco anche per i ciclomotoristi adulti (1998) e l'adozione della patente a punti (2003). Niente da fare per l'auspicato miglioramento della situazione.

Ecco i dati e le percentuali rielaborati in un'inchiesta dell'Asaps.

Dal 1995 al 2004 si sono contati fra i dueruotisti **13.429** morti e **786.985** feriti, cifre come quelle di una guerra. Se nel 1994 si contavano **1.178** vittime nel 2004 si è toccata quota **1.552 (+ 31,7%)**. I feriti sono passati da **62.381** a **90.035 (+44,3%)**. In pratica il **27,6%** dei morti sulle strade e il **28,4%** dei feriti viaggiava sulle due ruote.

L'Italia è prima assoluta in Europa nella graduatoria delle vittime, seguita da Francia, Germania e Spagna.

L'Ue sulla base di questi dati preoccupanti – questo è l'unica categoria che non fa segnare diminuzioni nei numeri della sinistrosità – si sta ponendo seriamente il problema e cerca soluzioni.

Nel 2004, ultimo anno con dati ufficiali disponibili, si sono contati - abbiamo visto - **1.552** morti e **90.035** feriti in incidenti che hanno coinvolto motociclisti e ciclomotoristi. In particolare fra questi

ultimi i morti sono stati **409** e i feriti **42.634**. Fra le vittime totali i conducenti ammontano a **1.339 (86%)** di cui **1.280** maschi **95,6%** e **59** femmine **4,4%**.

I trasportati sono stati **135 (8,7%)**, di cui **55** maschi (**40,7%**) e **23** femmine **59,3%**.

La differenza rispetto al totale è data da **78** pedoni rimasti vittime di incidenti con veicoli a 2 ruote.

Si può tentare di capire il perché di questa tragica situazione. Prima di tutto l'effetto dissuasivo della PaP sul mondo delle due ruote, arriva debole e poco efficace. I ciclomotoristi non perdono punti. Una significativa aliquota di motociclisti accetta il rischio e la sfida. Lo dicono tutti i possibili meccanismi che vengono adottati per sfuggire alle foto dell'autovelox (targhe inclinate o con numeri e lettere taroccabili, fazzoletto che sventola sulla targa...).

È preoccupante il fatto che, nonostante l'adozione del casco anche per i ciclomotoristi maggiorenni, risultato sicuramente efficace, la cifra della mortalità aumenti costantemente in questo segmento, spesso indomabile, sul versante del rispetto delle regole. C'è da dire però che di fronte a questa incontrollata espansione di morti e feriti negli ultimi 10 anni, assistiamo contemporaneamente anche ad una notevole espansione del parco veicoli a due ruote specie fra i motocicli. Secondo gli ultimi dati disponibili il parco veicolare italiano è aumentato tra il 1990 e il 2003 del 33% e tra il '90 e il 2004 i maggiori aumenti sono stati registrati nei motocicli (+82%), ciclomotori (+50%). (Fonte: Rapporto sull'Ambiente). Le auto sono aumentate invece del 24%.

Il veicolo a due ruote è, e rimane, essenziale per garantire, insieme al piacere della guida di questi mezzi, una più agevole e possibile mobilità urbana. Su questo non si discute.

C'è solo da porsi qualche domanda. Cresce nel parco mezzi la cifra di due ruote ad alta potenza motoristica. I giovani si trovano la disponibilità di motocicli che in prima marcia raggiungono i 130 Km/h, vanno da 0 a 100 in 3 secondi, raggiungono velocità che vanno dai 270 ai 320 Km/h. Alcuni pensano di essere perfetti emuli di Valentino, ma sono solo comuni signor Rossi.

Esiste una preparazione adeguata fra i patentati abilitati a guidare questi bolidi, intesa come capacità di guida pratica, ed esiste una sufficiente consapevolezza dei fattori di rischio?

Le strutture stradali con i loro manufatti e sistemi protettivi, in particolare guard-rail, contribuiscono al contenimento delle conseguenze del sinistro o le aggravano proprio per i motociclisti? Anche l'atteggiamento di molti automobilisti catturati mentalmente da troppi elementi distrattivi, contribuisce ad elevare la soglia del rischio nei confronti dei due ruotisti, specie nei sorpassi e nelle immissioni.

Alcuni dati di riflessione: nei soli week-end della primavera del 2005 sono morti circa **250** motociclisti. Con la punta di **105** nei fine settimana del mese di maggio. Il più tragico il secondo con **27** vittime. Punte di **22** decessi anche in alcuni fine settimana del 2006. Cifre assurde!

Forse servono più piste con prezzi accessibili per far sfogare la voglia di velocità di tanti giovani. E' però necessario anche un recupero delle regole sul territorio stradale, urbano ed extraurbano per tutti i motociclisti, se non altro per salvaguardare il bene più prezioso, la loro vita."

