

Riccardo ROMEO JASINSKI



LA SICUREZZA STRADALE

**18 soluzioni al problema della
sicurezza sulle strade**

18 solutions to achieve road safety



edizione 2004

Esemplare gratuito fuori commercio

Direzione & Sviluppo Editoriale : Lorenzo Tomassoli
Editore: Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

Autore: Riccardo Romeo Jasinski

Disaster Manager

Esperto di Protezione Civile in emergenze nazionali ed estere.

e-mail: romeojasinski@tiscali.it - cellulare 349 6197541

Consulente di enti statali, amministrazioni locali, istituzioni pubbliche e private per la pianificazione d'emergenza, formazione ed addestramento.

Autore di libri, testi, articoli sulla protezione civile, l'emergenza e la difesa civile.

Ufficiale del Corpo Militare della Croce Rossa Italiana

in servizio presso il Comitato Regionale della C.R.I. Toscana

con l'incarico di Funzionario Addetto alla Protezione Civile.

Ufficiale di Collegamento Croce Rossa Italiana presso il Ministero della Difesa,

Segreteria del Sottosegretario di Stato Sen. Francesco Bosi.

Illustrazioni: Beatrice Di Tomizio - More
Direttore responsabile: Dott. Claudio Carpinì
Redazione: 21, via San Niccolò - 50125 Firenze
telefono 055 252313 cellulare 328 8169174 - 328 7698417
Tipografia: Genesi Gruppo Editoriale Srl - 06011 Cerbara (PG)



Numero 94 / Marzo - Aprile 2004



dal 1988 è rivista
per l'informazione
e la formazione

Autorizzazione Tribunale di Firenze - n. 3649 del 13 gennaio 1988

**COORDINAMENTO
CAMPERISTI**
ASSOCIAZIONE NAZIONALE

www.coordinamentocamperisti.it
21, via San Niccolò - 50125 FIRENZE



Direzione & Sviluppo Editoriale: Lorenzo Tomassoli

Volontario di Protezione Civile - Consigliere Comunale Comune Scandicci.

www.lorenzotomassoli.it - e-mail: info@lorenzotomassoli.it

cellulare 328 2313238

Realizzazione di presentazione, corsi, opuscoli e articoli sulla protezione civile e l'emergenza. Membro gruppo dirigente

nella Protezione Civile della P.A. Humanitas Scandicci

Esperto Software. Realizzatore sito e webmaster della P.A. Humanitas Scandicci.

Partecipazioni ad esercitazioni,

corsi ed eventi calamitosinazionali ed internazionali,

in maniera diretta sia come organizzatore, sia come attivista.

COORDINAMENTO
CAMPERISTI
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
www.coordinamentocamperisti.it

MASSIMO
SOCIO DAL 21 LUGLIO 1994

LEO "CAPITANO"
SOCIO DAL 5 GENNAIO 1986

"DA 20 ANNI facciamo proposte concrete"

Contribuiamo all'elaborazione di leggi
e normative. Allo stesso tempo
promuoviamo una proficua sinergia
fra turismo e Protezione Civile.
Per passare dalle parole ai fatti.

**Cittadini
del
MONDO**

in CAMPER

Bimestrale dell'Associazione

Internet Explorer - Microsoft Internet Explorer

http://www.lorinotomassoli.it

Progetto " per Vivere il Territorio "

www.lorinotomassoli.it

Attività in Consiglio Comunale 1999/2004

Rassegna Stampa Nazionale di Geol.

Corrispondenze

Siti Internet in Sinergia Operativa

Scritture

Intervista al Sindaco

Siti Internet Utili

2010 - Casopoli - Guida via per le opere di ripara

Info@lorinotomassoli.it

Pac3

La Sicurezza Stradale

Stato PONSO guidato



LA SICUREZZA STRADALE

15 soluzioni al problema della sicurezza stradale

15 soluzioni in un solo libro



Scienze
Sicurezza Stradale

Disegno
2012

Comunicazione
Stato

Prodotto da
Prodotto da

Protezione nelle emergenze



Guida sulla
protezione - apr
le pagine di
navigazione

Scarica il file:
Inviato al
cd 200
(86 MB - zip solo
Scarica il file da
(4,7 MB)

Vivere la Città

Firenze | Grosseto

Lorenzo Tomassoli Pa. 2010 - web 2.0

Info@lorinotomassoli.it

Un nuovo impegno:

LA SICUREZZA STRADALE

Alla luce del successo conseguito dal manuale “L’Autoprotezione nelle Emergenze” l’Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ci ha coinvolti in un nuovo impegno: la realizzazione e diffusione del libro su “La sicurezza stradale”.

Il libro è stato prodotto in occasione del 2° Salone Internazionale della Sicurezza Stradale (Rimini, 11-14 novembre 2004) quale luogo idoneo alla diffusione della informazione / formazione, proseguendo il cammino iniziato dall’Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti nel 2003 a Verona.

Le 18 Soluzioni sono tradotte anche in inglese perché l’Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede al Governo ed ai Pubblici Amministratori di adottarle al fine di ridurre drasticamente gli 8.000 morti che ogni anno generano le strade italiane a causa della cattiva segnaletica stradale, degli autoveicoli difettosi, della guida scorretta.

Per contribuire alla sicurezza del guidatore, nel libro vi sono le “Pagine utili” con numeri di telefono e siti web utili per evitare di intraprendere un viaggio senza le adeguate conoscenze delle condizioni meteorologiche e della situazione autostradale.

In conclusione occorre rilevare che attualmente i dati che le Istituzioni hanno a disposizione sono obsoleti (infatti si riferiscono al 2002) nonché difformi tra Istituzione ed Istituzione e questo avviene perché in Italia non è stato istituito un Registro Specifico sulle morti a seguito di incidenti stradali.

L’esigenza di istituire i Registri Specifici va oltre la Causa di Morte per Incidente Stradale perché in occasione del 1° Salone Internazionale della Sicurezza Stradale (Verona, 2003), insieme ai dati dei morti in incidenti stradali, fu fornito il dato dei morti per CADUTE ACCIDENTALI!

Incredibile ma purtroppo vero: in Italia ogni ora muore un essere umano per incidente stradale e nello stesso momento ne muore un altro per caduta accidentale. In sintesi, ogni anno sparisce in Italia un paese di 8.000 abitanti per incidenti stradali ed un altro paese di oltre 8.000 abitanti per cadute accidentali.

Detti dati dovrebbero far sì che il Governo in carica attivasse subito un Registro Specifico per ogni causa di morte in modo da conoscere in tempo reale i dati, produrre rapide analisi e soprattutto mettere in campo opportune e efficaci soluzioni. Nel sito web www.lorenzotomassoli.it e nel sito web www.coordinamentocamperisti.it saranno inseriti gli aggiornamenti che potranno essere estratti in modo semplice e rapido.

Lorenzo Tomassoli



PREMESSA

Avete mai pensato a quanto tempo si passa sulle strade guidando o facendosi trasportare? Ore ed ore ogni giorno per il trasferimento giornaliero da casa all'ambiente di lavoro e viceversa.

Un numero di ore che aumenta geometricamente per coloro che usano l'automobile come strumento di lavoro e per coloro che abitano fuori dal caos cittadino. Le ore diventano giorni allorquando si attiva la fruizione del tempo libero.

Viaggiare sulle strade ci coinvolge nei relativi rischi e che molti non sanno che sono rischi da vera e propria guerra.

Decidete voi se un caduto ogni 60 minuti non è un dato da lotta armata.

Pensate che questo caduto è disteso sulle strade italiane ed il prossimo potreste essere voi che che ci leggete.

A causa degli incidenti stradali si registrano ogni anno nel nostro Paese ben 8.000 morti, 20.000 invalidi, 170.000 ricoverati in ospedale e 600.000 prestazioni di pronto soccorso non seguite da ricovero, costi sociali ed economici che si aggirano ad oltre 20 miliardi di euro all'anno.

Una mortalità che coinvolge principalmente i giovani tra i 15 ed i 29 anni. Circa 100.000 giovani sono morti sull'asfalto dal 1970 ad oggi: un esercito di giovani tolti agli affetti ed allo sviluppo del Paese.

Inoltre, vale ricordare che gli incidenti stradali sono la prima causa di morte per la popolazione maschile sotto i quaranta anni.

Nel luglio 2004, l'Associazione Firenze, Cittadini per Vivere la Città (<http://www.viverelacitta.it/firenze.htm>), prendendo atto che fra le cause degli incidenti tra i giovani sono presenti l'uso e l'abuso di alcool, ha chiesto al Governo una legge che imponga ai Pubblici Amministratori di concedere in uso il suolo pubblico e/o pubblici edifici per manifestazioni, ponendo come limitazione la **NON SOMMINISTRAZIONE DI ALCOLICI**.

In parole povere, un intervento per sviluppare il bere di spremute di frutta al fine di accrescere la sicurezza stradale, la corretta alimentazione, la sicurezza pubblica.

In particolare, prevedere la **NON SOMMINISTRAZIONE DI ALCOLICI** allorquando il Pubblico Amministratore concede degli sconti sulla tariffa di occupazione del suolo pubblico e/o affitta un edificio.



E' stato fatto presente che il somministrare alcolici, in particolare nelle manifestazioni che attraggono i giovani dai 18 ai 25 anni:

- attiva un potenziale pericolo per la sicurezza stradale in quanto la maggior parte di loro utilizza la motocicletta;
- esalta la competizione tra i giovani, scatenando risse per futili motivi, inficiando l'ordine pubblico;
- non è un messaggio positivo per una corretta alimentazione.

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, visto il successo del manuale "L'autoprotezione nelle emergenze – Come comportarsi prima, durante e dopo un'emergenza", mi ha incaricato di affrontare la tematica della sicurezza stradale ed il risultato è questo libro diretto sia agli Amministratori Pubblici e sia ai cittadini.

Un libro diviso in tre parti:

- nella prima parte le soluzioni che parlamentari e gestori delle strade, a nostro parere, devono attivare per ridurre in modo sensibile il numero degli incidenti;
- nella seconda parte le indicazioni per chi guida un veicolo (riprese dal manuale "L'autoprotezione nelle emergenze – Come comportarsi prima, durante e dopo un'emergenza");
- nella terza parte una limitata riproposta degli articoli inerenti la circolazione stradale apparsi sulla rivista inCAMPER

Con questo intervento l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti continua la sua attività di sensibilizzazione su temi vitali per un vivere civile e per lo sviluppo del nostro Paese e dell'Europa.

Anche in questa occasione, come è avvenuto in modo meraviglioso per il manuale "L'autoprotezione nelle emergenze – Come comportarsi prima, durante e dopo un'emergenza", ci auguriamo che gli organi di informazione, le istituzioni, le associazioni ed i cittadini, intervengano per un'ampia diffusione di questo lavoro.

Un obiettivo importante è per noi il poter raggiungere i ragazzi che si apprestano agli esami per la patente di guida in modo da renderli attori di una guida responsabile e partecipata al vivere civile

Riccardo Romeo Jasinski

Indice

NUOVO IMPEGNO	Pag.	3
PREMESSA	Pag.	4
CONTRIBUTO SICUREZZA STRADALE	Pag.	7
SOLUZIONE DA ADOTTARE ILLUSTRATO	Pag.	8
ESTRATTO	Pag.	36
CONSIGLI GENERALI DI AUTOPROTEZIONE	Pag.	37
PRIMA E DURANTE UN LUNGO VIAGGIO	Pag.	38
NEBBIA	Pag.	40
INCIDENTE CON FERITI	Pag.	42
PER LA SICUREZZA IN AUTOCARAVAN, CARAVAN, CASE MOBILI	Pag.	45
BLOCCO AUTOSTRADALE	Pag.	51
FRANA	Pag.	52
TROMBA D'ARIA O TEMPORALI CON FULMINI	Pag.	53
INFORMAZIONI PRATICHE IN CASI D' EMERGENZA	Pag.	56
NUMERI TELEFONICI UTILI	Pag.	57
CHIAMATA DI SOCCORSO	Pag.	59
ALCUNI ARTICOLI PER LA SICUREZZA STRADALE	Pag.	69
PNEUMATICI PER LA SICUREZZA	Pag.	70
LA VALVOLA	Pag.	73
L' AUTOVELOX	Pag.	76
INCUBO TRASPORTI	Pag.	81
ALTA VISIBILITA'	Pag.	86
TECNICI A PUNTI	Pag.	88
STRADE DI SANGUE	Pag.	89
PUNTI IN MENO...A CHI?	Pag.	90
INCUBO AUTOSTRADE	Pag.	92
PRENDIAMO ESEMPIO	Pag.	95

CONTRIBUTO PER LA SICUREZZA STRADALE italia

Alcuni dati: 308.000 km di strade, 1728 gallerie per 1.123 km di estensione, un morto e 40 feriti ogni ora (ogni anno scompare un paese di 8.000 abitanti).

Si tratta di attivare sia una strategia (programma a lungo termine)
ed una tattica (interventi immediati, non fini a se stessi
ma inseriti nel contesto della strategia).

Riguardo ai tempi di esecuzione non vi sono particolari problemi in quanto,
mentre in passato si costruiva molto lentamente,
oggi, le nuove tecnologie fanno sì che si costruisca ad una velocità stratosferica.

Riguardo ai costi saranno da contabilizzare in base alle scelte da attivare
ma saranno sicuramente inferiori al costo sociale stimato di 20 miliardi di euro
a fronte degli annuali 8.000 morti, 20.000 invalidi, 170.000 ricoverati.

Ecco le soluzioni

Italy

*Some figures: 308.000 km of roads, 1728 tunnels with 1.123 km extension,
one person dies and 40 get injured every hour
(every year a town - population of 8000 - disappears)*

*The project is about planning a long-term program (strategy)
and a short term tactic (immediate actions as part of the strategy)*

*Regarding the times of executions there are no particular problems
because, since in the past the building process was slow,
today the new technologies allow a much faster process.*

*Costs would be calculated depending on the choices that are going to be made
but will surely be inferior to the estimated social expenses of 20 billion euro
spent as a result of 8000 deaths, 20.000 people who become disabled
and other 170.000 hospital inmates.*

Illustrazioni ed elaborazione grafica a cura di: Beatrice di Tomizio

Traduzioni: James More



Soluzione da adottare n° 1

Creare un sito Internet, consultabile da tutti, con l'elenco dei punti dove avvengono incidenti. Una banca dati informatizzata, aggiornata in tempo reale, tra Forze di Polizia ed Assicurazioni affinché sia possibile al cittadino comprendere se nel suo percorso vi sono particolari rischi. Oltre l'informazione per il cittadino, dette informazioni dovrebbero essere utilizzate da una piccola squadra locale (addetti del Comune e/o della Provincia e/o della Regione e/o della M.C.T.C. Provinciale) che interviene tempestivamente per analizzare se in quel tratto stradale la segnaletica stradale è conforme al Codice della Strada e per valutare se vi sono suggerimenti operativi per attivare l'Ente Gestore al fine di evitare il ripetersi del pericolo.

18 solutions to achieve road safety

Create a website, which can be consulted by all, with the list of spots where accidents happen. A computerised data bank, updated in real time, between the Police Force and the Insurances so that it would be possible for the citizen understand if there are particular risks on his route. Other than for the citizen, the information would have to be utilised by a small local team (authorised personnel of the town hall and/or of the province and/or of the region and/or of the provincial M.C.T.C) that intervenes at the right time, in order to analyze if the traffic road signs is confirmed by the Motorway Code and to assess whether there are operative suggestions to activate the Board Manager in order to avoid the repetition of danger.



Soluzione da adottare n° 2

Integrare la Direttiva 24 ottobre 2000 del Ministero dei Lavori Pubblici (vedere da pagina 26 a pagina 56 della Gazzetta Ufficiale n. 301 del 28 dicembre 2000) con un rigo, il seguente: "Il Pubblico Amministratore che non ottempera a quanto previsto dal Codice della Strada in materia di segnaletica stradale è punito a titolo personale con la sanzione amministrativa di 5.000 euro oppure, nei casi più gravi e ove sussista reiterazione, con la reclusione".

18 solutions to achieve road safety

Integration of the directive dated 24th October 2000, made by the Minister of Public Works (see from page 26 to page 56 of the Official Gazzette no. 301 of 28th December 2000), with a line as following: "The Public Administrator that does not comply to what is expected by the Motorway Code on the matter of traffic road signs should punish those held responsible with the fine of 5.000 euro, or perhaps, in more severe cases and reiteration, with imprisonment.



Soluzione da adottare n° 3

Di emanare una normativa che obbliga gli addetti della MCTC Provinciale (incrementandone ovviamente gli organici con appositi concorsi) oppure gli agenti accertatori che intervengono in caso di incidente, a rilevare quanto segue:

- a) la segnaletica stradale era oggetto di un progetto ed insisteva come regolamentato dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Esecuzione, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri?

18 solutions to achieve road safety

To emanate a normative which obliges employees of the provincial MCTC (increasing their number through auditions) or the agents who intervene when road accidents occur, to point out the following:

- a) were road signs subjected to a project and conformed to the regulations from the Motorway Code and from the relevant Regulations of Execution, between the place of impact and 200 meters before the place of impact?*



Soluzione da adottare n° 3



b) la sede stradale era stata progettata come previsto dal Codice della Strada e dalle normative, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri?

