

Automobile Club Pistoia



L'etica nella mobilità

Sala Nardi, Provincia di Pistoia - 23 maggio 2006

Ing. Marco Bresci



Automobile Club d'Italia

SULLE STRADE ITALIANE

media ultimi 4 anni

INCIDENTI

1 ogni 2,3 minuti
637 ogni giorno

MORTI

1 ogni ora e 24 minuti
17 ogni giorno

FERITI

1 ogni 1,6 minuti
904 ogni giorno



Automobile Club d'Italia

INCIDENTI: DOVE?

media ultimi 4 anni

76%
in città

18%
sulle strade extra-urbane

6%
in autostrada



Automobile Club d'Italia

IN CITTA'...

Anno 2004

76%
degli incidenti

41%
dei decessi

72%
dei feriti



Automobile Club d'Italia

INCIDENTI: PERCHÉ?

media ultimi 4 anni

- 1 – mancato rispetto segnaletica**
- 2 – guida distratta**
- 3 – velocità**
- 4 – distanza di sicurezza**



Automobile Club d'Italia

INCIDENTI: LE CAUSE

Anno 2004

Comportamento errato del conducente	91%
Comportamento errato del pedone	2,6%
Stato psicofisico del conducente	2,0%
Stato delle infrastrutture	4%
Avaria del veicolo	0,4%

1. Etica e rispetto

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Salute (O.M.S.) la salute è uno stato di completo benessere fisico, mentale e sociale e non consiste nell'assenza di malattie o infermità. La salute è un equilibrio dinamico che coinvolge lo stato del corpo, la dimensione psicologica, la dimensione socio - ambientale, la dimensione etico - spirituale.

1. Etica e rispetto

Per l'O.M.S. "La qualità della vita consiste nella percezione che ogni individuo ha della propria posizione della vita, nel contesto del sistema culturale e di valori esistenti nel luogo in cui egli vive e in relazione agli obiettivi, alle aspettative, agli standard e agli interessi che gli sono propri." Inoltre l'O.M.S. identifica sei ambiti atti a descrivere, in modo interculturale, gli aspetti fondamentali della qualità della vita.

1. Etica e rispetto

1. **Ambito fisico** (energia, fatica)
2. **Ambito psicologico** (sentimenti positivi)
3. **Livello di indipendenza** (mobilità)
4. **Rapporti sociali** (concreto appoggio sociale)
5. **Ambiente** (accessibilità, servizio di assistenza sanitaria)
6. **Spiritualità** (scopo della vita)

La salute e la qualità della vita sono complementari e sovrapponibili. La salute fisica, mentale e spirituale costituisce un patrimonio da salvaguardare e proteggere. La massima: "prevenire è meglio che curare" vale per la salute umana, per l'ambiente e per il territorio.

1. Etica e rispetto

Uno dei fattori che influenzano la salute nei vari ambiti, fisica, mentale, spirituale e sociale è l'**etica**.

L'etica è quella parte della filosofia che studia il comportamento umano, i movimenti che lo orientano e le implicazioni morali di taluni atteggiamenti.

È ormai universalmente accettato il fatto che nel 90% dei casi di incidenti stradali le cause sono umane.

I comportamenti troppo spesso sono a rischio.

Per **cambiare** comportamenti, abitudini e stili di vita occorrono **consapevolezza, volontà, valori e modelli da condividere**.

1. Etica e rispetto

I gradi di interiorizzazione delle regole

1. **Conoscenza**: le regole non si possono rispettare se non si conoscono. La legge però non ammette ignoranza. La comunicazione assume perciò un ruolo decisivo.

2. **Comprensione**: la semplice conoscenza non è sufficiente, le regole devono anche essere comprese. Non sempre la comprensione delle motivazioni e la formulazione del testo sono chiare al cittadino e in alcuni casi ciò genera trasgressioni.

1. Etica e rispetto

3. ***Rispetto per timore della sanzione***: si obbedisce alle regole per paura delle conseguenze repressive e non per buona educazione. Se si avverte assenza di sorveglianza le norme tendono a non essere rispettate.

4. ***Identificazione***: è il più profondo grado di interiorizzazione, si condividono pienamente le leggi, si riconoscono giuste le motivazioni e si rispettano ovunque e comunque, anche in assenza di sorveglianza e repressione.

1. Etica e rispetto

La qualità della vita è condizionata dall'adozione della **"Regola Aurea"** che consiste nel **rispettare il prossimo**. Esso è un **insegnamento etico, universale ed eterno**, che è stato dato in ogni epoca e in ogni continente. Il "prossimo" è il cittadino del mondo, residente a qualsiasi latitudine e longitudine, contemporaneo o appartenente alle generazioni future.