Giordano Biserni, Presidente Asaps

**Motociclisti e Ciclomotoristi
morti e feriti in incidenti stradali in 10 anni
1995-2004**

ANNO	Morti	diff. %	Feriti	diff. %
1995	1.178		62.381	
1996	1.198	1,7%	62.959	0,9%
1997	1.215	1,4%	70.172	10,3%
1998	1.213	-0,2%	72.086	2,7%
1999	1.259	3,7%	79.140	8,9%
2000	1.378	8,6%	79.949	1,0%
2001	1.456	5,4%	89.717	10,9%
2002	1.446	-0,7%	87.425	-2,6%
2003	1.534	5,7%	93.121	6,1%
2004	1.552	1,2%	90.035	-3,4%
Totali	13.429		786.985	

Elaborazione e percentualizzazione Il Centauro – ASAPS su dati ISTAT

Scheda 4 Sottoprogetto: I sistemi di protezione

Sequenza delle schede didattiche utilizzate dagli esperti

INCONTRO CON LO PSICOLOGO

La sicurezza sulla strada
Quando sono passeggero trasportato su un'auto
Cinture di sicurezza: storia ed utilità
Cinture di sicurezza ed incidenti stradali

INCONTRO CON LE FORZE DI POLIZIA STRADALE

Comportamento in caso di incidente
Principali cause degli incidenti stradali
Il casco protettivo per le due ruote
Sistemi di protezione obbligatori e codice della strada

INCONTRO CON L'INGEGNERE

La sicurezza all'interno del veicolo
Le cinture di sicurezza e l'air-bag
Il poggiatesta
Gli effetti dell'urto

SEGUONO SCHEDE DIDATTICHE PER GLI STUDENTI

Scheda 5 Sottoprogetto: I sistemi di protezione

Questionario conoscitivo d'ingresso per gli studenti

Scuola secondaria di secondo grado “ _____ ”

QUESTIONARIO CONOSCITIVO DI INGRESSO

2.3.2 I SISTEMI DI PROTEZIONE

Cognome e nome _____

Classe _____ **Data** _____

- | | | |
|--|----|----|
| A. Possiedi la bicicletta? | SI | NO |
| B. Hai conseguito il patentino per la guida del ciclomotore? | SI | NO |
| C. Hai conseguito la patente di guida per la moto? | SI | NO |
| D. Hai conseguito la patente di guida per l'automobile? | SI | NO |

Modalità di risposta: cerchiare la lettera corrispondente alla risposta secondo te corretta

1. La funzione della cintura di sicurezza nell'auto e'...

- a) impedire al nostro corpo, in un brusco rallentamento del veicolo, di staccarsi dal proprio posto ed evitare pericolosi sbalottamenti all'interno dell'abitacolo
- b) evitare di soffrire il mal d'auto
- c) permettere un'andatura piu' veloce

2. Sai che cos'e' un air-bag?...

- a) un palloncino che si gonfia in una frazione di un secondo dal benzinaio
- b) un palloncino che si gonfia in una frazione di un secondo e in caso di urto si sostituisce alle cinture
- c) un palloncino che deve essere mantenuto ben gonfio per essere utile
- d) un palloncino che si gonfia in 30 millisecondi (un battito di ciglia) in caso di urto ed e' studiato per incontrarsi ben gonfio con la testa del passeggero esattamente quando il capo si muove in avanti di quel poco che la cintura di sicurezza gli permette di fare.

3. Il poggiatesta e'.....

- a) un accessorio ingombrante che disturba le manovre
- b) un accessorio estetico regolabile, senza particolari funzioni

Allegati Sottoprogetto: I sistemi di protezione

Dal Codice della Strada: articoli di riferimento

Articolo 170: Trasporto di persone e cose sui veicoli a motore a due ruote

1. Sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente deve avere libero uso delle braccia, delle mani e delle gambe, deve stare seduto in posizione corretta e deve reggere il manubrio con ambedue le mani, ovvero con una mano in caso di necessità per le opportune manovre o segnalazioni. Non deve procedere sollevando la ruota anteriore.

1-bis. Sui veicoli di cui al comma 1 è vietato il trasporto di minori di anni cinque (4)

2. Sui ciclomotori è vietato il trasporto di altre persone oltre al conducente (1).

3. Sui veicoli di cui al comma 1 l'eventuale passeggero deve essere seduto in modo stabile ed equilibrato, nella posizione determinata dalle apposite attrezzature del veicolo. (2)

4. È vietato ai conducenti dei veicoli di cui al comma 1 di trainare o farsi trainare da altri veicoli.

5. Sui veicoli di cui al comma 1 è vietato trasportare oggetti che non siano solidamente assicurati, che sporgano lateralmente rispetto all'asse del veicolo o longitudinalmente rispetto alla sagoma di esso oltre i cinquanta centimetri, ovvero impediscano o limitino la visibilità al conducente. Entro i predetti limiti, è consentito il trasporto di animali purché custoditi in apposita gabbia o contenitore.

6. Chiunque viola le disposizioni di cui al presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 74 a euro 296. (2)

6-bis. Chiunque viola le disposizioni del comma 1-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 148 a euro 594.

7. Alle violazioni previste dai commi 1 e, se commesse da conducente minorenne, dal comma 2, alla sanzione pecuniaria amministrativa consegue il fermo amministrativo del veicolo per sessanta giorni, ai sensi del capo I, sezione II del titolo VI; quando, nel corso di un biennio, con un ciclomotore o un motociclo sia stata commessa, per almeno due volte, una delle violazioni previste dai commi 1 e 2, il fermo amministrativo del veicolo è disposto per novanta giorni.(3)

(1) Dal 1° luglio 2004 secondo quanto stabilito dalla legge n. 214 del 1° agosto 2003, di conversione del decreto-legge n. 151/2003, il comma è sostituito come segue:

2. Sui ciclomotori è vietato il trasporto di altre persone oltre al conducente, salvo che il posto per il passeggero sia espressamente indicato nel certificato di circolazione e che il conducente abbia un'età superiore a diciotto anni. Con regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti le modalità e i tempi per l'aggiornamento, ai fini del presente comma, della carta di circolazione dei ciclomotori omologati anteriormente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151.

(2) Comma modificato dal decreto-legge n. 151/2003, conv. con legge n. 214 del 1° agosto 2003.