18 solutions to achieve road safety

b) was the roadbed planned as expected by the Motorway Code and the regulations, between the place of impact and 200 meters before the place of impact?



Soluzione da adottare n° 3



c) la sede stradale e le pertinenze erano in uno stato ottimale di manutenzione, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri?

18 solutions to achieve road safety

c) Were the roadbed and the jurisdiction in optimal condition of maintenance, between the place of impact and 200 meters before the place of impact?



Soluzione da adottare n° 3



d) l'illuminazione diretta e/o indiretta attivava problemi al guidatore, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri?

18 solutions to achieve road safety

d) Was the direct and/or indirect lighting creating problems to the driver, between the place of impact and 200 meters before the place of impact?



Soluzione da adottare n° 3



e) l'autoveicolo rientrava tra quelli oggetto di segnalazioni per difetti?

18 solutions to achieve road safety

e) was the motor vehicle reported as defected before before being involved in a particular accident?



Soluzione da adottare n° 3



f) l'autoveicolo era in perfetto stato di manutenzione nonchè in circolazione come previsto dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento, in particolare riguardo al carico?

18 solutions to achieve road safety

f) was the motor vehicle in a perfect state of maintenance as well as functioning as expected by the Motorway Code and the relevant Regulations, in particular regarding the vehicle load?



Soluzione da adottare n° 3

- f) il guidatore era oggetto di limitazioni per motivi di salute?
- g) il guidatore era in perfetto stato di salute?

18 solutions to achieve road safety

- g) was the driver subjected to limitations for motives of health?
- h) was the driver in a perfect state of health?



Soluzione da adottare n° 4

Allestire sulle autostrade e superstrade, almeno ogni 15 Km, aree di sosta e ristoro. Aree che non siano un pit-stop dove si accalcano decine e decine di veicoli sotto il sole, piene di sporcizia e rifiuti, ma siano aree “umane” facilmente accessibili da chi è colpito dalla stanchezza durante il viaggiare.

18 solutions to achieve road safety

Organize on the motorway and the “superstrada”, at least every 15 km, areas of resting and refreshing. Areas which are not a pit-stop where dozens upon dozens of cars are crowded under the sun in a deadly filth, but areas that are humane and easily used by those who get tired along their journey.



Soluzione da adottare n° 5

Verificare che le corsie di emergenza autostradali abbiano una larghezza utile a consentire, ai cittadini con disabilità ed a chi si trova in emergenza, di operare in sicurezza. Provvedere alla installazione di reti di sicurezza sotto i viadotti ove le corsie non siano unite tra loro.

18 solutions to achieve road safety

To verify that the motorways' emergency lanes are largely useful to permit the citizens with disability and those who experience a state of emergency, operating with safety. To take steps in the installation of security nets under the viaducts over the lanes united between themselves.

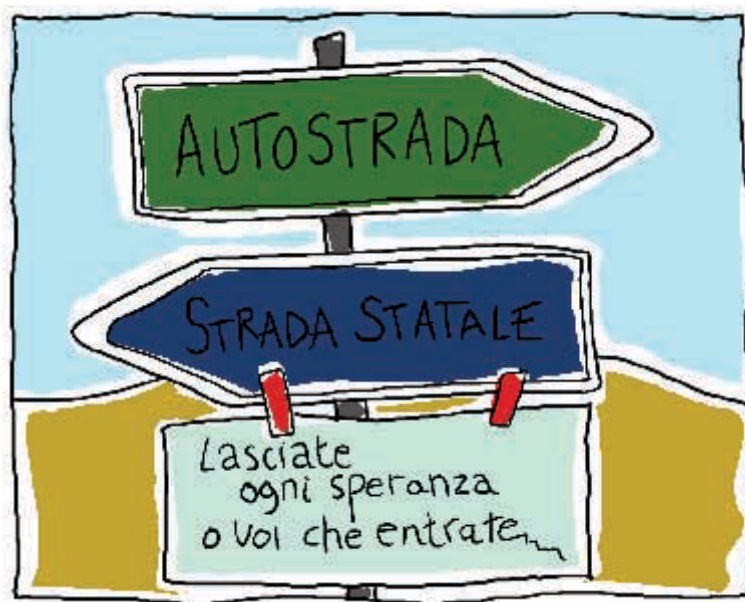


Soluzione da adottare n° 6

Obbligare la Società Autostrade ad aprire automaticamente, lasciando transitare gratuitamente gli autoveicoli, non appena gli autoveicoli in coda anche su una sola porta superano i 50 metri. In alternativa, demandare alle autorità di Polizia la decisione di aprire i caselli e/o obbligare i veicoli all'uscita allorquando si attiva un pericolo per la pubblica sicurezza (fattori meteorologici imprevisti, incidenti stradali, flussi di traffico non più gestibili, ecc..).

18 solutions to achieve road safety

Force the Motorway Society to open the barriers automatically, to allow the auto vehicles to pass freely, whenever there are motor vehicles in a line longer than 50 meters. Alternatively, to demand the Police authorities to open the barrier and/or force the exiting cars whenever there is danger to the public safety (unpredicted weather factors, road accidents, traffic flow which can not be handled, etc.).



Soluzione da adottare n° 7

Adeguare le Strade Statali e provinciali per avere una alternativa alla autostrada. In parole povere, imitare la nostra vicina Francia dove le NR sono una vera alternativa all'autostrada. Un programma di vera manutenzione che trasformi la spesa in investimento mentre per le nuove, insieme alla progettazione, varare il programma di manutenzione ordinaria con tempi e costi.

18 solutions to achieve road safety

To adjust the State Roads and provincial roads to allow having an alternative to the motorway. In plain words, immitate our close neighbour France where the NR act as a real alternative to the motorway. A program to have real maintenance that will transform the cost in investment, therefore, to the new roads and together with planning, to launch the program of ordinary maintenance with timings and costs.



Soluzione da adottare n° 8

Programmare la manutenzione delle strade urbane ed extra-urbane, eliminando inutili marciapiedi e cordoli. Al contrario, mantenere i marciapiedi in particolari situazioni per la protezione dei pedoni, in strade di particolare struttura o traffico.

18 solutions to achieve road safety

To plan the maintenance of urban roads and extra-urban ones, eliminate unuseful pavements and . On the contrary, maintain the pavements in certain situations for the protection of pedestrians, in roads of a structure particular structure or traffic.



Soluzione da adottare n° 9

Rimozione dei semafori inutili e/o sostituirli con rotatorie.

18 solutions to achieve road safety

Removal of useless traffic lights and/or changing those with roundabouts.



Soluzione da adottare n° 10

Far presidiare dalle forze di Polizia Municipale i luoghi ove i cittadini hanno segnalato una situazione di pericolo (discoteche, i viali trasformati in circuiti, ecc...).

18 solutions to achieve road safety

To post the forces of Municipal Police in places where the citizens have alerted to a possible situation of danger (outside disco's, streets transformed into race circuits, etc.).



Soluzione da adottare n° 11

Rimozione della miriade di segnaletiche stradali verticali che impediscono di percepire le utili limitazioni alla circolazione stradale. Verificare se le segnaletiche stradali verticali sono installate alle distanze previste dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Esecuzione e se vi sia contestualmente anche la presenza di segnaletica stradale orizzontale.

18 solutions to achieve road safety

Removal of the vertical road signals that deny the ability to see the useful limitation on the roads' circulation. Verify whether the vertical traffic road signs are installed at a distance recommended by the Motorway Code and the relevant Regulations of Execution, and if possible at the same time, the presence of the horizontal traffic road signs.



Soluzione da adottare n° 12

Rimuovere le limitazioni di velocità che offendono l'intelligenza pratica del cittadino, ponendo dei limiti di velocità ragionevoli, stabiliti da tecnici veramente competenti. Obbligo alla rimozione della segnaletica provvisoria per lavori allorquando i lavori cessano e/o sono interrotti. Obbligo alla manutenzione autostradale anche in occasione di lavori di ristrutturazione (sull'autostrada in Calabria, con la scusa dei lavori in corso, non è stato reintegrato il 60% dei catarifrangenti mancanti sui guardrail – non è stata tagliata la vegetazione che copre la segnaletica verticale e/o occupa la corsia di emergenza – le rare colonnine SoS sono semidistrutte – ecc..).

18 solutions to achieve road safety

Removal of speed limits which offend the practical intelligence of the citizen, and application of reasonable ones, established by true competent technicians. Forcing the removal of signs of temporary roadworks speed limits when the works are at halt, or when finished. Forcing the motorway maintenance also on occasions of refurbishments (on the motorway in Calabria, using the excuse of "work in progress", 60% of reflectors were not reinstated when missing. The vegetation wasn't cut, and therefore covering the vertical road occupying/occupying the emergency lanes. The rare SOS call points are destroyed, etc.)



Soluzione da adottare n° 13

Posizionare gli autovelox in modo visibile per essere la prevenzione prevista dal Codice della Strada, sanzionando chi li installa in modo diverso.

18 solutions to achieve road safety

Positioning of the speed cameras in a visible way to allow it to prevent speeding as expected by the Motorway Code, fining those who install the cameras in other ways.



Soluzione da adottare n° 14

Incentivare l'uso delle cinture di sicurezza e dei caschi, facendo praticare sostanziosi sconti nelle polizze assicurative.

18 solutions to achieve road safety

To encourage the use of seat belts and helmets, also through discounts from insurance companies

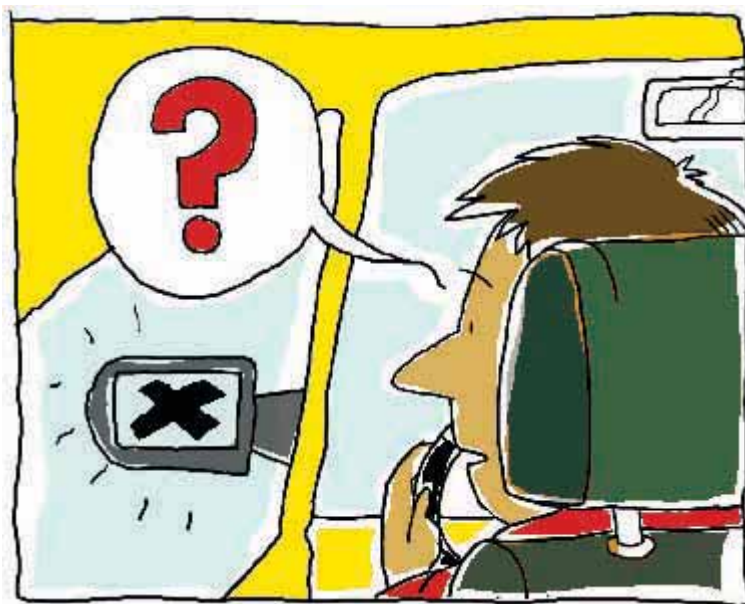


Soluzione da adottare n° 15

Dimostrare al cittadino che la legge vale per tutti, intervenendo con una sanzione nei confronti dei guidatori di mezzi pubblici e della polizia che non si allacciano le cinture. Purtroppo oggi, sono stati esentati da una modifica al Codice della Strada.

18 solutions to achieve road safety

To show to the citizen that the law applies to everyone, to intervene with fines to the drivers of public means and police forces who do not fasten their seat belts. Unfortunately today those are allowed to do so by modifications to the Motorway Code.



Soluzione da adottare n° 16

Bloccare la vendita di autoveicoli che, nonostante lo specchio interno e quelli esterni, hanno un angolo “buio”.

18 solutions to achieve road safety

To block the sale of motor vehicles which, in spite of the internal mirror, and a few external ones, have a “dark corner”.



Soluzione da adottare n° 17

Inserire il Codice della Strada nelle materie di insegnamento, a partire dalle Elementari per sviluppare l'indispensabile senso civico per il rispetto e la difesa di un bene comune. Oggi, moltissimi pedoni ed innumerevoli guidatori adottano comportamenti irresponsabili perché nelle scuole non hanno ricevuto, come materia primaria, l'insegnamento della Educazione Civica.

18 solutions to achieve road safety

To insert the Motorway Code as a learning subject, starting with the elementary school, to develop a sense of responsibility as citizens and respect for the defence of a common good. Today, so many pedestrians and countless drivers adopt irresponsible behaviours because they have never received in schools, as prime subject, the lessons of Civil Education.



Soluzione da adottare n° 18

Coinvolgimento delle Compagnie Assicuratrici nella Campagna per la Sicurezza sia nel praticare sconti a chi indossa casco e cinture di sicurezza e sia nella formazione nelle scuole inviando a titolo gratuito i loro monitori.

18 solutions to achieve road safety

To involve the Insurance Companies in the Safety Campaign, by applying discounts to those who put the seat belt or the helmet on, and in the school formation, by sending free tutors to schools.

Un legame
per la vita...

Affidabilità e longevità
sono le principali qualità
con cui i veicoli ricreazionali HYMER
si impongono nei sondaggi.

La numerosa presenza – anche di veicoli
ormai veterani – sulle strade di tutto il mondo
ne è una evidente conferma. Design e dettagli innovativi
che convincono: per un legame armonioso che duri una vita intera.



HYMER

Vivere il futuro

HYMER AG, C.P. 1140, Bad Waldsee, Germania
Tel. +49 7524 999-0, Fax +49 7524 999-312, www.hymer.com

HYMER: **sicurezza garantita**

Ora con Airbag per conducente e passeggero*

Ora con ASR**

Tutti i modelli con ABS di serie***



Al fine di garantire alla propria clientela sempre una maggior sicurezza, dal 1993 HYMER sottopone regolarmente i propri veicoli a crash-test.

* non possibile per motorhomes allestiti su autotelaio Fiat Ducato

** non per Fiat Ducato 11 e non per modelli Fiat con cambio automatico

*** non per Fiat Ducato 11

HYMER
Vivere il futuro



PER LA SICUREZZA

HYMER Club



ITALIA

PER LA SICUREZZA

www.hymerclubitalia.it



Vittoria Assicurazioni
S.p.A.

PER LA SICUREZZA



Salone Internazionale della Sicurezza Stradale, Fiera di Rimini, 11 al 14 novembre 2004

Il 2° Salone Internazionale della Sicurezza Stradale costituisce un'iniziativa importante per valorizzare l'impegno, discutere e confrontare risultati, obiettivi, problemi ed aspettative inerenti i grandi temi della sicurezza stradale.

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, l'HYMER Club ITALIA, la HYMER, la PAREA e la Vittoria Assicurazioni SpA sono insieme per rappresentare analisi e soluzioni perchè la sicurezza di tutti gli utenti della strada non può lasciare indifferenti e riguarda, soprattutto, le famiglie che utilizzano l'auto-caravan per il tempo libero.

Un Hymer Starline, le prove di crash test, esposto nello stand quale invito a produrre veicoli sicuri.

Questa pubblicazione è la prima sintesi sulla quale nel 2005 si svilupperanno contributi, analisi e soluzioni.

www.viverelacitta.it



ESTRATTO

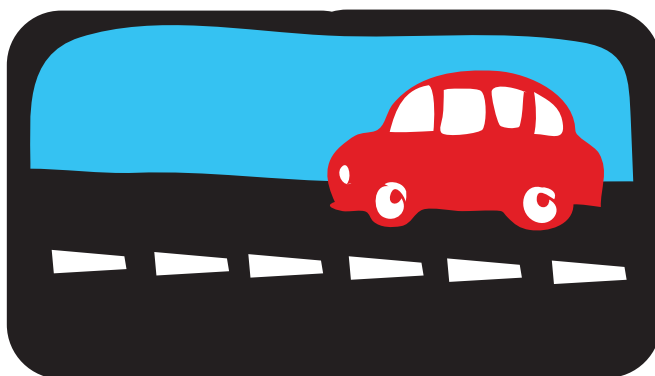


Consigli generali di autoprotezione



**ACCERTARSI, PRIMA
DI METTERSI IN VIAGGIO**
delle condizioni del tempo
e della percorribilità
delle strade
chiedendo ai servizi
di pubblica utilità (es: CCISS,
Società Autostrade, meteo,
Protezione Civile, ecc.)

Prima e durante un lungo viaggio



controlla preventivamente
la pressione dei pneumatici,
impianto elettrico, livello
carburante, lubrificante
e liquido tergivetro

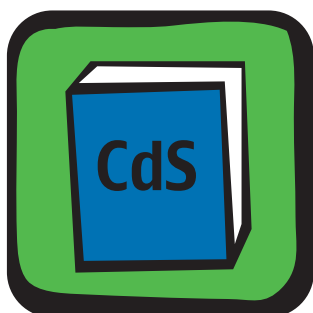


non pregiudicare
la stabilità del veicolo,
specie in frenata,
con carichi eccessivi
o maldisposti

▶▶ prima e durante un lungo viaggio



sosta in corsia
di emergenza
solo per effettiva
necessità



rispetta il Codice della Strada
specie per quanto riguarda il sorpasso,
la precedenza, la velocità e distanza
di sicurezza, cambiamento di direzione,
diffidando della propria presunta
abilità di guidatori;

Nebbia



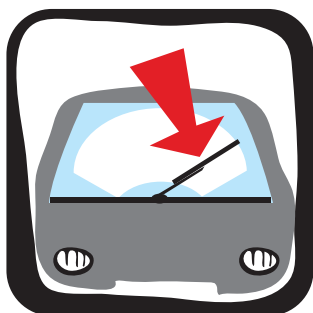
adeguare la velocità del proprio mezzo alle condizioni di visibilità, senza dimenticare che la nebbia si accompagna alla strada bagnata, occorre quindi avere le gomme in ottime condizioni e un sistema antibloccaggio dei freni che consenta di mantenere il controllo direzionale dell'auto anche in presenza di ostacoli improvvisi;



cura i sistemi di disappannamento dei vetri: quando l'auto è a pieno carico i passeggeri causano appannamenti eccessivi, è bene avere sempre a portata di mano i panni antiappannamento;



nebbia



accertati che i tergicristalli siano perfettamente funzionanti e che le spazzole non abbiano gomme troppo vecchie e consumate, la gomma esposta per troppo tempo a luce e aria invecchia e pulisce meno bene lasciando sul parabrezza strisciate che deformano il visus e rendono problematica la visibilità;



l'impianto dei fari può essere completato da due ottimi fari antinebbia che devono essere orientati in modo da illuminare la propria direzione di marcia, senza dare fastidio agli automobilisti che si incrociano.