La Regola Aurea (segue 1. Etica e rispetto)

Induismo: "Ecco la somma della vera onestà: tratta gli altri come vorresti essere trattato tu stesso. Non fare al tuo vicino ciò che non vorresti che egli poi rifacesse a te" (*Mahabarata*).

Taoismo: "L'uomo buono deve compatire le cattive tendenze degli altri; rallegrarsi della loro eccellenza; aiutarli se sono in distretta; considerare i loro successi come i suoi propri e così i loro insuccessi" (*Il Thai-Shang, 3*).

Confucianesimo: "Sicuramente questo è il massimo della bontà: non fare agli altri ciò che non vorresti che essi facessero a te" (*Analetti, XV, 23*).

Buddismo: "Non ferire gli altri in modi dai quali anche tu ti sentiresti ferito" (*Udana - Varqua, 5:18*).

Zoroastrismo: "Buona è soltanto quella natura che non fa agli altri ciò che non è buono per lei" (*Dadistan-i-Dinik, 94:5*).



La Regola Aurea (segue 1. Etica e rispetto)

Ebraismo: “Quello che ti è odioso, non farlo al tuo prossimo. Questa è tutta la Legge, il resto è solo commento”(Il Talmud, Shabbat, 31 a).

Cristianesimo: “Ciò che volete che gli uomini facciano a voi, anche voi fatelo a loro” (Luca 6:31)

Islám: “Non è credente un uomo finché non desidera per suo fratello quello che desidera per sé stesso” (Sunnah)

Fede Bahá'í: “Benedetto chi preferisce a sé il fratello” (Tavole di Bahá'u'lláh, pag. 66)

La maggioranza dei cittadini del mondo sono credenti, disposti ormai a credere a un unico Dio per tutta l'umanità, anche se chiamato con nomi diversi.

2. Regole

Il Codice della Strada nasce dopo la comparsa di veicoli sulle strade, per **garantire**

Sicurezza

Fluidità

Comfort

negli **spostamenti**.

2. Regole

Ci sono però altre regole che non sono scritte da nessuna parte, ma che è bene rispettare. Ad esempio quando si deve prendere un mezzo pubblico o un ascensore il buon senso suggerisce di lasciar scendere tutti passeggeri presenti per liberare i posti all'interno, disponendosi ai bordi laterali esterni delle porte. In Italia questo non succede che raramente, tutti hanno premura di entrare e si posizionano proprio davanti alle porte, ostacolando e rallentando il deflusso dei passeggeri.

3. Spostamenti

Ogni **spostamento** è costituito da un luogo di partenza e da una destinazione. Esso dipende da:

- **scelta dell'ora e del giorno**: ci sono ore di punta e giorni critici per l'esodo; in questi casi il tempo di percorrenza si allunga;
- **scelta del percorso**: non sempre si sceglie la traiettoria più breve, come percorrenza chilometrica o in termini temporali; inoltre se tutti preferiscono lo stesso percorso si crea accumulo su quel tratto e si provoca allungamento dei tempi di percorrenza;

3. Spostamenti

Ogni **spostamento** dipende da:

- **scelta del mezzo**: a piedi, con il veicolo privato, con il trasporto pubblico; è evidente che se tutti scelgono il veicolo privato si favorisce la congestione del traffico;
- **discipline esistenti**: ad esempio la scelta dei sensi unici e delle corsie preferenziali condiziona i percorsi e i tempi;

3. Spostamenti

Ogni **spostamento** dipende da:

- **qualità dell'aria**: se vengono superate le soglie di allarme per alcuni inquinanti si fanno ordinanze di blocco del traffico che limitano l'uso del veicolo privato e provocano variazioni nei tempi e nelle modalità di spostamento;
- **tipologia di veicolo**: se il veicolo è "Euro 0" è sottoposto a divieti di accesso nelle aree urbane dei Comuni che hanno fatto l'ordinanza.

3. Spostamenti

Ogni **spostamento** dipende da:

- **l'etica** : se le persone sono trasgressive le strade sono meno sicure, il traffico è meno fluido, gli spostamenti sono meno confortevoli e si produce più inquinamento. Il cattivo esempio si propaga con facilità per emulazione, come lo sarebbe la buona educazione

4. Educazione

L'esempio e l'educazione possono innescare un ciclo virtuoso di emulazione e coinvolge anche la disciplina stradale. Chi beneficia di un atto di cortesia sulle strade è stimolato a ripeterlo. L'applicazione della "Regola Aurea" sulle strade e più in generale in ogni ambiente è fonte di benefici sperimentabili sul campo. Scelte di coscienza, anziché per convenienza, generano pace e tranquillità interiore che si "trasmettono" all'esterno.