(3) Comma modificato dall' art.167 della Legge del 24 novembre 2006 , n.286

(4) comma inserito dal Decreto legge 3 agosto 2007 n.117 convertito , con modificazioni, in Legge 2 ottobre 2007 n.160.

Articolo 171, Uso delle del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote

1. Durante la marcia, ai conducenti e agli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati, secondo la normativa stabilita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. (1).

1-bis. Sono esenti dall'obbligo di cui al comma 1 i conducenti e i passeggeri:

a) di ciclomotori e motoveicoli a tre o a quattro ruote dotati di carrozzeria chiusa;

b) di ciclomotori e motocicli a due o a tre ruote dotati di cellula di sicurezza a prova di crash, nonché di sistemi di ritenuta e di dispositivi atti a garantire l'utilizzo del veicolo in condizioni di sicurezza, secondo le disposizioni del regolamento (1).

2. Chiunque viola le presenti norme è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 70 a euro 285. Quando il mancato uso del casco riguarda un minore trasportato, della violazione risponde il conducente. (2)

3. Alla sanzione pecuniaria amministrativa prevista dal comma 2 consegue il fermo amministrativo del veicolo per sessanta giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Quando, nel corso di un biennio, con un ciclomotore o un motociclo sia stata commessa, per almeno due volte, una delle violazioni previste dal comma 1, il fermo del veicolo è disposto per novanta giorni. La custodia del veicolo è affidata al proprietario dello stesso. (1)

4. Chiunque importa o produce per la commercializzazione sul territorio nazionale e chi commercializza caschi protettivi per motocicli, motocarrozette o ciclomotori di tipo non omologato è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 742 a euro 2.970.

5. I caschi di cui al comma 4, ancorché utilizzati, sono soggetti al sequestro ed alla relativa confisca, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

(1) Comma sostituito dall' art.168 della Legge del 24 novembre 2006 , n.286

(2) Comma modificato dal decreto-legge n. 151/2003, conv. con legge n. 214 del 1° agosto 2003.

Articolo 172, Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini

1. Il conducente ed i passeggeri dei veicoli delle categorie M1, N1, N2 ed N3, di cui all'articolo 47, comma 2, muniti di cintura di sicurezza, hanno l'obbligo di utilizzarle in qualsiasi situazione di marcia. I bambini di statura inferiore a 1,50 m devono essere assicurati al sedile con un sistema di ritenuta per bambini, adeguato al loro peso, di tipo omologato secondo le normative stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, conformemente ai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite o alle equivalenti direttive comunitarie.

2. Il conducente del veicolo e' tenuto ad assicurarsi della persistente efficienza dei dispositivi di cui al comma 1.

3. Sui veicoli delle categorie M1, N1, N2 ed N3 sprovvisti di sistemi di ritenuta:
a) i bambini di eta' fino a tre anni non possono viaggiare;

b) i bambini di eta' superiore ai tre anni possono occupare un sedile anteriore solo se la loro statura supera 1,50 m.

4. I bambini di statura non superiore a 1,50 m, quando viaggiano negli autoveicoli per il trasporto di persone in servizio pubblico di piazza o negli autoveicoli adibiti al noleggio con conducente, possono non essere assicurati al sedile con un sistema di ritenuta per bambini, a condizione che non occupino un sedile anteriore e siano accompagnati da almeno un passeggero di eta' non inferiore ad anni sedici.

5. I bambini non possono essere trasportati utilizzando un seggiolino di sicurezza rivolto all'indietro su un sedile passeggeri protetto da airbag frontale, a meno che l'airbag medesimo non sia stato disattivato anche in maniera automatica adeguata.

6. Tutti gli occupanti, di eta' superiore a tre anni, dei veicoli in circolazione delle categorie M2 ed M3 devono utilizzare, quando sono seduti, i sistemi di sicurezza di cui i veicoli stessi sono provvisti. I bambini devono essere assicurati con sistemi di ritenuta per bambini, eventualmente presenti sui veicoli delle categorie M2 ed M3, solo se di tipo omologato secondo quanto previsto al comma 1.

7. I passeggeri dei veicoli delle categorie M2 ed M3 devono essere informati dell'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza, quando sono seduti ed il veicolo e' in movimento, mediante cartelli o pittogrammi, conformi al modello figurante nell'allegato alla direttiva 2003/20/CE, apposti in modo ben visibile su ogni sedile.

Inoltre, la suddetta informazione puo' essere fornita dal conducente, dal bigliettaio, dalla persona designata come capogruppo o mediante sistemi audiovisivi quale il video.

8. Sono esentati dall'obbligo di uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini:

- gli appartenenti alle forze di polizia e ai corpi di polizia municipale e provinciale nell'espletamento di un servizio di emergenza;

- i conducenti e gli addetti dei veicoli del servizio antincendio e sanitario in caso di intervento di emergenza;

- gli appartenenti ai servizi di vigilanza privati regolarmente riconosciuti che effettuano scorte;

- gli istruttori di guida quando spiegano le funzioni previste dall'articolo 122, comma 2;

- le persone che risultino, sulla base di certificazione rilasciata dalla unita' sanitaria locale o dalle competenti autorita' di altro Stato membro delle Comunita' europee, affette da patologie particolari o che presentino condizioni fisiche che costituiscono controindicazione specifica all'uso dei dispositivi di ritenuta. Tale certificazione deve indicare la durata di validita', deve recare il simbolo previsto nell'articolo 5 della direttiva 91/671/CEE e deve essere esibita su richiesta degli organi di polizia di cui all'articolo 12;

- le donne in stato di gravidanza sulla base della certificazione rilasciata dal ginecologo curante che comprovi condizioni di rischio particolari conseguenti all'uso delle cinture di sicurezza;

- i passeggeri dei veicoli M2 ed M3 autorizzati al trasporto di passeggeri in piedi ed adibiti al trasporto locale e che circolano in zona urbana;

- gli appartenenti alle forze armate nell'espletamento di attivita' istituzionali nelle situazioni di emergenza.