**Ricorda: IN CASO DI NEBBIA
NON USARE GLI ABBAGLIANTI!**

Incidente con feriti ►



**Tel.
118**

**Tel.
115**

**Tel.
113**

**Tel.
112**

fai arrivare al più presto
un'assistenza qualificata
(vedi pag. 110: come fare
una telefonata di soccorso)

incidente con feriti



non muovere
il ferito dal luogo
dell'incidente perché
ogni trasporto
inadeguato costituisce
un grave fattore di rischio



se il ferito NON è
COSCIENTE, adagialo
nella posizione
di SICUREZZA (su un fianco,
capo ruotato verso terra
NON SCHIAFFEGGIARLO
per farlo "RIPRENDERE")





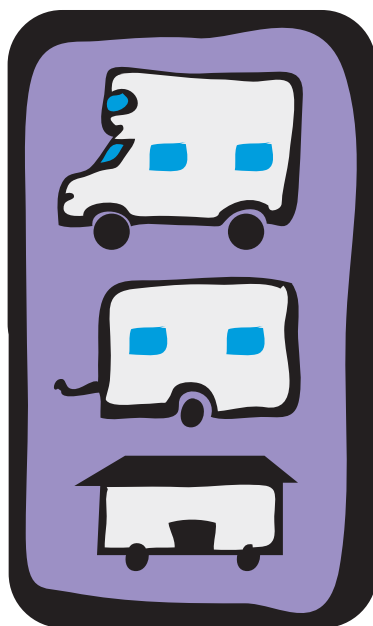
incidente con feriti



se il ferito è SVEGLIO,
non tentare
di metterlo in piedi
e non dargli da bere



**Per la sicurezza
degli occupanti
di caravan,
autocaravan
e case mobili** ▶▶





► sicurezza in caravan, autocaravan e case mobili ►

Le avvertenze di sicurezza, redatte quantomeno nella lingua del Paese nel quale l'autocaravan viene venduta, con dimensioni di almeno 200 mm per 130 mm e che diano dei semplici consigli sulla prevenzione e sulle misure da adottare in caso d'incendio, devono essere collocate in modo permanente all'interno dell'autocaravan in un luogo dove siano ben visibili e facilmente leggibili.

Può essere considerato adatto l'interno della porta di un guardaroba o di un compartimento toilette.

I titoli devono essere stampati in rosso, con caratteri di almeno 6 mm ed il testo, in nero, con caratteri di almeno 3 mm.

**Il contenuto
delle avvertenze di sicurezza
deve essere il seguente**

► sicurezza in caravan, autocaravan e case mobili ►

VENTILAZIONE



non ostruire
le aperture
per la ventilazione
permanente,
ne va della tua
sicurezza

IN CASO DI INCENDIO



1 - evacua tutti
gli occupanti



2 - chiudi la valvola
del gas e/o la valvola
del combustibile liquido
(se del caso)

► sicurezza in caravan, autocaravan e case mobili ►



3 - interrompi
i circuiti elettrici



4 - dai l'allarme e
chiami i Vigili del Fuoco

**Tel.
115**



5 - tenta
di spegnere
il fuoco, se
non ne va
della tua
sicurezza

► sicurezza in caravan, autocaravan e case mobili ►

PRECAUZIONI ANTINCENDIO



NON LASCIARE
I BAMBINI
DA SOLI

MEZZI DI EVACUAZIONE



assicurati di conoscere
bene l'ubicazione
ed il funzionamento
delle uscite di sicurezza



lascia liberi
gli spazi adibiti
all'evacuazione

► sicurezza in caravan, autocaravan e case mobili

MATERIALI INFIAMMABILI



tieni i materiali
infiammabili
a debita distanza
da tutti gli apparecchi
di riscaldamento
e cottura

LOTTA CONTRO IL FUOCO

precauzioni di sicurezza



Rifornisciti di un estintore di tipo approvato a polvere secca con 1 kg almeno di capacità oppure conforme alla ISO 7165, tenendolo in prossimità della porta principale e di una coperta antincendio vicino ai fornelli.

Studia le istruzioni sull'impiego dell'estintore e le disposizioni locali di precauzione antincendio

Blocco autostradale

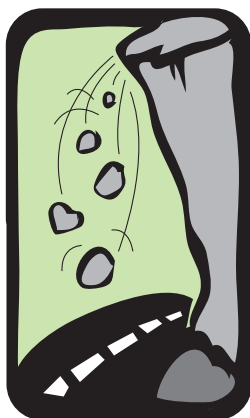


se sei bloccato in
autostrada, rimani nella
tua corsia di marcia



utilizza la corsia
d'emergenza SOLO
per gravi necessità

Frana



COSA FARE IN CASO DI FRANA...



segnala in modo visibile
l'evento utilizzando
il triangolo della tua auto
o altri strumenti di fortuna.
Ricorda di indossare il
giubbotto e/o le bretelle
retroreflettenti



avvisa immediatamente le
autorità competenti: telefonando
(113, 112, 115) o raggiungendo
il centro abitato più vicino

Tel.
112

Tel.
113

Tel.
115

Tromba d'aria **o temporali con fulmini**



**COSA FARE IN CASO DI TROMBA D'ARIA
O TEMPORALI CON FULMINI...**

- SE SEI IN AUTO

►► tromba d'aria o temporali con fulmini ►►

TROMBA D'ARIA: SE SEI IN AUTO O IN AUTOCARAVAN



guida lentamente
per raggiungere
una area protetta
e sicura



evita le pozze d'acqua
(gli schizzi potrebbero
bagnare l'impianto
elettrico e bloccare
l'autoveicolo)



usa marce basse
e motore sempre al
massimo (per non fare
entrare acqua nel tubo
di scappamento)

►► tromba d'aria o temporali con fulmini

TEMPORALI CON FULMINI: SE SEI ALL'APERTO
se è possibile riparati velocemente in una zona sicura e al coperto



se NON è possibile,
allontanati da alberi,
tralicci, creste e picchi



NON aprire l'ombrello
e togliti gli oggetti
metallici di dosso



assumi la posizione accovacciata a piedi uniti e con il petto vicino alle ginocchia



se è possibile, raggiungi la macchina, leva l'antenna e riparati all'interno



Informazioni pratiche in casi di emergenza

- CHIAMATA DI SOCCORSO
- NUMERI TELEFONICI
- DATI DA FORNIRE
QUANDO SI CHIEDE SOCCORSO
- IL PROSPETTO PER RICHIESTE
DI SOCCORSO

Numeri telefonici utili ►►

SUGGERIMENTO

Far memorizzare ai bambini i numeri telefonici per casi di emergenza separando le cifre tra di loro. Esempio: per ricordare il 115, far ripetere al bambino **uno-uno-cinque**

EVENTO	ENTE	NUMERO
Incendio, crollo, fuga gas	Vigili del Fuoco	1 1 5
Ordine pubblico	Carabinieri	1 1 2
Ordine pubblico	Polizia	1 1 3
Pronto intervento	Polizia Municipale	.....
Infortunio, malore, incidente	Soccorso sanitario	1 1 8
Incendio di bosco	Corpo Forestale dello Stato	1 5 1 5
Protezione civile	Ufficio comunale (C.O.C. Centro Operativo Comunale)	.....
Protezione civile	Ufficio provinciale	.....
Protezione civile	Ufficio regionale	.....
Protezione civile	Dipartimento della Protezione Civile - Roma	06 68201



numeri utili

EVENTO	ENTE	NUMERO
Soccorso in montagna	Corpo Nazionale del Soccorso Alpino e Speleologico	.....
Soccorso in mare	Capitaneria di Porto	.....
	Guardia Costiera	1530

Numeri di pubblica utilità

	Guardia di Finanza	117
Viaggiare informati	CCISS traffico e viabilità	1518
	Soccorso stradale	.....
	Guardia Medica	.....
	Medico di famiglia	.....
	Farmacia	.....
	Guasti rete elettrica	.....
	Guasti rete gas	.....
	Guasti rete idrica	.....
	Guasti illuminazione pubblica	.....
	Segnalazione guasti rete telefonica	.....

Siti web di utilità

	http://www.autostrade.it
	http://www.meteoam.it
	http://www.protezionecivile.it
	http://www.quattroruote.it/auto/servizi/infotrafic/

Chiamata di soccorso ►►

Informazioni da fornire quando si richiede soccorso



- 1. descrivere sinteticamente e con precisione l'accaduto**
(incendio, esplosione, malore, tafferugli, ecc.);
- 2. entità dell'emergenza**
(locali coinvolti e materiale pericoloso contenuto,
numero di persone coinvolte, ecc.);
- 3. luogo dell'emergenza:**
comune, via, numero civico, piano, eventuale
percorso per raggiungere il luogo;
- 4. fornire il proprio nominativo, eventuale qualifica,
numero del telefono dal quale è fatta la richiesta
e dove, eventualmente, è possibile richiamare.**



chiamata di soccorso

Il prospetto

CHIAMATA DI SOCCORSO

prospetto tipico da utilizzare come traccia
per richieste di soccorso

- mi chiamo

- e sono

- serve un intervento per.....

.....

.....

che si trova nel comune di

(indirizzo completo)

.....

.....

il mio recapito telefonico è

.....

Sono le ore del giorno.....

ed ho parlato con

COORDINAMENTO
CAMPERISTI
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
www.coordinamentocamperisti.it

SERENA

MARGHERITA
SOCIO DAL 22 MARZO 1998

“DA 20 Anni formiamo coscienza civile”

Il nostro impegno nello sviluppare valori civici è costante. Nelle tematiche ambientali e del tempo libero, come nel rapporto fra cittadino e istituzioni.

Per essere protagonisti attivi e non sudditi inconsapevoli.

Cittadini
del
MONDO

in CAMPER

Bimestrale dell'Associazione



L' Hymer Club Italia, primo Club italiano con l'autorizzazione della Hymer AG (Germania) che raggruppa in forma associativa volontaria i possessori di autocaravan Hymer in Italia.

Nello spirito dei propri obbiettivi che prevedono un impegno mirato a intraprendere azioni nel perseguire interessi e scopi comuni, abbiamo ritenuto fondamentale partecipare anche alla 2° edizione del "Salone della sicurezza stradale" insieme all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti.

Siamo convinti che la sicurezza di tutti gli utenti della strada non può lasciare indifferenti e riguarda, soprattutto, le famiglie che utilizzano le autocaravan per la vacanza ed il tempo libero.

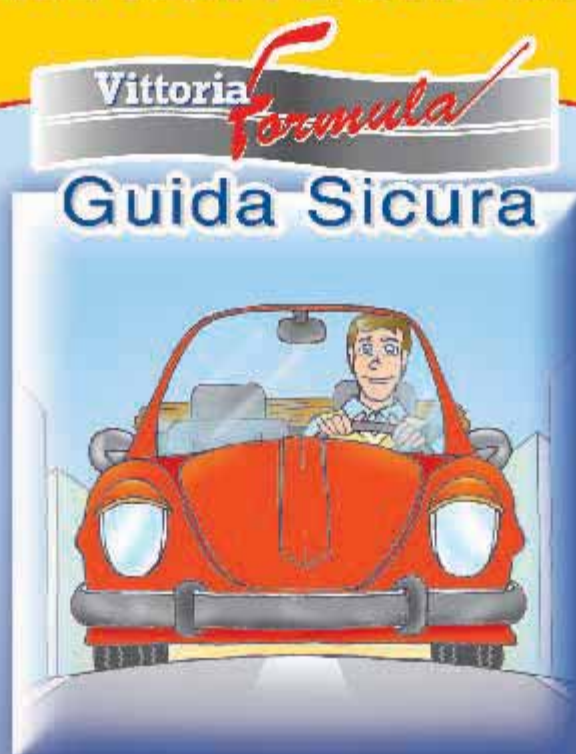
Siamo convinti che la partecipazione al Salone sulla Sicurezza Stradale evidenzia come anche i camperisti lavorano per risolvere il grave flagello nazionale (oltre 7.000 morti in un anno).

Sergio Porazzi

Aggiornamenti e notizie
sul nostro sito internet www.hymerclubitalia.it
posta elettronica ufficioturistico@hymerclubitalia.it



Da sempre impegnata nelle
iniziative sulla Sicurezza Stradale,
VITTORIA ASSICURAZIONI
presenta una proposta
IDEATA PER TE CHE GUIDI!



**La Formula ideale per la
Tua Sicurezza al Volante!**



Vittoria Assicurazioni

.... L'unica persona a non essere coperta dall'assicurazione obbligatoria auto è colui che guida: il solo ad essere sempre presente sulla vettura se succede un incidente. Per questo Vittoria Assicurazioni ha ideato



Una nuova copertura appositamente studiata per proteggere il conducente contro gli infortuni che può subire durante la circolazione. La polizza si distingue per la particolare ampiezza delle garanzie proposte:

INDENNITÀ IN CASO DI INVALIDITÀ PERMANENTE

INDENNITÀ IN CASO DI DECESSO DELL'ASSICURATO

RIMBORSO DELLE SPESE SANITARIE

**INDENNITÀ GIORNALIERA IN CASO DI DEGENZA
DELL'ASSICURATO IN UN ISTITUTO DI CURA**

INDENNITÀ GIORNALIERA IN CASO DI GESSATURA



Vittoria Assicurazioni

**A SOLI
EURO 77,00**

PER OGNI ULTERIORE INFORMAZIONE RIVOLGITI

all'AGENZIA VITTORIA ASSICURAZIONI a te più vicina
oppure chiama il Numero Verde 800.01.66.11 oppure consulta il sito
www.vittoriaassicurazioni.com

**Quali rivenditori partecipiamo anche noi a sostenere
le 18 soluzioni per la Sicurezza Stradale**

PAREA GIOVANNI

Vigevano (Pavia)
viale Industria, 315
telefono 0381 40372
telefax 0381 344559
telefono 348 8506292: assistenza sulle 24 ore
e-mail: info@parea.com
internet: www.parea.com

***VENDITA ed ASSISTENZA
Concessionario Hymer dal 1969***





COORDINAMENTO
CAMPERISTI
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
www.coordinamentocamperisti.it

SILVANA
SOCIO DAL 23 APRILE 1996

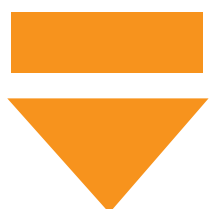
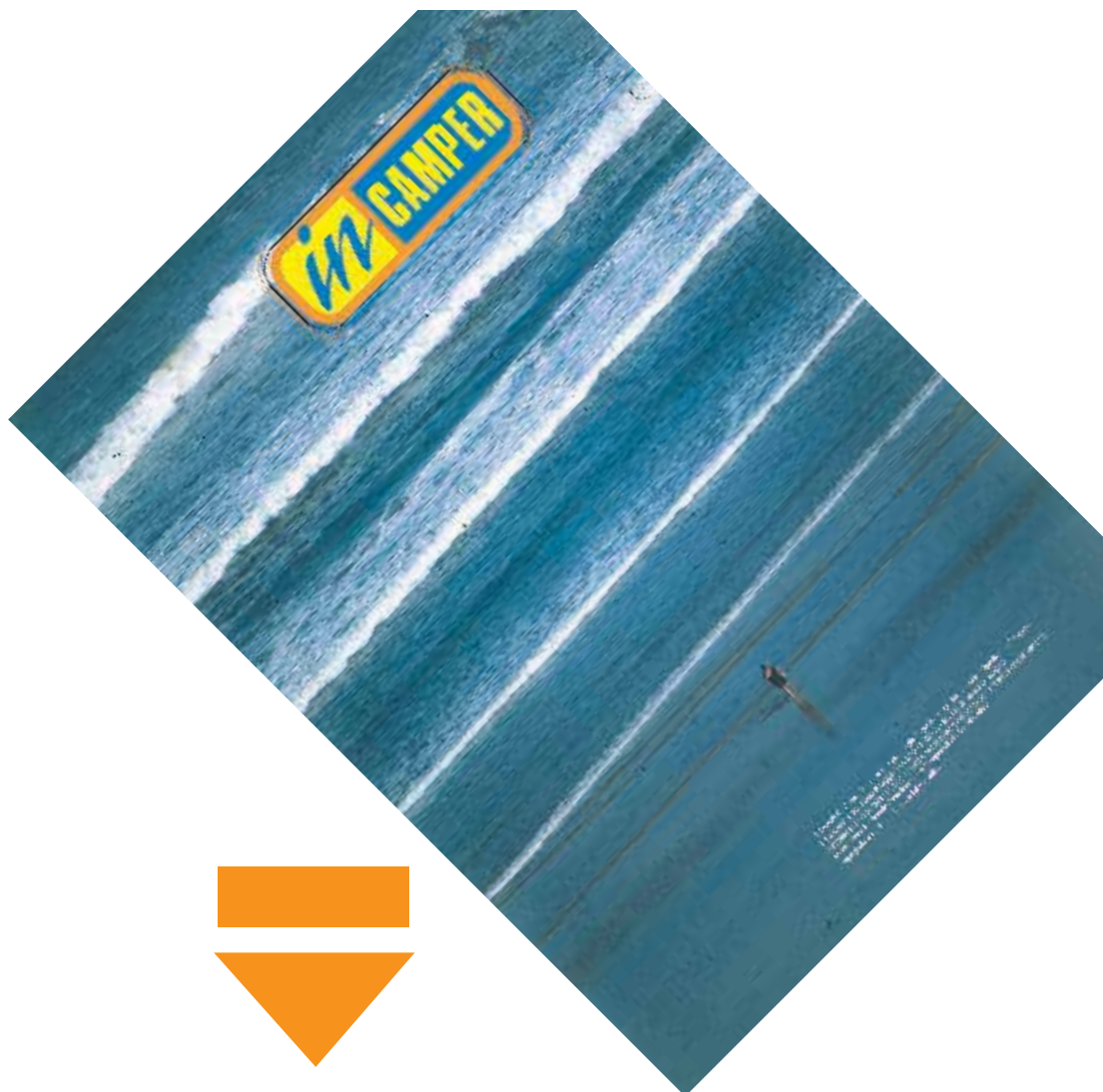
“DA 20 Anni comunichiamo con tutti”

Informare è il nostro impegno quotidiano.
Con la rivista, il direct-mailing,
i volantini, il sito internet e gli stands informativi,
formiamo e aggiorniamo su: circolazione stradale, tecnica,
viaggi e normative per un vivere civile.
Per conoscere e farsi conoscere.