4. Educazione

Al contrario le ripetute scelte per convenienza causano turbamento e disagio, e rappresentano fattori di rischio che si diffondono, poiché percepiti come modelli di comportamento. Come è stato già scritto da alcuni, **“il mondo cambia nella misura in cui tu sei disposto a cambiare”**. Se non ci sono valori di riferimento non ci sarà mai una trasformazione positiva. Parlare di etica significa fondamentalmente adottare una piattaforma di principi universali e condivisi.

4. Educazione: alcuni esempi

- Il "galateo" sulle strade vorrebbe atti di gentilezza nei confronti dei più deboli, come pedoni e anziani.
 - Sugli autobus e sui treni i giovani sono invitati a lasciare i posti a sedere ad anziani, alle donne in genere, ai portatori di handicap.
 - In prossimità degli attraversamenti pedonali, vedendo pedoni che debbono attraversare, non occorre accelerare, ci si ferma.
 - Nelle città è bene evitare rumori inutili, dimostrazioni di potenza e di abilità.

4. Educazione: alcuni esempi

- Per salvaguardare dei diritti occorre rispettare dei doveri. Le strade con diritto di precedenza lo mantengono fintantoché alle immissioni viene rispettata la precedenza.
- Il "Galateo" stradale vieta imprecazioni, urla e gesti scorretti nei confronti di automobilisti o altri utenti della strada.
- In autostrada si deve consentire agli altri automobilisti di terminare in sicurezza i sorpassi senza tallonarli, lampeggiando o suonando il clacson.

4. Educazione: alcuni esempi

L'uomo occidentale si lamenta per la solitudine, però stranamente quando è al volante di un veicolo non mantiene "le distanze" dagli altri. Evidentemente **quando l'uomo è al volante cambia la sua psicologia.**

5. Prima causa di morte fra 14 e 40 anni

Agli inizi del Novecento la **prima di causa di morte** era costituita dalle malattie infettive. La mortalità fu ridotta con gli straordinari progressi della medicina. Agli inizi del XXI secolo gli incidenti stradali sono la prima causa di morte fra i 14 e i 40 anni. A differenza delle malattie infettive questa volta, se chiamiamo a un tavolo gli "esperti" della mobilità, il problema non si risolve, perché abbraccia comportamenti, atteggiamenti, stili di vita, abitudini consolidate, miti e modelli emergenti.

5. Prima causa di morte fra 14 e 40 anni

Inoltre gli esperti di statistica insegnano che se ci sono spostamenti, qualcosa succede. Ognuno così spera che accada a "qualcun altro" l'irreparabile. Gli incidenti sono riducibili, ma non eliminabili completamente. Rimane uno zoccolo duro non estirpabile. D'altro canto c'è una larga fascia di incidenti dovuti a mancanza di educazione su cui lavorare con la prevenzione.

5. Prima causa di morte fra 14 e 40 anni

In Italia in **30 anni** ci sono stati **300.000 morti** sulle strade e altri **600.000** sono rimasti **invalidi permanenti**. È ormai universalmente accettato il fatto che per il 90% degli incidenti la causa sia riconducibile all'uomo e per il rimanente 10% alle somma di tre possibili cause: il veicolo, la strada, l'ambiente. Di conseguenza la prevenzione assume un ruolo primario e necessita di appropriate metodologie e di collaborazione fra tutti gli Enti e le Agenzie responsabili della gestione e della sicurezza stradale.

5. Prima causa di morte fra 14 e 40 anni

È fondamentale promuovere la “**cultura della sicurezza**” a tutti i livelli, perché il problema è sociale, investe comportamenti e stili di vita. Tutti i soggetti sono chiamati a rispettare responsabilità e a dimostrare autorevolezza e comportamenti etici.

6. La legge

La sicurezza all'interno degli edifici pubblici e privati è stabilita da una normativa (D.lgs. 626/94 e D.lgs 494/96) molto restrittiva. Non lo è altrettanto all'esterno degli edifici, sulle strade. Esistono obblighi, come redigere PUT sul traffico, ma non piani urbani per la sicurezza. I dati indicano che in ambiente urbano il rischio incidenti stradali è alto e ciò giustificherebbe un intervento del legislatore.