9. Fino all'8 maggio 2009, sono esentati dall'obbligo di cui al comma 1 i bambini di eta' inferiore ad anni dieci trasportati in soprannumero sui posti posteriori delle autovetture e degli autoveicoli adibiti al trasporto promiscuo di persone e cose, di cui dell'articolo 169, comma 5, a condizione che siano accompagnati da almeno un passeggero di eta' non inferiore ad anni sedici.

10. Chiunque non fa uso dei dispositivi di ritenuta, cioe' delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, e' soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 70 euro a 285 euro. Quando il mancato uso riguarda il minore, della violazione risponde il conducente ovvero, se presente sul veicolo al momento del fatto, chi e' tenuto alla sorveglianza del minore stesso. Quando il conducente sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al presente comma per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da quindici giorni a due mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.(2)

11. Chiunque, pur facendo uso dei dispositivi di ritenuta, ne altera od ostacola il normale funzionamento degli stessi e' soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 35 euro a 143 euro.

12. Chiunque importa o produce per la commercializzazione sul territorio nazionale e chi commercializza dispositivi di ritenuta di tipo non omologato e' soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 742 euro a 2.970 euro.

13. I dispositivi di ritenuta di cui al comma 12, ancorche' installati sui veicoli, sono soggetti al sequestro ed alla relativa confisca, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

(1) Articolo modificato dal Decreto Legislativo 13 marzo 2006, n. 150 (G.U. n.87 del 13.4.2006)

(2) Comma modificato dal decreto-legge n. 151/2003, conv. con legge n. 214 del 1° agosto 2003.

Art 189, Comportamento in caso di incidente

1. L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente a coloro che, eventualmente, abbiano subito danno alla persona.

2. Le persone coinvolte in un incidente devono porre in atto ogni misura idonea a salvaguardare la sicurezza della circolazione e, compatibilmente con tale esigenza, adoperarsi affinché non venga modificato lo stato dei luoghi e disperse le tracce utili per l'accertamento delle responsabilità.

3. Ove dall'incidente siano derivati danni alle sole cose, i conducenti e ogni altro utente della strada coinvolto devono inoltre, ove possibile, evitare intralcio alla circolazione, secondo le disposizioni dell'art. 161. Gli agenti in servizio di polizia stradale, in tali casi, dispongono l'immediata rimozione di ogni intralcio alla

circolazione, salva soltanto l'esecuzione, con assoluta urgenza, degli eventuali rilievi necessari per appurare le modalità dell'incidente.

4. In ogni caso i conducenti devono, altresì, fornire le proprie generalità, nonché le altre informazioni utili, anche ai fini risarcitori, alle persone danneggiate o, se queste non sono presenti, comunicare loro nei modi possibili gli elementi sopraindicati.

5. Chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, non ottempera all'obbligo di fermarsi in caso di incidente, con danno alle sole cose, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da duecentocinquanta euro a mille euro. In tale caso, se dal fatto deriva un grave danno ai veicoli coinvolti tale da determinare l'applicazione della revisione di cui all'articolo 80, comma 7, si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. (1)

6. Chiunque, nelle condizioni di cui comma 1, in caso di incidente con danno alle persone, non ottempera all'obbligo di fermarsi, è punito con la reclusione da tre mesi a tre anni. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre anni, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. Nei casi di cui al presente comma sono applicabili le misure previste dagli articoli 281, 282, 283 e 284 del codice di procedura penale, anche al di fuori dei limiti previsti dall'articolo 280 del medesimo codice, ed è possibile procedere all'arresto, ai sensi dell'articolo 381 del codice di procedura penale, anche al di fuori dei limiti di pena ivi previsti. (1)

7. Chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, non ottempera all'obbligo di prestare l'assistenza occorrente alle persone ferite, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo non inferiore ad un anno e sei mesi e non superiore a cinque anni, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. (1)

8. Il conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall'incidente derivi il delitto di omicidio colposo o di lesioni personali colpose, non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato.

8-bis. Nei confronti del conducente che, entro le ventiquattro ore successive al fatto di cui al comma 6, si mette a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, non si applicano le disposizioni di cui al terzo periodo del comma 6. (2)

9. Chiunque non ottempera alle disposizioni di cui ai commi 2, 3 e 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 74 a euro 296.

(1) Così sostituito dall'art. 2, legge 9 aprile 2003, n. 72.

(2) Comma introdotto dall'art. 2, legge 9 aprile 2003, n. 72.

**Allegato 2 Sottoprogetto: I sistemi di protezione
Schede di presentazione del CRESS e del progetto “Ti MuOvi?”
da utilizzare per le riunioni con i genitori**

Presentazione del Progetto “Ti Muovi?”

Sintesi ad uso dei docenti delle scuole di ogni ordine e grado della Regione Piemonte

Ti M.U.O.V.I.?