Cittadini
del
MONDO



Bimestrale dell'Associazione



ALCUNI ARTICOLI
per la
sicurezza stradale



PNEUMATICI PER LA SICUREZZA

di Mauro Astorri

18

Arriva l'estate e le famiglie in autocaravan stanno organizzando la partenza per le vacanze: l'occasione per ricordare, quale gommaio, che gli allestitori delle autocaravan, spesso, sfruttano quasi totalmente la capacità di carico per asse previsto dal telaio originale e, quindi, dai pneumatici di serie.

In particolare, in presenza di assale posteriore in semplice, rimane un limitato margine di carico utile che, nella normale utilizzazione (tende,

SULLE STRADE ITALIANE LA MORTE FALCIA UNA PERSONA OGNI 40 MINUTI: CONTROLLARE I PNEUMATICI CONTRIBUISCE AD EVITARE D'INCONTRARE LA MICIDIALE FALCE

bombole, biciclette, attrezzi vari), può determinare un pericoloso sovraccarico.

Ricordarsi che l'integrità dei pneumatici può essere compromessa dai lunghi stazionamenti del veicolo.

Pressioni insufficienti - vicinanza di fonti di calore - contatti con idrocarburi, ecc., possono determinare lesioni o invecchiamento precoce.

L'eventuale presenza delle

situazioni sopracitate può provocare, in utilizzazione, un anomalo surriscaldamento dei complessi pneumatici con conseguenti usure rapide e, nei casi estremi, deteriorazioni delle coperture fino al loro fuoriusso.

E' importante conoscere il reale carico gravante su ogni singolo pneumatico, il bilanciamento dei carichi e la funzionalità dei freni.

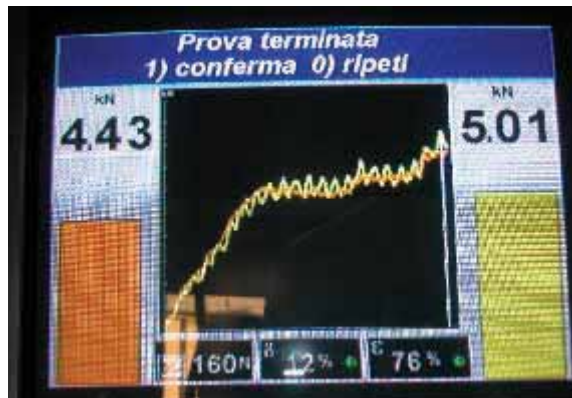
Per quanto sopra recarsi da un Consorzio e/o Impresa titolari di concessione di cui all'art. 239 del Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada e farsi verificare e stampare la:



VAL.	UNITA'	MAX
Sbil. Freno anteriore	6% <=	30%
Sbil. Freno posteriore	12% <=	30%
Sbil. Freno a mano	24% <=	50%
Eff. Freno di servizio	80% >=	50%
Eff. Freno di soccorso	38.8% >=	25.0%
Eff. F. di sterzo	41% >=	15%
Eff. staz. con rinvio		



Nelle immagini in questa pagina e nella pagina a fianco: varie schermate durante le prove effettuate nei punti autorizzati per ottenere le certificazioni necessarie per viaggiare in sicurezza



- Certificazione sulla distribuzione dei pesi sugli assi,
- Certificazione sulla funzionalità degli ammortizzatori,
- Certificazione sul bilanciamento dei freni,
- Certificazione sull'efficacia dei freni,
- Certificazione sulla combustione.

Importante, ALMENO DUE VOLTE L'ANNO, recarsi da un gommajo per farsi redigere una Scheda di Verifica ove si dichiara che:

1. non avete contemporaneamente pneumatici di tipo diverso e/o non previsti dalla Cartadi Circolazione;
2. sul battistrada non vi siano consumi irregolari, tagli, screpolature, rigonfiamenti. Per comprendere se il pneumatico è ovalizzato, farlo ruotare sulla bilanciatrice per verificare la rotondità;

3. la valvola di gonfiaggio è perfetta;
4. il cerchione è perfetto. In caso di cerchione ribattuto, far verificare con versamento d'acqua sul bordo dove si sigilla il tallone della gomma al cerchione, se vi sono perdite apprezzabili;
5. la scadenza della garanzia da difetti di fabbricazione;
6. il Numero di approvazione ECE;
7. la pressione dei pneumatici (compreso quello di scorta) rispetta i valori previsti nella tabella pubblicata dal produttore;
8. l'indicazione della data utile alla sostituzione.

IN VIAGGIO

OCCHIO ALLE GEMELLATE perché non si percepisce a colpo d'occhio se il pneumatico interno è danneggiato e/o in fase di sgonfiaggio.

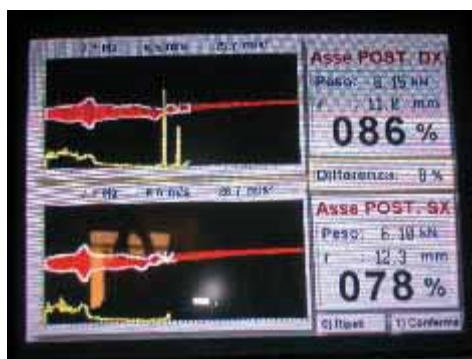
Per quanto detto, ad ogni sosta, chinarsi e verificare sia la pressione e sia la temperatura.

RICORDARSI CHE:

- la pressione bassa genera calore ed il calore è il primo nemico della carcassa e provoca un consumo abnorme sulle due fasce laterali del battistrada;
- la pressione alta attiva un consumo abnorme sul centro del battistrada.

INCROCIO DEI PNEUMATICI?

Incrociare i pneumatici tra loro è una pratica diffusa ma che diventa pericolosa se non si verifica la scadenza della garanzia da difetti di fabbricazione che cambia da società a società, oscillando pericolosamente dai 3 ai 6 anni.



LO SCOPPIO DI UN PNEUMATICO AVVIENE PER

- urto violento che rompe una parte della struttura;
 - foratura;
 - vecchiaia;
- ma se attivate una corretta guida e seguite i consigli sopra indicati, sarà un evento veramente remoto.

UNA TEORIA PER LE AUTOCARAVAN

In alcuni modelli, la mansarda produce un effetto "ala", pertanto le gomme posteriori sono sollecitate in modo abnorme, infatti, dall'esperienza di Giampiero Bolognesi della Ma.Bo. Gomme di Sesto Fiorentino (Fi), sulle autocaravan scoppiano prevalentemente i pneumatici posteriori.

Alla luce di detta teoria ed esperienza, il nostro consiglio per viaggiare in sicurezza è quello di partire sempre entro la portata massima prevista per l'autocaravan.

UNA SOLUZIONE PER ACCRESCERE LA SICUREZZA NELLA CIRCOLAZIONE STRADALE, SENZA ALCUN ONERE DA PARTE DELLO STATO.

Sembra incredibile ma, oggi, se un guidatore attento alla propria ed altrui sicurezza decidesse di far verificare a proprie spese l'efficienza del proprio veicolo e/o rimorchio presso un Consorzio e/o Impresa titolari di concessione di cui all'art. 239 del Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada, se lo vedrebbe rifiutare, anche qualora la linea di revisione non veda alcuna prenotazione e sia deserta e gli addetti senza lavoro.

In parole povere, oggi, la normativa vigente crea un inspiegabile ostacolo al guidatore sensibile al rispetto di quanto previsto all'art. 79 del Codice della Strada (contributo del cittadino per garantire la massima efficienza del proprio veicolo e/o rimorchio, il contenimento del rumore e dell'inquinamento di cui all'art. 80 del Codice della Strada).

Non solo, ma il non poter ottimizzare l'utilizzo delle linee di revisione per uso privato comporta assurdi costi per il Consorzio e/o Impresa titolari di concessione di cui all'art. 239 del Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada.

Risulta ovvio che il guidatore può rivolgersi per il controllo anche ad una normale officina ma perché dovrebbe farlo visto che le attrezzature in dotazione al Consorzio e/o Impresa titolari di concessione di cui all'art. 239 del Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada sono le migliori e sono proprio quelle dove dovrà essere sottoposto a revisione?

Per aumentare la sicurezza stradale e la migliore gestione economica del Consorzio e/o Impresa titolari di concessione di cui all'art. 239 del Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada è sufficiente una circolare del Ministero Infrastrutture sul tipo:

Testo di massima

Al fine di contribuire alla sicurezza stradale ed alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, si autorizzano i Consorzi e/o Imprese titolari di concessione di cui all'art. 239 del Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada, all'uso privato delle linee di revisione al fine di eseguire controlli preventivi su veicoli e rimorchi.

Sono revocate le precedenti circolari in contrasto con la presente autorizzazione.

20

March 29, 2004

Tanto tempo fa avevo trovato un paio di guide sulla manutenzione davvero ottime. Ora non riesco più a trovarle. Vorrei chiedervi una vostra opinione sui Pneumatici: quando e' meglio sostituirli? All'apparenza sembrano perfetti (battistrada ottimo, no screpolature) hanno 3 anni e 25.000 chilometri. Debbo prenderli uguali a quelli che ho? Oppure marche/modelli da consigliare? Dove acquistare??? Grazie per ogni consiglio.

Bob Alexander

LA CORRISPONDENZA

DOMANDA E RISPOSTA... PAROLA DI GOMMISTA!

From: "gommauro" <gommauro@albamail.it>

March 29, 2004

Veniamo al reparto gomme: i pneumatici hanno una garanzia di 4 anni dalla casa madre, la data della costruzione è stampigliata sul fianco della gomma, vicino al labbro di battuta della gomma sul cerchione, dove vi è stampigliato in rilievo: DOT, alcune lettere e poi un numero di 4 cifre ad esempio 4001 che significa: le prime due cifre la settimana di costruzione, quindi, 40 sta per quarantesima e le seconde due 01 stanno all'anno 2001. Se i pneumatici hanno la carcassa sana, senza screpolature, piccoli bozzi o ernie ai fianchi, e/o consumi anomali e/o spiattelementi sul battistrada, inoltre siano stati invertiti almeno una volta (perché se non sono mai stati girati, mi sa che all'anteriore ci sia rimasto ben poco battistrada), e con battistrada di profondità almeno 3 mm. (minimo mm.1,6 di legge in qualsiasi punto del pneumatico), direi che si può fare ancora della strada in sicurezza (per confermarlo come gommista dovrei visionarli). Come marche, il top in commercio sono gli XC Camping della Michelin, pneumatico nato appositamente per le autocaravan. Poi, per mia conoscenza, vi sono altre ottime marche che però non hanno il pneumatico

specifico, quindi, direi: Continental Vanco8, Good Year G26 e Cargo Maraton, Kleber CT300, quest'ultima fa parte del gruppo Michelin e si trova con dei prezzi molto interessanti. Vi sono altre decine di marche che non sto ad elencare, se un camperista gomma il proprio veicolo per poi rivenderlo a fine stagione dopo aver fatto circa 10/15.000 km. una gomma vale l'altra se si vuole risparmiare. Il discorso fatto sopra vale per chi pensa di tenersi l'autocaravan per qualche altro anno. Non è obbligatorio avere tutti i pneumatici uguali e/o della stessa marca, l'importante è che siano uguali come misura, marca e disegno i due anteriori come i due posteriori. Importantissima è la pressione, controllarla sempre prima di un viaggio ed almeno ogni 30/40 giorni, ricordarsi che le gomme vivono di ARIA, rispettare le pressioni indicate dalla casa e gonfiare sempre i pneumatici alla tabella pieno carico. Non so di dove abiti ma ti consiglieri di evitare di acquistare i pneumatici in una IPER, questo non perché non sia conveniente, ma solo per la trafila ed i tempi che si deve seguire e perdere per montare i pneumatici. Inoltre vi sono stati e sempre vi saranno problemi o di garanzia (per il palleggiare di responsabilità tra il venditore ed il montatore) o di equilibratura e derive varie. Il mio consiglio è: vai da un serio gommista e vedrai che gli sconti sono interessanti ed il lavoro è sicuramente fatto a regola d'arte. Se vuoi chiarimenti sui prezzi sono sempre a disposizione. Quelle sopra naturalmente sono deduzioni ed esperienze personali e di miei clienti, magari qualcuno è andato in IPER ed è stato entusiasta.

Mauro.

LA VALVOLA

**UNA PICCOLA ATTENZIONE,
UNA MODESTA SPESA:
LA SALVEZZA DELLA
PROPRIA ED ALTRUI VITA**

di Mauro Astorri

Con l'arrivo del pneumatico tubeless, cioè senza camera d'aria, è nata la valvola di gomma, applicata a pressione sul cerchio, oppure in ottone e/o in alluminio avvitabile per cerchi sia in ferro che in lega.



Questo piccolissimo oggetto del costo di pochi decimi di Euro è composto dal corpo valvola (in gomma o altri materiali), spillo e cappelletto eppure, pur piccolissima, ha una grandissima importanza ed a volte se non viene sostituita, causa l'incuria del gommista oppure dell'utente può provocare seri danni alle cose ed alle persone.

La valvola è di importanza fondamentale per la tenuta della pressione del pneumatico tubeless sul cerchio e deve essere sostituita ogni volta che si cambia il pneumatico.

Molte volte l'utente al momento del cambio dei pneumatici, cerca il prezzo stracciato e spesso oltre a montare marche dai nomi fantasiosi e sconosciute a molti addetti ai lavori, è portato a risparmiare anche su alcune ed importanti prestazioni e controlli che il gommista deve effettuare: una di queste è proprio la sostituzione della famosa valvola.



Componenti e dettagli di una valvola

Come gommista amante del proprio lavoro, sostituisco la valvola ad ogni cambio di pneumatico.

Sostituire "sempre" la valvola per i seguenti motivi:

- 1) la forza centrifuga del cerchio schiaccia la valvola ad ogni giro del pneumatico;
- 2) l'escursione termica è elevata, dovuta al surriscaldamento dei freni e del cerchio durante il rotolamento del pneumatico sull'asfalto;
- 3) l'assorbimento della polvere dei freni, dei grassi, degli oli e delle benzine che trasforma il materiale nel tempo.



GOMMAURO
di ASTORRI MAURO
21, via Ronchi Vecchia
40061 MINERBIO (Bologna)
Tel. Fax 051 6606444
gommauro@tiscali.it
gommauro@albamail.it
www.gommauro.it

Le azioni elencate fanno perdere elasticità alla valvola, indurendola, e la forza centrifuga, la pressione interna del pneumatico, fanno il resto espellendola dal cerchio.

L'espulsione della valvola causa una perdita immediata di pressione e, viaggiando a velocità sostenuta, avviene una immediata perdita di aderenza della vettura che può provocare uno sbandamento improvvi-

so in caso di cambio di carreggiata per un sorpasso o in curva con un elevato rischio di incidenti.

Una ulteriore sicurezza di tenuta della gomma e di tranquillità per i viaggiatori è chiedere al gommista il cappelletto di ferro sulla valvola al posto di quello in plastica che ha una durata limitata e che molto spesso, stringendoli, crepano o si rompono.

Ricordarsi i colori dei cappelletti.

Sono colorati in blu, verde, celeste, rosso, ecc.. ma non è una nuova moda ma un segnale: si vuole avvertire che quei pneumatici sono stati gonfiati con l'azoto (è un gas usato nei pneumatici slick delle gare automobilistiche).

