

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### Sicurezza stradale: possiamo fare di più

In base ai dati a disposizione per l'anno 2008, la tabella indica che il numero di vittime appartenenti alla categoria "automobilista" registra in Ticino una tendenza positiva (-5,0%) passando a 852 unità (896 nel 2007); la tendenza è analoga per la categoria "motociclista", con un -11,0%, che vede una riduzione a 477 di vittime (534 nel 2007).

#### Vittime (morti e feriti) per utente del traffico in Ticino

	Automobilista	Var.	Motociclista	Var.
2003	1'138		499	
2004	1'068	-70	561	62
2005	837	-231	542	-19
2006	1'015	178	537	-5
2007	896	-119	534	-3
2008*	852	-44	477	-57

\* Nel 2008: Automobili: 222'301; Motoveicoli: 39'341

Fonte: Dipartimento delle istituzioni, conferenza stampa Strade sicure, maggio 2009

Come indicato dal Consiglio di Stato (Rendiconto 2008) la tendenza sostanzialmente positiva è legata ad una combinazione di numerosi fattori, che rispondono agli assi di intervento sui quali da anni si concentra l'azione dell'Ente pubblico in questo ambito: miglioramento della formazione dei nuovi conducenti, sensibilizzazione dell'utenza, inasprimento delle norme (e gli effetti di questa evoluzione), miglioramento della logistica stradale e controlli di Polizia.

Tuttavia le statistiche non sono per niente rassicuranti se pensiamo ai numerosi incidenti degli ultimi giorni e se pensiamo all'aumento di incidenti che coinvolgono ciclisti e pedoni. Attraversare le strade in Ticino sembra infatti diventare pericoloso di anno in anno. Il numero delle persone investite mentre stavano attraversando la strada continua a crescere. La tendenza all'aumento è confermata anche su scala nazionale.

I pedoni, si sa, sono gli utenti della strada più vulnerabili. Sulle strade svizzere, in media 800 pedoni subiscono una lesione grave e 100 una mortale. Quasi un quarto delle vittime sono bambini. Un dato particolarmente insoddisfacente.

Malgrado gli sforzi profusi nel lavoro di sensibilizzazione dell'utenza, anche con la campagna denominata "Strade più sicure" avviata nel 2002, e a fronte di una diminuzione delle vittime di automobilisti e motocicliste ticinesi dal 2003 al 2008, le tendenze globali e i fatti recenti dimostrano comunque come il fenomeno sia sempre fonte di grande preoccupazione.

Secondo l'esperto Renato Dotta, che da anni si occupa di sicurezza stradale, sia in veste di presidente dell'Associazione svizzera maestri conducenti (sezione Ticino) sia come direttore dell'Istituto Ricerca aggiornamento sicurezza stradale (Rass) di Bellinzona, è necessario cambiare i parametri di sensibilizzazione e di scuola guida.

In un'intervista rilasciata lo scorso anno ([www.Sicuraauto.it](http://www.Sicuraauto.it), 14 agosto 2008) qui riportata integralmente, Dotta afferma che c'è bisogno di un'alleanza per ridurre le vittime della strada: **maestri conducenti e esperti della Sezione della circolazione «devono parlarsi ancora più intensamente**; sedersi davanti a un tavolo e mettere a punto una strategia comune, coordinando formazione e parametri d'esame».

Per Dotta è **necessario cambiare qualcosa nella formazione dei giovani automobilisti** se si vuole raggiungere, entro il 2010, l'obiettivo di scendere sotto le 300 vittime all'anno, così come previsto dall'Ufficio federale delle strade.