Mobilità Urbana autOnoma per gioVani e bambIni

Orientamento verso forme di mobilità alternative e prevenzione del rischio stradale

- In linea con gli orientamenti dell’Unione Europea, con le finalità del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, con gli orientamenti e le Indicazioni Nazionali per i Piani di Studio Personalizzati nella Scuola Primaria e Secondaria di 1° grado del MPI.
- In accordo e in sinergia con il Piano Regionale della Sicurezza Stradale, con il Piano Regionale di Prevenzione degli incidenti stradali, con le attività di formazione regionale della Polizia Locale

dal C.R.E.S.S. una proposta di attività finalizzate allo sviluppo della cultura della Sicurezza Stradale tra gli studenti dei diversi ordini di scuola:

Ti M.U.O.V.I.?

Mobilità Urbana autOnoma per gioVani e bambIni

Orientamento verso forme di mobilità alternative e prevenzione del rischio stradale

Il progetto si configura come:

**contributo alla riduzione dell’incidentalità stradale in età evolutiva
e allo sviluppo dei percorsi formativi sui temi dell’educazione
alla sicurezza stradale
alla mobilità sostenibile
alla convivenza civile**

attraverso:

- un sistema di **azioni formative, informative e di sensibilizzazione** destinate agli adulti di riferimento (insegnanti, familiari, enti ed istituzioni del settore);
- il miglioramento delle conoscenze sui principali **fattori di rischio di interesse educativo nella incidentalità stradale in età evolutiva e giovanile nel territorio piemontese;**
 - una **strategia di interventi diversificati per fasce d’età e sviluppati sul piano locale;**
 - la **sperimentazione di collaborazioni e sinergie progettuali ed operative** tra i soggetti rappresentati al tavolo interistituzionale regionale (CRESS).

Ti M.U.O.V.I.?

Mobilità Urbana autonoma per giovani e bambini

Orientamento verso forme di mobilità alternative e prevenzione del rischio stradale

PROGETTO GENERALE

INDICE

1 – SCUOLA, MOBILITA', SICUREZZA STRADALE

1.1 – Premessa

- 1.1.1 - L'incidentalità stradale in età evolutiva
- 1.1.2 – Studi sulla mobilità giovanile
- 1.1.3 – Approfondimenti nella scuola primaria
- 1.1.4 – L'autonomia dei bambini per la strada
- 1.1.5 - I percorsi casa-scuola
- 1.1.6 – I compiti affidati alla scuola

1.2 - OBIETTIVI

1.3 – STRUTTURA DEL PROGETTO E LINEE DI ATTIVITA'

1.4 – GRUPPI DI LAVORO

1.5 – RISULTATI ATTESI

1.6 – VERIFICA / VALUTAZIONE

2 – SOTTOPROGETTI PER ORDINE DI SCUOLA

2.1 – SCUOLA PRIMARIA : IL PERCORSO CASA-SCUOLA

- 2.1.1– classe 1^a: Il Signor Pedone.
- 2.1.2 – primo biennio - La sicurezza in automobile: l'uso dei sistemi di ritenuta
“lo bambino pedone.” - “Pensa a me: allaccia la cintura”.
- 2.1.3 – secondo biennio - **Mi sento sicuro quando vado a scuola a piedi?**

2.2 – SCUOLA SECONDARIA DI PRIMO GRADO: VERSO LA MOBILITA' AUTONOMA

- 2.2.1 – **Pedalare è meglio che guidare**
- 2.2.2 – **Racconti di strada**
- 2.2.3 – **lo passeggero: l'adulto al volante**
- 2.2.4 – **Il motorino: voglia di libertà?**

2.3 SCUOLA SECONDARIA DI SECONDO GRADO: LE SCELTE DI MOBILITA'

- 2.3.1 – **La circolazione stradale in area urbana**
- 2.3.2 – **I sistemi di protezione**
- 2.3.3 – **Il conducente designato**
- 2.3.4 – **Andare ai 100 all'ora**
- 2.3.5 – **...può capitare anche a me**

2.4 – UN TEMA TRASVERSALE: i comportamenti di guida degli adulti

3 – AZIONI DI ACCOMPAGNAMENTO

3.1 – FORMAZIONE/PROGRAMMAZIONE CON I DOCENTI

- 3.1.1 – Contenuti e metodo
- 3.1.2. – Repertorio critico dei materiali didattici
- 3.1.3. – Reti regionali e locali

3.2 – IL COINVOLGIMENTO DELLE FAMIGLIE

3.3 – IL RUOLO DEGLI ENTI LOCALI

Progetto “Ti M.U.O.V.I.?”

Mobilità Urbana autonoma per giovani e bambini

Orientamento verso forme di mobilità alternative e prevenzione del rischio stradale

PROPOSTE OPERATIVE PER LE SCUOLE E GLI STUDENTI

2 – SOTTOPROGETTI PER ORDINE DI SCUOLA

2.1 SCUOLA ELEMENTARE: IL PERCORSO CASA-SCUOLA

2.1.1 – Classe prima: “Il Signor Pedone”. Osservare gli aspetti della vita urbana.

Percorso di animazione educativa finalizzato ad aumentare la capacità dei bambini di esplorare gli ambienti della vita urbana per utilizzarli in modo consapevole e non casuale. Sono previste uscite nel traffico reale realizzate in collaborazione con il Comando di Polizia Municipale.

2.1.2 - Primo ciclo: La sicurezza del bambino trasportato in automobile

L'uso dei sistemi di ritenuta.

La proposta si compone di due sottoprogetti collegati fra di loro ma i cui destinatari sono diversi:

“Io bambino passeggero”. Campagna di informazione / sensibilizzazione destinata ai bambini di 6-7 anni per promuovere ed incentivare l'uso dei sistemi di ritenuta.

“Pensa a me: allaccia la cintura”. Campagna di informazione / sensibilizzazione realizzata con i bambini e destinata ai genitori ed altre figure significative per promuovere ed incentivare l'uso dei sistemi di ritenuta da parte degli adulti.