L'azoto, per l'utente normale, ha pregi e difetti che descriveremo in un prossimo articolo.

Buon viaggio e.... attenti alla strada.



Sopra: pneumatico che ha camminato a piatto dopo espulsione della valvola. Vista dell'esterno ed interno.

A sinistra: pneumatico che ha camminato a piatto dopo espulsione della valvola. Vista dalla vettura.



Esemplare gratuito fuori commercio. In caso di mancato recapito inviare al CRP delle Poste Italiane SpA di Firenze per la restituzione all'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti che si impegna a corrispondere la tariffa.

L'AUTOVELOX

di Pier Luigi Ciolli

42

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti da anni è sempre attiva nel denunciare i 9.000 morti (fonte Istituto Superiore di Sanità 2002) che ogni anno insanguinano le strade italiane e partecipa concretamente a creare la cultura della Sicurezza Stradale, presentando analisi e precise soluzioni.

Ciò premesso, l'Associazione è favorevole all'utilizzo dell'autovelox quale strumento per disincentivare e bloccare il guidatore che ha una guida pericolosa per se e per gli altri ma detta apparecchiatura deve essere segnalata in modo evidente e gli agenti di Polizia ubicati in modo da poter bloccare l'autista che contravviene alla velocità consentita in quel tratto di strada.

Siamo contrari, fermamente, a chi cerca solo di sanzionare per fare cassa.

Ci arrivano foto e segnalazioni che, come nel caso delle foto scattate il 3 dicembre 2003 a Milano in Viale Palmanova, che farebbe sorridere ma che invece deve

L'UTILIZZO DEGLI AUTOVELOX SOLO PER MULTARE È L'ANTITESI ALLA CULTURA PER LA SICUREZZA STRADALE

essere preso sul serio perché si parla di soldi spesi che appartengono ai cittadini per una apparecchiatura che non evita il proseguire di un comportamento pericoloso.

Il fatto che le contravvenzioni arriverebbero dai cassonetti dell'immondizia ha fatto dire: ecco il classico bidone all'italiana. Una fonte di reddito impropria, direbbero altri, perché si dimostra che è più importante sanzionare i contravventori piuttosto che dissuaderli dal contravvenire, creando pericolo a se stessi ed agli altri.

Arturo (nome di battaglia), da maledetto toscano, non ha mancato di commentare in modo salace con una e.mail: "Già incendiano tutti i giorni i cassonetti pieni di immondizia.

Figurati, appena si spande la voce che, invece di immondizia dentro il bidone o cassonetto c'è un autovelox, lo dovranno dotare di impianto antincendio. In alternativa, far piantonare il bidone da due carabinieri. Ma, non essendoci più i carabinieri di una volta, dal momento che viviamo nell'era della tecnologia applicata, potrebbero installare delle telecamere che sorvegliano il "bidone" e dall'altro capo del filo coaxiale un monitor posizionato sul cruscotto di una gazzella della Polizia con il motore acceso, pronta a partire e naturalmente con due poliziotti dentro, tanto paga il cittadino.

In tal caso, il criminale rimedio è di strisciare per collegare al differenziale della gazzella un cavo d'acciaio legato alla base del lampione più vicino".



Come potete vedere dalle immagini in sequenza ravvicinata, stavolta l'autovelox era nascosto in un cassonetto...



Se poi arrivano foto come quella dove si vede nella corsia riservata ai pedoni, un cilindro a strisce nere e gialle con dentro un autovelox, è veramente allucinante perché dimostra che la fantasia degli incapaci e/o dei furbi non ha limiti.

Un utilizzo anche pericoloso: notare che dal cilindro fuoriescono dei fili, un avvolgicavo è libero a terra per portare la corrente elettrica. Altri fili intralciano la sede stradale a danno di veicoli e pedoni, per poi finire dentro un furgone dove si riposa un tizio, allora siamo alla frutta.

Arturo (nome di battaglia), da maledetto toscano, non ha mancato di commentare in modo salace con una e.mail:

"Si tratta della Svizzera. Seguite il filo che parte dal "birillo/autovelox", ingrandendo l'immagine si nota che entra nel furgone dallo sportello posteriore, sotto la targa. Il guard-rail non è del tipo che si trova in Italia ed è installato in modo non più ammesso da noi perché va a finire interrandoosi.

Sullo sportello dx del furgone c'è la sigla CH. Come ultima conferma, solo in un paese transalpino si indossa il gilet retroriflettente per stare dentro ad un furgone a veder passar le auto.



Il birillo-autovelox svizzero



In Italia abbiamo di meglio, si trasforma l'autovelox in business, infatti, c'è anche la possibilità di vedere, ovviamente solo dopo aver ricevuto la contravvenzione e ritornare sul luogo del "misfatto" un autovelox posizionato all'interno di una autovettura di una società privata: autovettura posizionata in modo da essere celata alla vista degli autisti. Ci sono dei cittadini che non accettano un simile sistema ed hanno chiesto al Sindaco che spieghi quanti incidenti sono occorsi in quel tratto di strada, come sia possibile limitarli con un sistema che multa ma non ferma la corsa, come è avvenuto l'appalto del servizio alla società privata e quanto incassa la società e quanto incassa il Comune. Occorre ricordare ad alcuni sindaci che l'articolo 183 (D.P.R. 16/12/1992 n° 495) così recita: "gli agenti preposti alla regolazione del traffico e gli organi di polizia stradale di cui all'art.12 del codice, durante i servizi previsti dall'art.11, commi 1 e 2, quando operano sulla strada devono essere visibili a distanza, sia di giorno che di notte...". Nel caso degli autovelox dette apparecchiature debbono essere gestite direttamente dal personale di polizia stradale che ne debbono avere la disponibilità.

Una recente articolo uscito su "Il Tirreno"



44

Condizione essenziale per la tutela della privacy e della sicurezza personale perché un cittadino potrebbe fare una scampagnata con la moglie di un operatore della società privata che, essendo preposta alla rilevazione e/o sviluppo delle foto si ritrova fotografata in una autovettura la moglie che pensava dedita ai lavori domestici.

A complicare la situazione ci si mette la Cassazione che vieta ai Giudici di valutare e stangare quei sindaci che attivano il mero sanzionamento, ignorando il concetto di base che prevede l'utilizzo degli autoveloxx per creare sicurezza. In parole povere, Giudici che non accettano che un Sindaco consenta ad un guidatore di passare a 200 km/orari e proseguire in tale folle corsa senza essere fermato e/o convinto ad alzare il piede dall'acceleratore perché a loro interessa solo sanzionare.

In parole povere, i giudici che intervengono per richiamare il Sindaco affinché non consenta il protrarsi di una situazione di pericolo per il guidatore e per i cittadini che si troverebbero nel suo tragitto, sono stati fermati dalla Cassazione.

In attesa che i diritti sanciti nella Costituzione siano ripristinati è urgente intervenire presso il Governo in carica, chiedendo di aggiornare la Legge n. 2248 del 1865. Sì, avete letto bene, del 1865!

Oggi, come leggerete in alcune sentenze inserite nel nostro sito internet, si vieta al Giudice di Pace la facoltà di sindacare le scelte organizzative e gli atti della Pubblica Amministrazione ma ciò è lesivo dei diritti costituzionali dei cittadini perché gli atti emanati dai Sindaci, secondo le nuove normative per lo snellimento delle procedure, non sono più sottoposti ai Comitati Regionali di Controllo. In parole povere, quello che doveva essere una procedura per liberare un Sindaco dai ritardi dovuti ai controlli in moltissimi casi si è trasformata nella libertà ad emanare atti in violazione di legge.

Indubbiamente si dirà che, contro gli atti di un Sindaco, il cittadino può ricorrere al Tribunale Amministrativo Regionale e/o attivare il Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica ma farlo richiede una competenza specifica e/o tanti anni e/o tanti soldi per consulenti e legali che, in pratica, inibiscono al cittadino di contrastare un atto che presume illegittimo.

Per quanto detto, al fine di ripristinare i diritti costituzionali, il Governo in carica deve emanare una nuova legge che consenta al Giudice di Pace di sindacare le scelte organizzative e gli atti della Pubblica Amministrazione. Un Governo in carica che intervenga affinché le leggi ed ogni atto pubblico, in particolare le sentenze della magistratura, siano comprensibili ai cittadini che hanno frequentato la sola scuola dell'obbligo.

Ancor oggi, nel nuovo millennio, siamo costretti a leggere e subire degli atti pubblici redatti da novelli Azzecagarbugli di manzoniana memoria.





45

L'anonima Punto sul ciglio della strada nasconde l'autovelox



Con protervia degna delle classi dei nobili e del clero del 1700, in veste di autorità pubblica, si rivolgono ai cittadini, utilizzando dei termini ed una sintassi che rimane oscura a chi ha frequentato la sola scuola dell'obbligo.

Grazie ad Internet gli Azzecagarbugli sono prontamente scoperti ed evidenziati a livello mondiale, facendo sì che non vi è più alcuna giustificazione nel consentir loro di poter proseguire nella loro opera contraria al mandato che hanno ricevuto da parte proprio di quei cittadini che loro vessano invece di servire.

La parola, diceva Don Milani nel 1956, è la chiave fatata che apre ogni porta ma, come ogni chiave, può essere usata anche per chiudere ogni porta. E' chiaro che ogni cittadino ha il diritto di pretendere che tutte le porte della comprensione siano aperte a TUTTI I CITTADINI, specialmente quando la chiave è in possesso di chi è inserito nella Pubblica Amministrazione.

Per un vivere civile, un governo, un Paese che si rispetti deve emanare una norma che sanzioni in modo immediato e pecuniario chi emana degli atti pubblici incomprensibili al cittadino della scuola dell'obbligo perché si tratta di un reato ben chiaro "il rubare la possibilità di capire".

Il diritto alla possibilità di capire è la base per rendere reali il diritto alla libertà, uguaglianza, fraternità. E' dal 1993 che la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento Funzione Pubblica - ha diffuso uno studio ed una proposta per uno stile comprensibile ad uso delle Amministrazioni Pubbliche e, **dopo 11 ANNI, dobbiamo ritenere nostro diritto il chiedere al Governo in carica una legge di pochi righe che sanzioni in modo immediato, automatico e pecuniario chi abusa dell'autorità pubblica conferitagli per stilare degli atti pubblici e che poi si rivelano incomprensibili ai cittadini della scuola dell'obbligo.**



INCAMPER - Anno 17° - numero 94 - marzo/aprile 2004 - bimestrale
Spedizione A.P. 45%, Legge n. 662/96, art. 2, c. 20, L.B.
In caso di mancato recapito, restituire al mittente presso Poste Italiane SpA di Firenze CRP,
per la restituzione al mittente impegnata a corrispondere la relativa tariffa.
Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti 50125 - Firenze - 21, Via San Niccolò.

INCUBO TRASPORTI

UNA FORTE NEVICATA E...
NONOSTANTE

L'ESPERIENZA DEL 13 E 14 DICEMBRE 1995,
CENTINAIA DI CITTADINI BLOCCATI
CRUDELMENTE SULL'AUTOSTRADA

di Lorenzo Tomassoli

Quello che abbiamo visto in televisione è stata la minima parte di quanto è successo sull'autostrada bloccata.

Ci hanno riferito che, bloccati da ore, hanno avuto bisogno di espletare i loro bisogni fisiologici e si sono trovati costretti a farli in pubblico, al ghiaccio.

Ci hanno raccontato di culi e genitali al vento che ricordavano i viaggi in India allorquando, ai margini delle strade, era normale vedere donne e uomini in "batteria", con il culo verso la strada fare i loro bisogni fisiologici.

Ci hanno narrato del freddo patito, specialmente dagli anziani. Della sete e della fame.

Ci hanno descritto l'autostrada come un Gironc Dantesco. Patimenti che si sono ripetuti in aeroporti e scali marittimi per colpa delle attese, di importanti appuntamenti saltati e di migliaia di euro persi.

Noi, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, che annovera equipaggi che viaggiano per tutta Europa, hanno potuto vedere che, con nevicata più forti, hanno potuto tranquillamente viaggiare a 40 chilometri orari, magari dietro ad uno spazzaneve tempestivamente in campo per far percorrere l'autostrada 24 ore su 24.

Noi siamo intervenuti organicamente per evidenziare il problema ed inviare soluzioni fin dal novembre 2002, quindi, ora occorre che la magistratura individui i responsabili anche se, fortunatamente, questa volta, non ci è scappato il morto.

Occorre che il Governo faccia pressione sulle Società coinvolte nella gestione dei trasporti e della circolazione stradale affinché rimborsino in modo rapido e congruo i cittadini che hanno patito la loro incapacità di organizzare gli interventi necessari a non creare danni al cittadino nonché ad informare tempestivamente lo stesso di quanto accadeva.

Invitiamo chi ci legge ad intervenire scrivendo e facendo scrivere una e-mail al Presidente della Repubblica

presidenza.repubblica@quirinale.it

perché questa è una emergenza nazionale, costituzionale.

Oggi, grazie alla e.mail vi chiedo se stiamo sbagliando oppure siete d'accordo nel proseguire con questa linea oppure ditemi voi cosa dobbiamo fare.

A presto leggervi via e.mail scrivendoci a

info@coordinamentocamperisti.it

Cordiali saluti da

Vincenzo Niciarelli
il Presidente



Articolo uscito su inCAMPER n. 85

94 / 2004



mar / apr

Questo lo avevamo scritto e pubblicato nel novembre 2002

PREVENIRE I PROBLEMI E PRESENTARE LE POSSIBILI SOLUZIONI

Si è verificato di nuovo!

Centinaia di automobilisti fermi sull'autostrada: ancora una volta è capitato sull'A1 da Milano a Roma a causa dell'ennesimo incidente, che ha bloccato il traffico veicolare; oltretutto è avvenuto in un periodo dell'anno molto intenso cioè quello estivo. Di episodi del genere se ne sono già verificati diversi nel corso di quest'ultimo anno ma credo che tutti ritornino con la memoria al 1995 (13-14 dicembre) quando sull'autostrada A1 (del Sole) tra Bologna e Firenze, a causa di una forte nevicata, automobili e relativi passeggeri rimasero per parecchie ore fermi sulla carreggiata.

In questo periodo di tempo dal 1995 ad oggi, le Prefetture di Firenze e Bologna in collaborazione con il gestore della rete autostradale e la Polizia Stradale, hanno predisposto un piano di emergenza per intervenire sull'A1 in caso di blocco.

Questa pianificazione è nata per esigenze invernali ma si può applicare in altre situazioni critiche; nella emergenza-neve prende il via già dall'inizio della nevicata sul valico autostradale, con interventi che vengono eseguiti dalla società Autostrade e dalla Polizia Stradale.

Se l'evento si risolve in breve tempo, tutto rientra, ma se invece la nevicata continua creando problemi di transitabilità, allora gli interventi che sono stati pianificati vengono messi in opera con il maggior coinvolgimento di uomini e mezzi anche esterni alla struttura che opera sull'autostrada, mettendo in essere anche la chiusura al transito e la conseguente deviazione su altri possibili itinerari, prevedendo anche di portare viveri di conforto, bevande calde e coperte alle persone rimaste bloccate dalla neve.

Pertanto si attua il piano per gli interventi d'emergenza chiamato semplicemente "Piano Neve" che coinvolge più soggetti che operano anche nella protezione civile come le Prefetture (Firenze e Bologna), i Vigili del Fuoco, i Volontari, le amministrazioni provinciali e i comuni.

Anche quando si verifica un incidente stradale di grandi proporzioni per il numero dei coinvolti (morti, feriti e illesi) e per il conseguente blocco della circolazione, occorre l'intervento di tutta una organizzazione che non è solo sanitaria e tecnica ma anche logistica.

In altri casi abbiamo il problema della nebbia, del ghiaccio o delle "avverse condizioni meteo" (come adesso sono chiamati questi episodi dagli addetti ai lavori) che scatenano una serie di incidenti con il risultato di interrompere la circolazione stradale.

Certamente ci si chiede se siamo preparati a ciò, se sappiamo intervenire in queste situazioni d'emergenza in modo adeguato, se chi ha la competenza sa cosa fare e come farlo.

Secondo il mio parere e per l'esperienza che ho acquisito in questi anni, devo riconoscere molta professionalità tra gli operatori che svolgono la loro attività sulla rete autostradale (personale della Società Autostradale, Polizia Stradale, Croce Rossa Italiana, ecc.), però ci sono realtà diverse tra zona e zona, non sempre c'è la disponibilità a collaborare con le istituzioni, con chi opera nel campo dell'emergenza e della protezione civile.

Qualcuno si chiede perché parlo di protezione civile l'argomento è un incidente stradale o altro con eventuale blocco della circolazione.

Oggi queste situazioni prevedono un coinvolgimento di uomini e mezzi appartenenti ad enti pubblici e aziende private che svolgono un servizio di pubblica utilità che prima non era attuabile.

La collaborazione di più soggetti istituzionali nelle azioni di soccorso alle vittime di un incidente, certamente di grandi proporzioni, attualmente prevede l'intervento di forze diverse che operano insieme per risolvere il problema. Quando si verificano queste situazioni deve esserci l'impegno collettivo, e di

conseguenza è necessario predisporre un piano d'intervento per il coordinamento di tutta la "macchina dei soccorsi".