6. La legge

Gli anziani, che rappresentano un segmento di popolazione in crescita e che si trovano sempre più a disagio a dover vivere in un ambiente insicuro e non a misura, sono coinvolti in gravi incidenti come pedoni. Sulle strade molti marciapiedi non raggiungono la larghezza di 1,5 m prevista dal Codice e non c'è sanzione verso gli Enti proprietari delle Strade che non rispettano tali modalità.

6. La legge

I proventi delle multe spettanti agli Enti Locali, secondo il combinato disposto degli articoli 208 del D.lgs 285/92, "Codice della Strada", e dell'art. 393 del D.P.R. 495/92, "Regolamento di Attuazione del Codice della Strada", devono essere devoluti a finalità specifiche:

- studi, ricerche e propaganda ai fini della sicurezza stradale;
- miglioramento della circolazione sulle strade;
- potenziamento e miglioramento della segnaletica stradale, ecc...

6. La legge

Gli Enti Locali sono tenuti a iscrivere nel proprio bilancio annuale apposito capitolo di entrata e uscita dei proventi ad essi spettanti, ai sensi dell'art. 208 del Nuovo Codice della Strada. Inoltre devono inviare al Min. dei Lav. Pubblici (ora Min. delle Infrastrutture e dei Trasporti), ai sensi dell'art. 393, la specifica rendicontazione con particolare riferimento alle quote investite per realizzare le finalità sopraesposte, per evidenziare i tipi di interventi in relazione ai relativi proventi delle sanzioni amministrative.

6. La legge

Quasi nessuno lo fa. Gli **introiti delle multe** spettanti agli Enti Locali **vanno a coprire** **generalmente altri capitoli di bilancio** e questo non è né etico, né legale.

7. Conclusioni

Oggi, nel XXI secolo, abbiamo codici e normative per la sicurezza, la governance della mobilità, le agenzie educative: tuttavia **le regole non sono rispettate**. Per quale motivo?

Perché **manca l'esempio** da parte di tutti gli attori chiamati in causa e da parte della maggioranza degli utenti della strada.

7. Conclusioni

Coloro che detengono l'autorità della governance devono dare l'esempio di identificazione in quei valori, non scritti, ma riconosciuti universalmente come sorgenti di civiltà, come **la ricerca dell'eccellenza in ogni cosa**. Se è vero che il maestro non insegna tanto con la "dottrina", quanto con l'"esempio", tuttavia in questa era sembra opportuno anche un ampliamento della stessa "dottrina". È bene scrivere ciò che è bene e ciò che è male in questa epoca di confusione per la perdita di valori e di tutti quei **principi etici universali** che scaturiscono dal rispetto del "prossimo".

7. Conclusioni

I mass media sono tenuti a rispettare un loro codice deontologico. In tutti film di azione vi sono inseguimenti spettacolo, molteplici trasgressioni delle leggi, assenza di buon gusto e presentazione di modelli nei quali la violenza e l'aggressività sono la norma.

I media oggi sono diventati come il Circo Massimo o il Colosseo al tempo dei Romani. Si assiste a una continua ripetizione di morti spettacolari, con l'unica differenza che stavolta la morte è "virtuale". Ci sono videogames con punteggi sulle sagome umane abbattute che spingono l'inconscio alla violenza e alla trasgressione.

7. Conclusioni

Il cinema di azione è quello che richiama più pubblico, specialmente giovanile. La TV ha ampliato tale messaggio e favorito, almeno in parte, l'individualismo, l'anarchia, l'apatia ed il crescente disagio dell'interiorità dell'individuo con messaggi quantomeno discutibili che vengono presi per "veri".

Gli esseri più deboli, come bambini e anziani, **sono i soggetti più a rischio**. È necessario evitare l'accentuazione della morte spettacolo come nei circhi romani. Per questo chi gestisce i media deve riflettere sia sui contenuti che sul modo di veicolare i messaggi.

7. Conclusioni

Al centro del sistema vi è l'uomo. Una maggiore presa di coscienza della sua realtà psicofisica e delle regole alla base del sistema uomo sono le fondamenta per creare un buon standard di salute, fisica, mentale e sociale. La prospettiva della crescita collettiva è troppo spesso esclusa da un irrefrenabile individualismo. **La realtà dell'uomo è spirituale** e tale habitat è inquinato dalla pressione crescente della visione materialistica della vita, fine a se stessa e tesa solo alla soddisfazione di bisogni spesso falsi.