2.1.3 – Secondo ciclo: “mi sento sicuro quando vado a scuola a piedi?”. La scelta di mobilità pedonale come alternativa all'uso quotidiano dell'automobile sul percorso casa-scuola.

Si propone di definire in modo dettagliato un percorso educativo/didattico mirato a diffondere la sperimentazione del “Pedibus”, con formule diverse a seconda dell'organizzazione locale e di concerto con Enti Locali, Forze di Polizia, Associazioni.

2.2. SCUOLA SECONDARIA DI I° GRADO: VERSO LA MOBILITA' AUTONOMA

2.2.1 – “Pedalare è meglio che guidare”

Vantaggi della mobilità ciclistica.

Si intende promuovere l'immagine della bicicletta come mezzo di trasporto ideale non solo per svago o per escursionismo, ma anche per gli spostamenti casa-scuola/tempo libero/lavoro/shopping. L'attenzione alla sicurezza del ciclista e l'obiettivo di contribuire alla moderazione della velocità motorizzata in area urbana. Percorsi da prevedere in collaborazione con Enti Locali, Forze di Polizia, Associazioni.

2.2.2 – “Racconti di strada”

Aspetti della vita urbana e progressivi spostamenti autonomi in sicurezza.

Consentire ai ragazzi di esprimersi sulle condizioni quotidiane, fisiche e sociali, del loro vivere in città per cogliere le loro rappresentazioni e valutazioni, per esplorare i significati della mobilità autonoma per il pre-adolescente. Con particolare coinvolgimento degli insegnanti di lettere.

2.2.3 – “Il motorino: voglia di libertà?”

Analisi critica di desideri diffusi; autonomia e sicurezza per l'adolescente.

Laboratorio teatrale con allestimento conclusivo di un'azione drammatica destinata ai coetanei di altre classi. Attraverso l'utilizzo di linguaggi non convenzionali si affrontano argomenti quali il possesso e l'uso di un mezzo di trasporto collegato con aspettative, sogni, istanze dell'adolescente, lavorando contemporaneamente sull'acquisizione della consapevolezza di diritti, doveri e limiti.

2.2– SCUOLA SECONDARIA DI II° GRADO: LE SCELTE DI MOBILITA'

2.3.1 – La circolazione stradale in area urbana

Agli studenti viene proposta una riflessione riguardante il fatto che le decisioni personali di mobilità influiscono sul sistema della circolazione urbana generale: ciascuno è soggetto attivo nella circolazione, le scelte individuali contribuiscono a rendere più o meno sicuro l'ambiente stradale. E' esperienza diffusa la possibilità di trasgredire le regole del codice stradale restando impuniti: per gli studenti è importante sia comprendere il senso delle regole/delle relative sanzioni (regola = autotutela) sia rinforzare la percezione del proprio senso di adeguatezza (contrastare l'accettazione sociale dei comportamenti irregolari).

2.3.2 – I sistemi di protezione

Campagna di informazione / sensibilizzazione destinata agli studenti della scuola secondaria per promuovere ed incentivare l'uso delle cinture di sicurezza in automobile e alla generalizzazione dell'uso del casco correttamente allacciato e dei sistemi di protezione sui veicoli a due ruote. Verranno forniti supporti didattici e moduli con esperti per la conduzione di attività in aula.

2.3.3 Il conducente designato

Il percorso educativo/didattico mira a diffondere le corrette informazioni inerenti gli effetti dell'alcool sul compito di guida, in modo che lo studente riceva un messaggio chiaro e ben mirato, con informazioni altrettanto chiare circa i comportamenti legati all'*uso delle bevande alcoliche prima della guida* e sulle *precauzioni* da adottare per evitare di incorrere nelle sanzioni previste dal CdS o di essere coinvolti in incidenti stradali.

La formula di attuazione si basa sul collegamento con una analoga campagna dell'Unione Europea e su azioni organizzate in concerto con Enti Locali, Forze di Polizia, Associazioni, con l'obiettivo di essere coinvolgente e convincente per la popolazione scolastica che oggi rappresenta un'utenza frequentemente coinvolta in tali situazioni di pericolo.

2.3.4 Andare ai 100 all'ora

La velocità è in genere associata a sensazioni forti, non facilmente contrastabili. La velocità consentita dal veicolo a motore costituisce per il giovane uno stimolo ad assumere rischi sulla strada, pur non possedendo ancora una esperienza di guida adeguata per una corretta valutazione delle situazioni stradali.

Si intende affiancare gli studenti in un percorso di comprensione e rappresentazione del proprio rapporto personale con la velocità in generale ("arrivare primo") e sulla strada in particolare ("andare forte").

2.3.5 –... può capitare anche a me

I giovani posseggono la convinzione, illusoria, di controllare e gestire una serie di fattori che nella realtà sono difficilmente controllabili se non si possiedono determinate caratteristiche oltre ad una consolidata esperienza sulla strada. L'idea di poter incorrere in un incidente stradale è ritenuta improbabile ed è in parte rinforzata dal superamento di prove rischiose. Inoltre le cronache dei giornali denunciano la diffusione, ad incidente avvenuto, di comportamenti caratterizzati da de-responsabilizzazione (omissione di soccorso e fuga di giovani conducenti).

La simulazione di un incidente stradale tra ciclomotore ed automobile può costituire uno stimolo per attivare riflessioni ad ampio raggio e per rinforzare la carente percezione del pericolo.