Come dicevo prima non tutte le realtà sono uguali, ma bisognerebbe riuscire ad impostare questo lavoro, come è stato fatto a Firenze, analizzando tutte le problematiche attinenti alla viabilità autostradale insieme ai soggetti locali addetti all'emergenza o che potrebbero essere chiamati a svolgere questa attività, per arrivare a definire una modalità d'intervento omogenea.

In poche parole, si stabilisce che nelle varie fasi di un evento, esempio la neve o il blocco del traffico a seguito di un grosso incidente, gli operatori del settore si attivano gradualmente ed ognuno è a conoscenza delle fasi previste, poiché si costituisce all'uopo una "Unità di Crisi" che coordina tutti gli interventi dentro e fuori la sede autostradale, bloccando azioni autonome che potrebbero mettere in crisi l'intero sistema dei soccorsi.

Questa interessante esperienza dovrebbe essere riportata a "macchia d'olio" su tutto il territorio nazionale affinché i cittadini, in questo caso gli automobilisti, sappiano che in una situazione particolare (neve, ghiaccio, nebbia, blocco, incidente, ecc.) sulla rete autostradale, ci sarà qualcuno che, secondo precise disposizioni concordate e verificate saprà intervenire in loro aiuto.

Questi interventi partono dalla semplice informazione via radio (vedi Isoradio e anche quelle private locali) all'utilizzo dei cartelli luminosi (pannelli a messaggio variabile), fino all'intervento del personale dell'autostrada, del personale della Polizia Stradale ed eventualmente di altri operatori (vedi il volontariato) che collaborano in questa fase sotto il controllo delle autorità competenti in materia di sicurezza, di emergenza e pertanto anche di protezione civile e di pubblica incolumità.

Non deve capitare che qualcuno, a seguito dell'interruzione della viabilità autostradale, decida "a caso" di fare uscire dai caselli le macchine e i loro passeggeri riversandoli improvvisamente sulla rete viaria normale, oppure in altri casi, non stabilisca di chiudere i caselli continuando a far entrare gli automobilisti che sicuramente rimarranno bloccati.

Quando si parla di coordinamento degli interventi, si fa riferimento esplicito anche a questo sistema di sicurezza: episodi del genere non si devono verificare.

E' necessario studiare a tavolino se è preferibile far lasciare l'autostrada per una strada nazionale o provinciale e in che punto si deve verificare questo; se conviene adoperare per l'uscita più caselli dove sono state predisposte delle pattuglie delle Forze dell'Ordine (Polizia di Stato, Polizia Municipale e Provinciale) e volontariato preparato a collaborare in questa fase.

Per fare tutto ciò pertanto occorre questo coordinamento tra il gestore dell'autostrada e le Forze dell'Ordine, la Prefettura e gli enti locali (vedi Amministrazione Provinciale).

Ecco la necessità di un preciso intervento chiarificatore.

Io sono convinto che ci sono TUTTI gli strumenti legislativi per poter intervenire in casi di blocco autostradale, che si sta ripetendo ormai con una certa frequenza.

Non è possibile che si lascino gestire situazioni d'emergenza solo ad alcuni soggetti, con complessi interventi risolutivi che devono essere adottati per riportare il tutto alla situazione di normalità.

La normativa della Protezione Civile sottolinea l'aspetto della pianificazione preventiva, del coordinamento degli interventi, del coinvolgimento di tutti i soggetti, pubblici e privati, nelle attività di emergenza.

Che sia il Prefetto o il Sindaco o il Presidente della Provincia o della Regione ad intervenire, non importa, il necessario è farlo e farlo bene.

Riccardo ROMEO IASINSKI
Ufficiale del Corpo Militare della C.R.I. D.I.M.A.

COMUNICATI STAMPA DELL'ADUC

Associazione per i diritti degli utenti e consumatori - <http://www.aduc.it> - <mailto:aduc.it@aduc.it> - Tel.055290606

MALTEMPO: FINISCE TUTTO A TARALLUCCI E VINO

Roma, 3 Febbraio 2004.

Era iniziata con un vento anglosassone del tipo "chiedero conto di ciò che è successo" ed è finita con un venticello levantino "siamo tutti colpevoli", cioè nessuno lo è.

È finita a tarallucci e vino. Il rimedio? L'obbligo delle catene a bordo, neanche fossimo nelle gelide pianure scandinave. Bravi! Si comprende perché l'attore Alberto Sordi sia così venerato dagli italiani: è il nostro specchio. Della serie "aregeteme se no faccio un macello" o, in alternativa "armiamoci e partite".

Insomma 20 centimetri di neve hanno tagliato l'Italia a metà, i tralicci dell'ENEL si sono piegati come panini di burro e da 4 giorni parte della sviluppata bassa Padania è senza luce.

Dai telegiornali avevamo appreso la notizia che, a fronte dei disagi, la società Autostrade per l'Italia (mai tale denominazione è apparsa più appropriata) offriva 6 mesi di telepass gratuito ma, ad una successiva attenta lettura, l'offerta era un abbonamento annuale con sconto semestrale, cioè una offerta promozionale. Da Trenitalia oltre alla giustificazione degli scambi ghiacciati (ma non sono automaticamente riscaldati o si ricorre ancora agli scaldini?) emana un silenzio tombale. Insomma chi ha avuto ha avuto e chi ha dato ha dato, vale a dire che all'utente oltre al danno si è aggiunta la beffa, con obbligo di catene a bordo. Eppure

Guido Bertolaso, capo della Protezione civile, domenica scorsa ci aveva fatto intravedere una luce di speranza, subito sepolta in 20 centimetri di neve.

Primo Mastrantoni, segretario Aduc

MALTEMPO: AUTOSTRADE E FERROVIE RISARCISCANO L'UTENTE

Roma, 29 febbraio 2004.

Rimborsare il biglietto ferroviario e autostradale.

È il minimo di intelligenza e decenza che chiediamo alle società Trenitalia e Autostrade per l'Italia.

Prima di avviare azioni giudiziarie, sarebbe opportuno che le due società prendano atto del disservizio subito dagli utenti e provvedano autonomamente a rimborsare il dovuto. Purtroppo è il sistema complessivo dei trasporti, ferroviario, stradale, aereo e marittimo che va in tilt appena si verificano situazioni meteo non ottimali.

Per far funzionare il tutto dovrebbe piovere debolmente dalle 2 di notte alle cinque del mattino, purtroppo non è possibile fare accordi con Giove Pluvio.

Altra soluzione sarebbe quella di bloccare tutto il trasporto per decreto: quando nevica o piove intensamente nessun mezzo dovrebbe circolare in Italia; il tutto farebbe sbellicare dalle risate il resto del mondo, ma si eviterebbe di aggiungere al danno anche la beffa di coloro che pagano per un disservizio.

Primo Mastrantoni, segretario Aduc

17

Vignetta di
Joshua Held



CORRISPONDENZE IN ORDINE DI DATA DI ARRIVO

18

4 marzo 2004

To: Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

Secondo la mia esperienza di vita quando ho sbagliato ho sempre pagato in prima persona. Quindi se sbaglia la Autostrada d'Italia, Autostrade d'Italia deve pagare, e profumatamente visto gli esosi pedaggi a cui ci assoggetta, perché in Italia la viabilità ordinaria è praticamente inutilizzabile se non per turismo. Sarà poi cura della società ed io auspicerei anche della magistratura fare pelo e contropelo a chi a distanza di pochi giorni tra un blocco e l'altro non ha saputo adempiere a propri doveri. Non ci raccontino balle questi Signori, perché mi sono trovato a girare in Austria con una nevicata di oltre 20 cm e si circolava in autostrada e sulle strade normali con prudenza ma senza catene e senza grosse tragedie. Discorso analogo vale per gli aeroporti, Malpensa non è la prima volta che si blocca per problemi di neve, un vecchio "detto" toscano recitava: "il ciuco quando c'è cascato una volta, un ci casca più", evidentemente la capacità organizzativa dei gestori di questi impianti ha delle grosse lacune e allora????? Secondo me questi signori andrebbero rimossi dai loro incarichi e dovrebbero lasciare il posto ad altri. Come mai aeroporti molto più a Nord dei nostri e molto più esposti a problemi di questo tipo non hanno gli stessi malfunzionamenti??? Probabilmente hanno le piste riscaldate, ma allora perché anche noi non utilizziamo questa tecnica??? Che tra l'altro credo sia un brevetto italiano. Anche qui secondo me chi sbaglia deve pagare e indennizzare le vittime della propria inefficienza. Per quanto riguarda le ferrovie è andata bene perché visto lo stato di abbandono e di scarsa manutenzione con cui funzionano (ho colleghi che utilizzano il treno e che un giorno sì e uno no si lamentano) è andata bene dicevo che il blocco degli scambi non abbia provocato scontri. Che fare? Viviamo in un'epoca in cui il qualunquismo, l'inefficienza, l'irresponsabilità vengono presi ad esempio di contenimento dei costi, in realtà i costi sono in aumento e vengono scaricati sempre di più sui più deboli. Concludendo, LE SOCIETÀ che sbagliano devono indennizzare coloro che vengono danneggiati dal loro comportamento i dirigenti che hanno responsabilità in queste inefficienze devono essere mandati ad accudire a dei bei greggi di pecore.

Un saluto.

Andrea F.

4 marzo 2004

To: Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

Anche questa volta chi ha subito è stato il cittadino con disagi e vessazioni. Ma deve pur finire questo mal costume solamente italiano. Un saluto.

To: Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

Condividiamo la vostra linea di azione tesa a sensibilizzare qualche autorità provinciale e regionale nell'assumersi le responsabilità (e non solo bearsi dei benefici dati dalla carica) inerenti alla gestione di situazione di emergenza. Vi ringraziamo di cuore anche per il vostro impegno. Abbiamo già provveduto alla spedizione di e-mail alla presidenza della Repubblica.

Gianfranco S.

4 marzo 2004

To: Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

I disservizi vanno denunciati, è impensabile far entrare la gente in autostrada senza sapere che sarebbero finiti in un girone dantesco. Anche a me hanno raccontato di persone che hanno dovuto fare i propri bisogni in borsine di plastica all'interno delle auto perché non è pensabile che una persona anziana scenda a farli in mezzo alla neve. Quindi finché ce ne danno la possibilità, diciamole pure tutte, la posta elettronica poi per queste cose è quanto di meglio ci possa essere. Mario R.

To: <presidenza.repubblica@quirinale.it

Subject: guarda un po'...in inverno nevica!

Uniamo la nostra protesta alla protesta di coloro che hanno dovuto subire le conseguenze della solita disorganizzazione dell'Italia sotto 20 cm. di neve!! Si spera che chi gode di cariche provinciali e regionali privilegiati si renda conto che esistono anche le responsabilità. Saluti da due italiani che sentono la propria nazione affondare.

Angela e Franco F.

4 marzo 2004

To: Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

Caro presidente sono uno di quelli che nel sabato nero è incappato nel girone dantesco di Casalecchio. Sono entrato in autostrada a Mestre (ero a Treviso) alle 15,45 e ne sono uscito alle 01,00 circa del giorno dopo. Tutto quello che tu hai descritto è vero anzi debbo dire che personalmente io non ho visto nessuna donna (tranne una) che ha potuto fare dei bisogni fisiologici e questo la dice lunga su cosa abbiano patito tante persone. In più ci devi mettere che non ricevevamo bene Isoradio 103.3 e quindi non avevamo la possibilità di avere notizie. Avevamo il numero di telefono della Soc. Autostrade e Direzione di Tronco di Bologna e di Firenze e questo ci ha aiutato e soprattutto c'era una radio (Radio Bruno di Bologna o Modena) che opera su 91,100 - 90,100 che ha fatto un lavoro encomiabile, una diretta telefonica con i disperati dal primo pomeriggio fino a notte fonda. Bene fate a intraprendere questa battaglia. Io purtroppo non ho nessuna documentazione del ritardo avuto e debbo dire che in camper le difficoltà sono molto inferiori (noi avevamo tutto) però credo sarebbe opportuno avere una bozza di lettera da inviare alle autorità competenti Soc. Autostrade Pres. Rep. Pres. Consiglio Regione ecc. ecc.). E' vergognoso il fatto che abbiano offerto il telepass gratis per 6 mesi ai danneggiati così hanno aggiunto anche la beffa perché da un mancato rimborso avrebbero anche un ritorno economico percependo gli altri 6 mesi di canone. Grazie per l'attenzione e grazie per il notevole lavoro che state svolgendo su tutti i fronti. Fratelli saluti.

Piero B.

5 marzo 2004

To: info@coordinamentocamperisti.it

Il fine settimana scorso, quello della tormenta, avrei dovuto mettermi in viaggio, ma ho rinunciato (forse sono stato uno dei pochissimi). Ho cercato di informarmi su Internet: sul sito della Società Autostrade, alla pagina delle informazioni viabilità c'è scritto pressappoco così: "Vuoi viaggiare informato? Ascolta la radiol!" con un banner di Isoradio. A me sembra una presa per i fondelli: è come se una moglie dicesse al marito appena tornato a casa: "Hai fame? Vai al ristorante!". Il servizio Internet di RAI-Isoradio è accettabile, con una pagina in aggiornamento dinamico: in pratica, quello che gli speakers leggono via radio, quando non trasmettono pessima musica leggera, le partite (cosa me ne importa? se voglio mi sintonizzo su Radio 1 o 2), la rubrica dell'Albo Nazionale Autotrasportatori (vi immaginate?). Poi il vuoto assoluto, o quasi. Per le informazioni meteo ho utilizzato il sito www.wetterzentrale.de, ottimo, forse troppo professionale. Ma già, dimenticavo, Internet non ha confini, è un sito tedesco...

Trovo assurdo, a fronte dei continui aumenti dei pedaggi, il comportamento della Autostrade "per l'Italia" (meno male che non è "per la Patagonia" - che bisogno c'era di cambiare nome?) a proposito della quale mi vengono in mente due tematiche che vi segnalo per altre campagne:

a) Telepass: a chi non è capitato di trovare un automobilista straniero, o, peggio, italiano, che ha infilato la corsia Telepass, bloccandola, oppure, in caso di code ai caselli, di doversi scioppiare perché i "codisti" codeggiano sulle corsie gialle Telepass? Colpa degli ignoranti o degli incivili? Un po', ma soprattutto della Autostrade SpA, perché non c'è uno standard. La corsia Telepass sempre a sinistra, in tutti i caselli, con segnaletica orizzontale molto prima del casello? Sarebbe più riconoscibile, con comportamenti di guida più prevedibili e sicuri.

b) Vi siete mai chiesti che senso hanno le campagne pubblicitarie in TV di Società monopoliste come Autostrade, Trenitalia? Informatevi di quanto costano. Chiedetevi, se, al posto del Direttore Marketing, spendereste tutto quel budget pubblicitario. Io non lo farei.

Allora?

Tenetevi duro... Saluti.

Massimo B.



GENESI

LA RIVELAZIONE

La produzione copre:

EDITORIA

Catálogos d'arte - Guide musicali - Riproduzioni del '100 degli Statuti della Repubblica Sanmarinese - Volumi di lettura - Collane - Guide itinerarie - Volumi scolastici

MATERIALE CARTACEO

Agende - Cartoline - Calendari - Segnalibri - Block notes - Biglietti d'auguri - Rubriche spiroate - Quaderni spillati

OGGETTISTICA

Marmin - Penne - Quadretti - Matite - Righelli - Corame - Matite colorate - Borse - Astucci - Stendardi - Calamite - Spille - Tatuaggi - Segnalibri con essenza - Pocket o tascabili - Palle di Natale - Post-it - Portachiami - Tiroglette americane

SETTORE ARTISTICO

Riproduzioni su legno, affresco rigido, affresco murale, carta pergamena

OGNI PRODOTTO PUÒ ESSERE
PERSONALIZZATO IN BASE
ALL'ARTISTE ELENCE
ANCHE PER CREARE
UNA COMPLETA
E PERSONALIZZATA LINEA SHOP

GENESI GRUPPO EDITORIALE SRI

VIA ROSA LUXEMBURG
05011 GERRARA (T) 075/8510325 (PG)

TELEFONO 075/8510325 075/8510366 TELEFAX 075/8519126
INTERNET: www.artegenesi.it E-MAIL: info@artegenesi.it

RIPRODUZIONI SU LEGNO

Nella produzione vengono usate varie tipologie di legname, si può passare dal massiccio, al nobile, alle essenze nobili. Le riproduzioni su tavola possono essere personalizzate con varie tecniche: foglia d'oro, rilievo in pergamena, rilievo manuale, incisione, stampa. Hanno l'aspetto di dipinti, ma la riproduzione è in legno.

CARTA PERGAMENA FATTA A MANO
Pergamene fatte a mano con un procedimento molto particolare. Si possono avere in diversi formati, anche da 100 cm. Le pergamene possono anche essere in colori di avorio, nella parte superiore, prima di quella e di avorio.

AFFRESCO RIGIDO

L'affresco rigido è un supporto, creato direttamente nel laboratorio, in cui si possono realizzare le più belle immagini. Si possono avere, anche in diverse dimensioni, e con i colori. Grazie ad innovativi macchinari, si riproducono direttamente sul supporto senza ricorrere alla decolorazione. Ogni supporto può essere personalizzato a piacere di mano.

AFFRESCO MURALE

L'affresco murale è un supporto direttamente creato per Genesi da produttori esperti. Il supporto viene creato con polveri di quarzo e l'effetto che si rivela dall'applicazione di quello di un affresco fatto direttamente in parte. Anche questo prodotto può essere personalizzato a piacere di mano. Questo tipo di affresco può anche essere realizzato e appeso alla parete.



La staff Genesi è un'azienda di artisti, artisti e professionisti dell'immagine.

ALTA VISIBILITÀ

di Antonio Conti

GIUBBOTTI E BRETELLE RETRO-RIFLETTENTI AD ALTA VISIBILITÀ SONO OBBLIGATORI DAL 1 APRILE 2004

110

Grazie alle Informazioni e servizi da WWW.ITALIA.GOV.IT, il Portale Nazionale del Cittadino, la notizia utile a chi viaggia: obbligatori dal 1 aprile 2004 i giubbotti e bretelle retro-riflettenti ad alta visibilità e dovranno essere conformi alla legge, infatti, tutte le parti riflettenti dei giubbotti e delle bretelle muniti del marchio CE, in particolare riconducibili alle norme europee Uni En 471, con l'indicazione riportata anche sull'etichetta. Per quanto detto, i fabbricanti dovranno produrre indumenti ad alta visibilità dotati d'attestato di conformità, cer-

tificato da un organismo di controllo autorizzato. Per l'automobilista sarà comunque indifferente utilizzare giubbotti o bretelle e scegliere il colore, che potrà essere arancione, rosso o giallo; **l'importante è che sull'etichetta sia riportato il marchio "CE" e quello "UNI EN 471"**.

Slitta al 1° aprile 2004 l'obbligo dei giubbotti e delle bretelle riflettenti che dovranno essere indossati dai conducenti dei veicoli fermi fuori dai centri abitati.

La proroga, che sposta il termine fissato inizialmente al 1° gennaio, è stata definita con decreto-legge n. 355 del 24 dicembre 2003.

Il decreto che ha posticipato al 1° gennaio 2005 anche la decorrenza, per i conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di cose o per trasporti specifici, dell'obbligo di equipaggiare i mezzi con strisce posteriori e laterali retroriflettenti.

Stabilite inoltre con un altro decreto emanato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 30 dicembre 2003

e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 3 gennaio 2004,

le caratteristiche tecniche dei giubbotti e delle bretelle retro-riflettenti ad alta visibilità.

In pratica quest'ul-

timo fissa le norme che stabiliscono l'omologazione di questi strumenti di sicurezza stradale: infatti proprio qualche lacuna nei criteri di omologazione ha costretto il legislatore a rinviare l'obbligo.

Per chi "dimenticasse" di indossare gli accessori, in caso di controlli delle forze dell'ordine, scatterà una multa che può variare da 33,60 a 137,55 euro e la detrazione di 2 punti dalla patente, sanzione che verrà applicata quindi se il conducente scenderà dal mezzo senza aver messo giubbotto o bretelle, anche per cambiare una ruota, per esporre il triangolo e comunque in caso di sosta sulla corsia o sulle piazzole di emergenza. Sono esentati, per ora, i veicoli a due ruote.

LE NORME

Articolo 162 del Codice della Strada Segnalazione di veicolo fermo

DECRETO-LEGGE n. 355 del 24 dicembre 2003

Proroga di termini previsti da disposizioni legislative

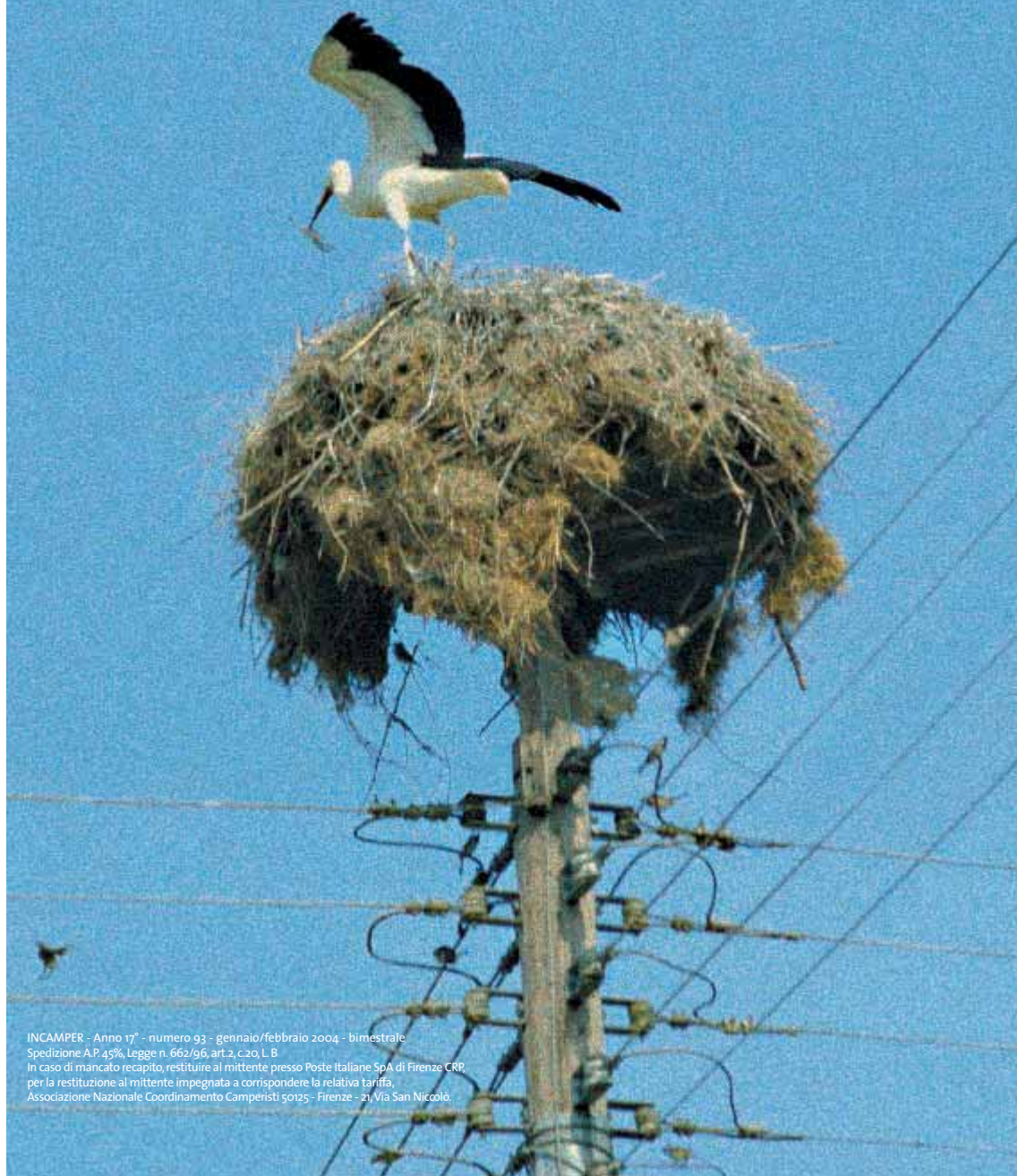
Gazzetta Ufficiale n. 300 del 29 dicembre 2003 in vigore dal 29 dicembre 2003

Gazzetta Ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2004

DECRETO 30 dicembre 2003

Caratteristiche tecniche dei giubbotti e delle bretelle retro-riflettenti ad alta visibilità che devono essere indossati dai conducenti dei veicoli, immatricolati in Italia, ai sensi dell'art. 162, comma 4-ter, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.





INCAMPER - Anno 17° - numero 93 - gennaio/febbraio 2004 - bimestrale
Spedizione A.P. 45%, Legge n. 662/96, art. 2, c. 20, L. B.
In caso di mancato recapito, restituire al mittente presso Poste Italiane SpA di Firenze CRP,
per la restituzione al mittente impegnata a corrispondere la relativa tariffa,
Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti 50125 - Firenze - 21 Via San Niccolò.

TECNICI A PUNTI

COMUNICATO STAMPA - 11 settembre 2003

52

Risultando evidente che i tecnici e/o funzionari della Pubblica Amministrazione operano spesso senza alcun tipo di sensibilità e competenza giuridica, evitando di contribuire al volere del legislatore con i necessari suggerimenti tecnici atti ad evitare l'emanazione di normative atte a creare caos e oneri per lo Stato e disagi e costi per il cittadino.

Visto che le normative emanate negli ultimi anni spesso si sono rivelate caotiche, tanto da creare incredibili oneri allo Stato e disagi ai cittadini.

Dato per certo che la notizia dell'ADUC "LEVATI I PUNTI ALLA PATENTE AUTO DI UN CICLISTA CHE AVEVA COMMESSO UNA INFRAZIONE IN BICICLETTA" (e magari non aveva nemmeno una patente di guida) corrisponda al vero.

Riteniamo inderogabile che il Governo assegni, come ha messo in atto per i cittadini autisti, un determinato punteggio a tutti i Tecnici e/o Funzionari Pubblici, prevedendo l'applicazione di detrazioni ogni qual volta si evidenzino un loro errore. In parole semplici, si tratterebbe di applicare delle detrazioni a tutti i Tecnici e/o Funzionari

CODICE DELLA STRADA: ASSEGNARE UN PUNTEGGIO AI TECNICI E FUNZIONARI PUBBLICI

Pubblici e, una volta esauriti i punti assegnati, si attivi l'automatizzata sospensione dal lavoro e l'attivazione di un corso di aggiornamento a carico del Tecnico e/o Funzionario Pubblico, alla stessa stregua di quanto previsto per i cittadini autisti."

Nel caso il Tecnico sia un consulente esterno, l'esclusione da incarichi pubblici per un periodo di 10 anni.

Visto quanto ci costano gli errori, meglio dire orrori, dei Tecnici e/o Dirigenti pubblici, attendiamo che un Presidente del Consiglio, sicuramente aziendalista, abbia il coraggio civile di adottare tempestivamente detto inderogabile provvedimento.

Ecco il COMUNICATO STAMPA DELL'ADUC - Associazione per i diritti degli utenti e consumatori

LEVATI I PUNTI ALLA PATENTE AUTO DI UN CICLISTA CHE AVEVA COMMESSO UN'INFRAZIONE IN BICICLETTA. OCCORRONO MISURE IMMEDIATE DI CHIAREZZA E PRECISAZIONE.

Firenze, 9 Settembre 2003.

La notizia è di quelle esilaranti e tragica nello stesso tempo: un **ciclista** che vicino Milano viaggiava su una tangenziale in cui l'accesso non è consentito alle biciclette, è stato multato dalla polizia per 33,60 euro e gli è stato notificato che gli verranno **decurtati due punti dalla patente**.

Un dato di fatto che va a braccetto con la circolare del ministero degli Interni che, precisando come devono essere levati i punti a chi viene multato ma non fermato, ha precisato che in mancanza di una dichiarazione del proprietario dell'automezzo che dice chi fosse alla guida in quella circostanza, i punti verranno levati dalla patente dello stesso proprietario, quand'anche costui non fosse una persona fisica, quindi alla figura del rappresentante legale... che **se non ha la patente?** Avevamo sottolineato noi chiedendo lumi al ministero... la risposta è ancora nel vento. Visto l'andazzo da Belpaese della multa al ciclista e della circolare del ministero, non è azzardato ipotizzare che ci stiamo preparando alla patente civica da cui decurtare i punti, dove per essere ri ammessi nel consesso civico bisogna seguire corsi di educazione civica (chi li farà visto lo scarso insegnamento di questa materia nelle scuole di ogni ordine e grado?). E nell'attesa i solerti accertatori del rispetto del codice della strada levano punti a tutto ciò che gli capita a tiro, compresa la patente auto del ciclista: aspettiamo -sempre nell'attesa di capire come, quando e perché o della patente civica- che in presenza di ciclisti e pedoni senza patente auto, i punti verranno levati da quelli che ci si guadagna con la tessera acquisti del supermercato.

Ricordiamo al ministero degli Interni e delle Infrastrutture che forse è proprio il caso di interventi urgenti chiarificatori, con relative istruzioni agli agenti accertatori. Non solo per non continuare a coprirsi di ridicolo, ma anche per mettere i cittadini in condizione di rispettare la legge e non ridere irrispettosamente degli accertatori e dei nostri governati e amministratori.

Vincenzo Donvito, Presidente Aduc

STRADE DI SANGUE

**PROSEGUE
LA GUERRA SULLE
STRADE ITALIANE.
CENTINAIA DI MORTI
E MIGLIAIA DI FERITI:
LE BUGIE RIPETUTE
DIVENTANO LA VERITÀ**

**RIPORTIAMO IL COMUNICATO STAMPA EMESSO
DALL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COORDINAMENTO
CAMPERISTI IL 31 AGOSTO SCORSO.**

Si pensava che l'attribuire ai guidatori tutte le colpe degli incidenti fosse preistoria ecco, invece, l'ennesima bugia letta il 25 agosto 2003 sul Corriere della Sera "Un'inchiesta dell'associazione "Altroconsumo" su 3.400 automobilisti rileva che patente a punti e sanzioni più severe non bastano a ridurre il numero delle vittime sulle strade italiane. Perché sono troppi i cattivi conducenti. I guidatori non "completamente corretti" sono l'86% e quelli "del tutto scorretti" -aggressivi, disattenti e soprattutto amanti della velocità- sono il 6%. Quindi gli automobilisti corretti sono solo l'8%.

Siamo in presenza di una reiterata propaganda utile per evitare che i responsabili della sicurezza delle sedi stradali siano individuati e puniti allorquando l'incidente dipende da fattori connessi alla errata segnaletica stradale e/o alla errata o inadeguata sede stradale.

Una reiterata propaganda utile altresì per evitare che i responsabili della costruzione dei veicoli siano individuati e puniti allorquando l'incidente dipende da fattori connessi alla errata progettazione del veicolo.

**UN COMPITO: FERMIAMO LA PROPAGANDA
PER RIDURRE MORTI E FERITI**

Per la nostra esperienza, il punto essenziale per ridurre gli incidenti stradali è che, in analogia con gli infortuni sul

lavoro, gli agenti accertatori che intervengono in caso di incidente, rilevino quanto segue:

- 1 la segnaletica stradale era oggetto di un progetto ed insisteva come regolamentato dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Esecuzione, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri?
- 2 la sede stradale era stata progettata come previsto dal Codice della Strada e dalle normative, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri?
- 3 la sede stradale e le pertinenze erano in uno stato ottimale di manutenzione, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri?
- 4 l'illuminazione diretta e/o indiretta attivava problemi al guidatore, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri?
- 5 l'autoveicolo rientrava tra quelli oggetto di segnalazioni per difetti?
- 6 l'autoveicolo era in perfetto stato di manutenzione nonchè in circolazione come previsto dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento, in particolare riguardo al carico?
- 7 il guidatore era oggetto di limitazioni per motivi di salute?
- 8 il guidatore era in perfetto stato di salute?

Proseguiamo nel leggere i quotidiani ed il 26 agosto 2003, sul Corriere della Sera, leggiamo: "La patente a punti da poco istituita pare funzionare. Meno incidenti, meno morti e feriti, meno multe. Dal 30 giugno al 20 agosto, ossia a 50 giorni dall'entrata in vigore delle nuove norme, si può tracciare un primo bilancio. Secondo le rilevazioni di Polizia stradale e Carabinieri, gli incidenti sono diminuiti del 29,47% rispetto allo stesso periodo del 2002, quelli mortali del 26,65%, i feriti sono stati il 35,65% in meno.

Non si tratta di **previsioni per giocare al lotto**, si affronta un tema che vede 7.000 morti all'anno e rilevazioni su 50 giorni diventano propaganda per insistere a colpevolizzare il guidatore. Sopra abbiamo già indicato la vera chiave di lettura ma saremmo veramente felici di sbagliare. Lo vedremo a consuntivo, nel luglio 2004, perchè, secondo loro, **dai 7000 morti dovremmo passare ai 5.180 morti**. Cifra orribile che richiede altri interventi, come abbiamo sopra indicato.

PUNTI IN MENO... A CHI?

COMUNICATO STAMPA - 13 settembre 2003

54

Risultando evidente che i tecnici e/o funzionari della Pubblica Amministrazione operano spesso senza alcun tipo di sensibilità e competenza giuridica, evitando di contribuire al volere del legislatore con i necessari suggerimenti tecnici atti ad evitare l'emanazione di normative atte a creare caos e oneri per lo Stato e disagi e costi per il cittadino.

Visto che le normative emanate negli ultimi anni spesso si sono rivelate caotiche, tanto da creare incredibili oneri allo Stato e disagi ai cittadini.

Dato per certo che le notizie fornite nella NEWSLETTER DEL VIGILE n. 13 del 12 settembre 2003 a cura di Maurizio Marchi corrisponda al vero.