Per realizzare il progetto è richiesta la collaborazione con il pronto soccorso ACI (predisposizione dei veicoli incidentati), la polizia municipale (localizzare l'intersezione, elaborare la mappa/la dinamica, dimostrare come si effettuano le rilevazioni), con il 118 (dimostrazione delle procedure di primo soccorso), con altre forze di polizia disponibili.

IL TEMA DELLA SICUREZZA STRADALE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Sui temi della sicurezza stradale e degli elevatissimi costi umani e sociali degli incidenti stradali (per il 2020 si stima giungano a rappresentare la terza causa di mortalità e disabilità a livello mondiale), gli allarmi sono molteplici e di grande rilievo

L' Organizzazione delle Nazioni Unite, per la prima volta nel 2003, affronta il tema degli incidenti stradali definendoli "un fattore di crisi della salute pubblica mondiale, che necessita di interventi urgenti, sia a livello nazionale che internazionale" e richiama gli Stati membri ad un impegno maggiore per affrontare il problema della sicurezza stradale".

L'O.M.S. , in Europa affronta il tema delle lesioni da incidenti del traffico invitando i Governi ad azioni concertate e multisettoriali per una prevenzione efficace e sostenibile.

In Italia, ogni anno, circa un milione e mezzo di ricoveri al Pronto Soccorso e circa 20.000 casi di invalidità sono dovuti a incidenti stradali – in media si rilevano oltre 6000 casi di morte e oltre 200.000 incidenti stradali.

I dati riferiti dall'Istituto Superiore di Sanità (2003) evidenziano che "mentre negli adulti dal 1969 ad oggi si può osservare una vistosa diminuzione della mortalità per incidente stradale (-40%), nei giovani di 15-24 anni tale mortalità è rimasta sostanzialmente invariata ...l'incidente stradale costituisce la prima causa di morte e di invalidità nei giovani. Quasi la metà di chi muore intorno ai 18 anni di età, muore per questo evento"; il 70% degli incidenti stradali coinvolge la fascia di età compresa tra i 15 e 35 anni.

All'estero esistono da anni progetti ed esperienze di livello nazionale che definiscono indirizzi politici (esempio "Vision-Zero" in Svezia, "mobilità sicura e sostenibile in Olanda) e specifiche azioni sui temi della sicurezza stradale e della mobilità sicura (esempio "Via sicura" in Svizzera ...).

In Italia il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale prevede specifici campi di intervento, ma siamo ancora lontani da progetti di intervento coordinati e valutabili in termini di qualità e di efficacia; esistono una molteplicità di iniziative e di soggetti che, a vario titolo, affrontano il tema della sicurezza stradale, della prevenzione, della mobilità sostenibile, ma non vi è ancora una "visione" comune, concordata e condivisa, che indichi obiettivi, strategie, azioni e modalità di valutazione dei risultati attesi ed ottenuti.

A livello scolastico l'ESS viene prevista già nel 1994 con programmi specifici per tutti gli ordini di scuola, significativamente inserita dalla legge 53 del 2003 nell'ambito dell' "Educazione alla Convivenza Civile" dai Piani di Studio Personalizzati per la scuola primaria e secondaria di I° grado, ribadita dalle ultime azioni del MPI che promuove specifici progetti per incentivare le attività di ESS nelle scuole. Nello specifico della realtà scolastica è necessario operare per garantire continuità delle attività educative, qualità degli interventi e dei materiali didattici, valutabilità delle azioni e dei risultati, aggiornamento e formazione continua del personale della scuola.

La tematica, quindi, è particolarmente importante e sentita, il problema che si pone sta nel "come" affrontarla: indubbiamente tra le scelte prioritarie vi è la necessità di creare un quadro di riferimento concordato e adattato alla realtà italiana, e alla base di queste scelte già oggi emerge, a livello internazionale e nazionale, la necessità di porre la massima attenzione allo

sviluppo di una cultura della sicurezza e della prevenzione del rischio stradale tra i giovani in età scolare.

IL PROTOCOLLO DI INTESA SULL'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE NELLE SCUOLE DELLA EGIONE PIEMONTE

Il protocollo di intesa sull'Educazione alla Sicurezza Stradale è il frutto di intenti comuni che vede l'USR, la Regione Piemonte, le Province , l'ANCI, IL MIT, le Prefetture, definire uno strumento di lavoro per conseguire obiettivi concreti non solo in relazione all'incidentalità, ma anche e soprattutto per incidere sugli stili di vita e sui livelli di consapevolezza che portano il giovane – cittadino a saper scegliere comportamenti coscientemente orientati alla prevenzione e alla salute.

Il protocollo è un esempio di sinergia interistituzionale particolarmente importante perché finalizzato ad affrontare le tematiche dell'educazione alla sicurezza stradale e della formazione di una cultura della prevenzione e della mobilità sostenibile concordando linee condivise e strumenti per realizzarle, superando nei fatti la frammentarietà e la limitazione di azioni non continuative e senza una reale e costante ricaduta sulla globalità della popolazione scolastica.

L'USR è indicato come referente attuativo del protocollo, a tale scopo svolge le funzioni di segreteria, convoca il gruppo di lavoro, cura le verbalizzazioni.

Finalità ed obiettivi dell'Intesa

Art. 1

Le parti intendono avviare azioni e strategie comuni finalizzate a stimolare, programmare e realizzare attività ed iniziative sui temi dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado del Piemonte, per incentivare le scelte di mobilità più sicure, sostenibili e compatibili con una serena convivenza civile, definendo forme di collaborazione e sinergie tra i soggetti firmatari.