Riteniamo inderogabile che il Governo assegni, come ha messo in atto per i cittadini autisti, un determinato punteggio a tutti i Tecnici e/o Funzionari Pubblici, prevedendo

**CODICE
DELLA STRADA:
BISOGNEREBBE
ASSEGNARE
UNA PATENTE
A PUNTI A TECNICI
E FUNZIONARI
PUBBLICI,
DETRAENDO LORO
PUNTI OGNI VOLTA
CHE STILANO
UNA NORMA ERRATA
E/O INCOMPLETA**



l'applicazione di detrazioni ogni qual volta si evidenzia un loro errore. In parole semplici, si tratterebbe di applicare delle detrazioni a tutti i Tecnici e/o Funzionari Pubblici e, una volta esauriti i punti assegnati, si attivi l'automatica sospensione dal lavoro e l'attivazione di un corso di aggiornamento a carico del Tecnico e/o Funzionario Pubblico, alla stessa stregua di quanto previsto per i cittadini autisti. Nel caso il Tecnico sia un consulente esterno, l'esclusione da incarichi pubblici per un periodo di 10 anni.

Visto quanto ci costano gli errori, meglio dire orrori, dei Tecnici e/o Dirigenti pubblici, attendiamo che un Presidente del Consiglio, sicuramente aziendalista, abbia il coraggio civile di adottare tempestivamente detto inderogabile provvedimento.

Ecco i punti che i tecnici hanno evidenziato in occasione della NEWSLETTER DEL VIGILE n. 13 del 12 settembre 2003 a cura di Maurizio Marchi

VEICOLI ELETTRICI

Il problema è noto e di non poco conto! Decine di "strain" veicoli elettrici che sciamano nei luoghi di vacanza e di sovente anche in città; veicoli che sembrano biciclette, ma che non hanno la pedalata assistita (essenziale al fine della

classificazione di velocipede); veicoli che ricordano i fumetti di eta-beta! **Quali le prescrizioni da osservare?**

Il Ministero dell'Interno e quello delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno precisato che:

- a) i "monopattini elettrici" devono considerarsi "acceleratori di velocità" la cui circolazione è vietata, ai sensi del Codice della Strada, sia sulla strada sia sulle piste ciclabili;
- b) occorre distinguere, ai sensi e per gli effetti del Codice della Strada, tra il "velocipede a motore anche se ad alimentazione elettrica e disinseribile" che è assimilato ad un ciclomotore, ed il "velocipede con pedalata assistita elettricamente" che, invece, è assimilato ad un "velocipede" e quindi non segue le regole previste per i ciclomotori;

Per completezza d'informazione è opportuno precisare che con Nota prot. 2921-MOT2/D del 23 luglio 2003, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiamato l'attenzione sulla definizione di velocipedi e della conseguente non necessità di uso del casco.

In materia deve esserci veramente molta confusione, e per questo su istanza della Polizia Municipale di Rimini, con provvedimento n. 12208, il Garante della Pubblicità e del Mercato è intervenuto vietando la pubblicità di un veicolo che veniva erroneamente individuato come autorizzato alla circolazione su strada.

PATENTINO PER I CICLOMOTORI

Considerato che per conseguire il già ribattezzato "patentino per ciclomotori" occorre aver compiuto quattordici anni, viene meno la possibilità per le scuole medie inferiori di organizzare i corsi: questo perché una buona parte degli studenti compie i quattordici anni dopo aver terminato la terza media e la rimanente parte li compie nella seconda parte dell'ultimo anno scolastico (quando cioè si rischierebbe di fare mancare i tempi tecnici per organizzare un corso anche in considerazione dell'inopportunità di prevederlo "sotto esami". Ed infatti fin dall'inizio la possibilità di organizzare tali corsi è stata riservata (oltre che alle autoscuole) alle istituzioni di istruzione secondaria. Il programma dei corsi è stato stabilito col DECRETO 30 giugno 2003 - Programma dei corsi e procedure d'esame per il conseguimento del certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori. Certamente una precisazione nel testo del decreto sarebbe stata utile ad **evitare dubbi e perplessità**: non si nota infatti alcun riferimento al grado di scuola che può organizzare corsi. La risposta va però cercata nel comma 11 BIS dell'articolo 116 dove si legge che la possibilità di organizzare corsi per conseguire il "patentino" è tale solamente per le istituzioni di istruzione secondaria. Ma **istruzione secondaria di primo o secondo grado? Inferiore o superiore?** Questi termini vengono usati spesso anche nei documenti ufficiali del ministero. In pratica sembra possibile organizzare "pur con le problematiche sopra evidenziate" corsi per il patentino per ciclomotori anche nelle scuola media non superiore. Allo stesso modo non sembrano esservi ostacoli alla partecipazione al corso anche prima di aver compiuto il quattordicesimo anno di età: purché l'esame sia però sostenuto al

compimento di 14 anni. Resta però da vedere quanto tempo prima il corso può essere effettuato. **anche in prima media?!?** Saranno necessari ed opportuni chiarimenti ministeriali.

Applicabilità dell'articolo 146 (con relativa decurtazione punti) anche alla segnaletica verticale, istituita ai sensi articolo 6 e 7 cds.

L'art. 146 cds, al comma 2, dispone: "Chiunque non osserva i comportamenti indicati dalla segnaletica stradale è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 33,60 a euro 137,55. Sono fatte salve le particolari sanzioni previste dagli artt. 6 e 7 nonché dall'articolo 191 comma 4".

In pratica questo significherebbe che tutti i comportamenti non conformi alla segnaletica stradale andrebbero sanzionati (anche) in relazione con l'articolo 146 comma 2 cds.

In pratica, secondo l'interpretazione più rigorosa del codice della strada, non vi sarebbe decurtazione di punteggio solo per il mancato rispetto dei segnali di divieto di sosta e di fermata, ma per tutte le altre violazioni alla segnaletica conseguirà sempre la penalità di due punti.

Questa interpretazione, attualmente seguita dalla scuola regionale di Polizia locale Emilia Romagna, non è condivisa dal Ministero Interno che ritiene invece applicabile l'articolo 6 e 7 con le medesime modalità seguite prima che si ponesse il problema della patente a punti.

55

ALTRE NOTIZIE UTILI

TELELASER

Le dichiarazioni dei verbalizzanti inserite sul verbale attestanti la regolare funzionalità ed efficienza del dispositivo hanno valore di prova privilegiata a norma dell'art. 2700 C.C. e pertanto non può formare oggetto di discussione in sede di legittimità.

Lo ha stabilito la Cassazione, sez. I civile, con sentenza 05.11.2002 n° 15446.

AMBIENTE

Con DPCM 8 luglio 2003 sono stati fissati i limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici generati a frequenze comprese tra 100 kHz e 300 GHz.

STRANIERI

Allo straniero clandestino non è applicabile il reato di omessa esibizione di documento stante l'impossibilità di farlo proprio in ragione della sua condizione di clandestinità. Lo ha deciso la Corte di cassazione Sezione VI penale con sentenza n. 31990 del 29 luglio 2003

INCUBO

AUTOSTRADE

di Riccardo Romeo Jasinski *

PREVENIRE I PROBLEMI
E PRESENTARE
LE POSSIBILI SOLUZIONI

78

S i verificano di nuovo. Con l'ingia di automobilisti fermi sull'Autostrada, ancora una volta il moltiplicatore di incidenti che è Roma a causa del ferreo sistema di blocco che ha bloccato il traffico veicolare, il traffico aereo. In un periodo del tutto molto intenso di quello estivo.

Il periodo dei giorni scorsi sono già ventiquattro giorni di questo tipo di incidenti, che tutti i giorni sono con la memoria al 1995 (13 settembre) quando sul l'Autostrada (Sole) tra Bologna e Firenze, a causa di una forte nevicata, i conducenti erano passati per il macero per pare che era fermi ma con la gita.

In questo periodo di tempo dal 1995 ad oggi, le Prefetture di Firenze e Bologna in collaborazione con il governo locale autostrade, le Autostrade e le Autostrade, hanno predisposto un piano di emergenza per intervenire sul traffico di blocco.

Questo piano di emergenza è una conseguenza immediata di un piano di emergenza in altre situazioni critiche, nella emergenza non prende il via già dal momento della nevicata sulla Autostrada.



La situazione che si verifica è quella della Autostrada e della Strada, se l'evento si verifica in un periodo di blocco, ma se invece la nevicata continua creando problemi di visibilità, allora gli interventi sono molto più difficili.

Interventi che sono molto più difficili vengono messi in opera con il maggior coinvolgimento di uomini e mezzi, con l'uso di strutture che opera su Autostrade, mettendo in opera anche la chiusura di alcune vie di conseguenza deviando sul l'Autostrada, provvedendo anche di dotare i veicoli di un certo po-



* Esperto del Consorzio Autostrade Italiane.

vandica da coprire le persone rimaste sulla scia della neve.

Intanto si studia il piano per gli interventi "maggiori" chiamati, semplicemente, "Piano Nivo" che coinvolge più soggetti che operano anche a livello provinciale (come le zone e i prefetti, i carabinieri e i vigili del fuoco). Vole, tuttavia, annoverare anche i privati cittadini comuni.

Anche quando si riferisce un incidente su scale o grandi precipizi per il numero dei coinvolti, i soccorsi sono elevati e per le conseguenze legate alla circolazione occorre il supporto di tutta una organizzazione che non è solo sanitaria o tecnica ma anche logistica.

In altri casi si risolve il problema della nebbia, che, prima di tutto, è "evento condizionato" (come accade con tutti gli altri tipi di precipitazioni) e si scatena una serie di incidenti con i buchi di ghiaccio e per la visuale ridotta che, certamente, si chiede se siano preparati o se si chiamano in emergenza, in quel caso, il servizio emergenza in modo adeguato, se chi ha la competenza sono i vigili del fuoco o la polizia.

Secondo l'impresario per l'esperienza che ha coperto in questi anni le nevicate, conosce molte professionalità tra gli operatori che lavorano a trecento chilometri nell'autostrada (persone e nella Società Autostrade, Polizia Strada, Croce Rossa Italiana, Esercito) che sono stati diversamente formati, non sempre con la stessa qualità, ma con la stessa esperienza, anche se in campo dell'emergenza e delle prove operative.

Quindi non si può pensare solo di strada che diviene quasi l'argomento e un'interferenza che si trova davanti a un occhio della circolazione. Ogni qualvolta l'azione preventiva di un servizio di pulizia e mezzo appartenente ad enti pubblici e aziende private che svolgono un servizio pubblico unito che prima non era attuabile. La collaborazione di più soggetti in funzione nelle azioni di soccorso al di fuori di un incidente, certamente, di grandi problemi di cui, prima, si prevedeva l'intervento di forze diverse che ora sono insieme a risolvere il problema. Quindi si verificano queste situazioni dove esseri il maggior colpevole di conseguenza è necessaria la preparazione di interventi per il coordinamento di tutta la macchina di soccorso.

Queste situazioni non tutte le realtà sono uguali, ma bisogna riconoscere che, in generale, le forze sono insieme a risolvere il problema. Quando si verificano queste situazioni dove esseri il maggior colpevole di conseguenza è necessaria la preparazione di interventi per il coordinamento di tutta la macchina di soccorso.

IL CASO / L'incidente è stato un fatto di tanti metri dove essere stato. Traffico paralizzato

Nube tossica in autostrada

PRIMO PIANO: SOGGIORNO SULL'A1

L'INCIDENTE / Due morti vicino a Modena
Fiamme e sangue fra tir
Sull'Autosole non si passa

Autostrada da incubo

ESODO DI NATALE / L'Italia si regala
L'INCIDENTE / Tre morti, decine i feriti

Strage sull'Autosole
un maxi-ingorgo
avvolta nella nebbia

«Tre ore per fare venti chilometri»

HALTEMO / A tre ore per fare venti chilometri, l'Autosole è un inferno bianco

Autosole, inferno bianco

L'INTERVISTA / Il responsabile di Autostrade

«Troppe strade trappola

Ma lavoriamo per voi»

IL GROVIGLIO DI LAMIERE

Trappola nebbia

Sangue sull'A1

L'INTERVISTA / Scattati i nuovi obblighi

«I divieti sono già in vigore

Ma ancora nessuno lo sa»

PRIMO PIANO FIRENZE

IL FATTO / L'Autosole è un inferno bianco, l'Autosole è un inferno bianco

Quattro ore d'inferno sotto il sole

MERCOLEDÌ NERO / Traffico paralizzato, mezzi devoti, mobilità ordinaria sotto assedio

Inferno sulla Superstrada

sole, si è visto solo una nebbia e varie fasi di un evento, sempre più la neve e il ghiaccio sul traforo a regalarci un grosso incidente, gli operatori del settore si alzano gradualmente da ognuno è una presenza che è prevista, perché si è visto con il fuoco una "Unità di Crisi" che si è trovata in tutti gli interventi di emergenza fuori dalle norme tecniche, bloccando le autostrade che potrebbero impedire il funzionamento del sistema del traffico.

Quella che è una conoscenza dovrebbe essere ripartita e la macchina di lavoro, che è un'entità che è una e si è visto, in questo caso gli autostradisti, che non che in una situazione per la quale (neve, ghiaccio, nebbia, vento, incidenti, ecc.) su la rete autostradale, ci sarà qualcuno che, secondo le norme di polizia, si è coordinato e

verificate sono intervenire in proposito.

Questi interventi partono dalla semplice informazione via radio (vedi Isoradio) o anche quelle private, scatti al falco dei cartelli luminosi (particella messaggio variabile), fino all'intervento del personale dell'autostrada, del personale della Polizia Statale ed eventualmente di altri operatori (vedi il volontariato), che collaborano in queste fasce sotto il controllo delle autorità competenti in materia di sicurezza, di emergenza e, pertanto, anche di protezione civile e di pubblica tranquillità.

Non deve capitare che quando si seguono deliri tentativi della viabilità autosociale, decida "a caso" di fare uscire dai caselli i marchisti e i loro passeggeri diversi dall'improvvisamente su la rete viaria normale, oppure in altri casi, non stabilisca di chiudere i caselli e fermare i marchisti e gli autoveicoli che sicuramente rimarranno bloccati. Quando si parla di coordinamento negli interventi, è utile innanzi tutto esplicitare anche a questo si-



stema di sicurezza episodi del genere non si devono verificare.

Un esempio lucido a livello di se è preferibile far lasciare l'autostrada per una strada nazionale o provinciale e in quel punto si deve verificare questo, se conviene addossare per l'uscita più oltre i dove sono eme piedi, quelle delle pattuglie delle forze dell'Ordine (Polizia di Stato, Polizia Municipale o Provinciale) e in un altro

preparato a collaborare in questa fase. Per fare tutto ciò pertanto occorre qualche coordinamento fra il gestore dell'autostrada e le forze dell'Ordine, la Prefettura e gli enti locali (vedi Amministrazioni Provinciali). Tutto ciò necessita di un preciso intervento organizzativo.

Io sono convinto che ci sono tutti gli strumenti legislativi per poter intervenire in casi di blocco autostradale, che si sta ripeténdo ormai con una certa frequenza. Non è possibile che si lascino gestire situazioni d'emergenza solo ad alcuni soggetti, con complessi interventi finalizzati che devono essere adottati per riportare il tutto alla situazione di normalità. Le normative della protezione civile sotto l'area l'aspetto della pianificazione preventiva, del coordinamento degli interventi, del coinvolgimento di tutti i soggetti, pubblici e privati, nelle attività di emergenza, che sia l'Anfitrione o il Sindaco o il Presidente della Provincia o della Regione ad intervenire, non importa, ma è necessario farlo e farlo bene.

SOUVENIR D'AUTOSTRAD



PRENDIAMO ESEMPIO

di Margherita Maniscalco

FRANCIA E TUTELA STALLI DI SOSTA PER PARCHEGGIO DISABILI

Nell'articolo de L'Express del 10 luglio 2003, inviatoci dall'ADUC, leggiamo: "A Cherbourg, gli automobilisti incivili fanno il viso rosso. Ogni veicolo parcheggiato in uno spazio riservato ai disabili rischia di essere coperto da un grande telo bianco, con la scritta "restituiamo il posto alle persone handicappate". L'iniziativa di sensibilizzazione, "libero accesso", si svolge nel mese di luglio ed è promossa dalla Giunta comunale e

dall'Associazione dei paralitici di Francia (Apf)."

Bellissima iniziativa, quale Comune italiano adotterà tale civilissimo sistema, magari utilizzando un telo giallo?

Se ogni cittadino parteciperà nel suo piccolo a ricordare al proprio Sindaco (e.mail, telefax, lettere, cartoline, telefonate, incontri) sicuramente il nostro Paese avrà fatto un passo in avanti per favorire la vita dei disabili e delle loro famiglie.

101



Vignetta di Joshua Held



LA SICUREZZA STRADALE

18 soluzioni al problema della sicurezza sulle strade

Numeri utili

EVENTO	ENTE	NUMERO
Viaggiare informati	CCISS traffico e viabilità	1 5 1 8
Incendio, crollo, fuga gas	Vigili del Fuoco	1 1 5
Ordine pubblico	Carabinieri	1 1 2
Ordine pubblico	Polizia	1 1 3
Pronto intervento	Polizia Municipale	.....
Infortunio, malore, incidente	Soccorso sanitario	1 1 8
Incendio di bosco	Corpo Forestale dello Stato	1 5 1 5
Protezione civile	Ufficio comunale (C.O.C. Centro Operativo Comunale)	.....
Protezione civile	Ufficio provinciale	.....
Protezione civile	Ufficio regionale	.....
Protezione civile	Dipartimento della Protezione Civile - Roma	06 68201
Soccorso in mare	Guardia Costiera	1530