Art.2

Sono previste le seguenti azioni:

- a** - formazione del personale della scuola e degli studenti, anche con il coinvolgimento dei genitori, sulle tematiche finalizzate all'educazione alla sicurezza stradale, nell'ambito della costruzione della cultura della responsabilità e della convivenza civile secondo un programma regionale concordato tra le parti;
- b** - progettazione, organizzazione e realizzazione e monitoraggio di attività ed iniziative rivolte agli studenti delle scuole di ogni ordine e grado finalizzate alla educazione permanente sui temi della sicurezza stradale;
- c** – formazione, organizzazione e realizzazione presso le Istituzioni scolastiche di corsi destinati a soddisfare le eventuali richieste degli studenti per il conseguimento del certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori, secondo la normativa MIT-MIUR;
- d** - attivazione di laboratori permanenti tematici e di iniziative a carattere sperimentale per l'assunzione di corretti stili comportamentali in riferimento alla sicurezza stradale nell'ambito della convivenza civile;
- e** – confronto delle iniziative realizzate autonomamente dalle singole istituzioni allo scopo di favorire la programmazione degli interventi e la massima efficacia in termini di qualità e coinvolgimento della popolazione scolastica ;
- f** - riflessione sulle esperienze, documentazione, produzione e diffusione di materiali sulle problematiche trattate e sulle esperienze realizzate;
- g** - monitoraggio e verifica delle esperienze realizzate sul territorio regionale

Allegato 2e – approfondimenti

IL CRESS **Coordinamento Regionale Educazione alla Sicurezza Stradale**

Il protocollo prevede l'istituzione di un gruppo di lavoro interistituzionale (Coordinamento Regionale Educazione alla Sicurezza Stradale – CRESS) formato da un rappresentante degli Enti firmatari e degli Assessorati regionali coinvolti. Il CRESS ha, tra i suoi compiti, quello di elaborare e definire linee guida di riferimento generale per gli interventi nel settore, ed un piano annuale delle iniziative e dei progetti che, tenendo conto delle rispettive esigenze degli Enti coinvolti, miri a sviluppare sinergie, ad ampliare le offerte formative per la scuola e a ricercare rapporti di collaborazione a livello nazionale ed europeo.

Il tavolo di lavoro ha avviato la sua attività considerando l'esigenza di monitorare le azioni in corso a livello regionale sui temi dell'ESS e la necessità di avviare un percorso di confronto, di elaborazione e progettazione orientato al formarsi di un linguaggio comune, alla definizione di obiettivi e strategie condivise, alla sperimentazione di azioni caratterizzate da sinergie e collaborazioni e rivolte agli studenti e agli insegnanti dei diversi ordini di scuola. In relazione a tali esigenze:

- l'USR, tramite i suoi referenti e la struttura di formazione denominata UTS-EMFS, ha predisposto un apposito spazio dedicato alle attività del CRESS sul sito www.utsefto.it .
- il CRESS ha organizzato un confronto di livello regionale con il Workshop “ l'Educazione alla Sicurezza Stradale nella Regione Piemonte: attualità e prospettive ”, aperto ad esperti dei diversi Enti rappresentati.
- a seguito dei risultati del workshop e in relazione ai compiti indicati dal Protocollo il CRESS ha avviato i lavori di progettazione delle attività e definito forme organizzative a sostegno dei percorsi previsti a favore delle Istituzioni Scolastiche. Il primo risultato è l'avvio del progetto interistituzionale “Ti Muovi?”.

CRESS - Coordinamento Regionale Educazione Sicurezza Stradale –

Elenco Componenti nominati dagli Enti Firmatari

DOTT. FRANCESCO GARSIA - Prefettura Torino
DOTT.SSA CARLOTTA GALLO - Compartimento Polizia Stradale
DOTT. VAGNONI BERNARDINO - Comando Regionale Carabinieri
DOTT. MICHELE VENEZIANO - Corpo della Guardia di Finanza
ARCH. OLGA QUERO- Assessorato ai Trasporti - Regione Piemonte
DOTT. STEFANO BELLEZZA – Assessorato alla Polizia Locale - Regione Piemonte
DOTT.SSA LAURA MARINARO - Assessorato Alla Tutela Della Salute - Regione Piemonte
DOTT. SSA MANUELA RENOSIO – Assessorato All'istruzione - Regione Piemonte
DOTT.SSA SIMONA CANAZZA (Provincia AT)
ING. CESARE PAONESSA (Provincia AL)
DOTT.SSA MONICA MOSCATELLI (Provincia BI)
DOTT. SSA MARIA MONDINO (Provincia CN)
ING. ALFREDO CORAZZA (Provincia NO)
DOTT. ALFONSO PALMIERI (Provincia TO)
ING. LUIGI FORMOSO (Provincia VCO)
DOTT. MARCO ANTONIO ROMEO – MIT
PROF.SSA ANNA MOTTA – Ufficio Scolastico Regionale
PROF. ANTONIO DISPENZA - Ufficio Scolastico Regionale

Collaborano ai lavori del CRESS, nel gruppo operativo:

DOTT.SA NADIA CORDERO - Assessorato alla Polizia Locale - Regione Piemonte
SIG. FRANCESCO D'AGOSTINO – Provincia di Torino
DOTT.SSA LUCIA LISA - (SIPSiVi – Gruppo USR).

Per contattare il CRESS: -

USR – Prof.ssa Anna Motta – 011-5163659 –

USR–UTS: Prof. Antonio Dispenza – tel/fax:011-4081043 – email: antonioidispenza@utsefto.it

Email progetto Ti Muovi - timuovi@utsefto.it

Sito web: www.utsefto.it pagina: CRESS