«Bisogna responsabilizzare di più gli allievi conducenti. Bisogna far capire loro che, con l'auto basta un attimo di distrazione per causare un incidente grave». Le idee per riuscirci non mancano e sono in gran parte contenute in un rapporto redatto dal Rass commissionato dal progetto "Strade più Sicure" del Dipartimento delle istituzioni. «Innanzitutto - spiega Dotta - **andrebbe rivisto il corso di sensibilizzazione**», quello che i giovani devono seguire prima di poter conseguire la licenza di allievo conducente e che Dotta giudica «migliorabile». Più che un adattamento, ci fa capire, si tratterebbe di un **cambiamento radicale**. «Dovrebbe essere maggiormente mirato alla coscienza del guidatore, sul modello di quanto si fa durante i corsi dedicati a chi è stata ritirata la patente. Corsi in cui vengono proposte le testimonianze di vittime, familiari coinvolti in un incidente grave, così come quelle del guidatore. Solo in questo modo si può far capire davvero quante persone possono soffrire a causa di un momento di distrazione, di un errore di guida o di una bravata». Secondo Dotta bisognerebbe poi **cambiare anche il sistema d'insegnamento**: non più applicando la pedagogia, «più indicata per bambini e ragazzi», ma piuttosto **utilizzando metodi adatti agli adulti**. Ovvero meno lezioni cattedratiche e più coinvolgimento degli allievi. Iniziative per modificare il corso di sensibilizzazione sono in atto a livello nazionale, dove **l'Associazione svizzera maestri conducenti sta cercando di ottenere un aumento delle ore obbligatorie di frequenza**.

La responsabilizzazione dei conducenti dovrebbe poi proseguire con i corsi di guida. «C'è differenza tra imparare un gesto automatico come quello necessario a controllare gli specchietti e l'eseguire davvero il controllo». Anche in questo caso - rileva Dotta - bisogna far capire all'allievo conducente l'importanza di guardare bene quanto accade attorno al veicolo prima di muoversi o cambiare direzione. E questo perché «la distrazione è la principale causa degli incidenti con vittime». Seguita a ruota dal mancato adattamento della velocità. Ecco perché, tra l'altro, il rapporto suggerisce che «va demolito il mito di sentirsi pilota quando gli accompagnatori provano paura».

Il cambiamento nell'insegnamento della guida richiederà necessariamente anche l'aggiornamento della formazione dei maestri conducenti. Ma non solo: **«Il successo dell'iniziativa è condizionato anche dal corrispondente adattamento dei parametri richiesti per il superamento dell'esame di guida»**. Coinvolgere anche gli esaminatori nelle discussioni e nella strategia di miglioramento della formazione avrebbe numerosi vantaggi: «Tanto per cominciare, come maestri conducenti, sarebbe interessante conoscere quali sono le lacune maggiormente riscontrate nelle persone che si presentano agli esami. E questo per potenziare in modo mirato la formazione». E poi «serve un lavoro di analisi coordinato, in modo che sia i maestri di guida, sia gli esaminatori, applichino uno stesso metodo». E questo anche perché non tutti gli esaminandi vengono preparati da professionisti. «E se c'è spazio di miglioramento tra gli allievi portati all'esame da un maestro, ce n'è sicuramente anche per chi viene preparato da privatisti» rileva Dotta.

Ma anche con questi miglioramenti - spiega Dotta - «bisognerà comunque fare i conti con la nostra mentalità latina, che considera la guida come uno status symbol. Un esempio? Provate a chiedere a un tennista che pratica lo sport da solo un anno: "Come te la cavi?". Probabilmente la risposta sarà: "Riesco a malapena a far passare la pallina dall'altra parte". Ascoltando la risposta alla stessa domanda data da un neopatentato con un anno d'esperienza alle spalle sembrerà piuttosto di avere di fronte un pilota di Formula uno».

Considerata l'attualità delle preoccupazioni espresse dall'esperto Renato Dotta e considerato il sempre alto tasso di incidenti;

chiediamo al Consiglio di Stato quali passi sono stati intrapresi durante l'ultimo anno per le due ruote, rispettivamente per le quattro ruote:

1. per modificare le collaborazioni tra maestri conducenti ed esperti della Sezione della circolazione al fine di mettere a punto una strategia comune, coordinando formazione e parametri d'esame?
2. Per modificare i parametri di sensibilizzazione e di scuola guida?
3. Per cambiare il sistema di insegnamento utilizzando un metodo di formazione adatto agli adulti?
4. Per aumentare le ore obbligatorie di frequenza?
5. Per adattare i parametri richiesti per il superamento dell'esame di guida?
6. Per avviare un lavoro di analisi coordinato, in modo che i maestri di guida e gli esaminatori applichino lo stesso metodo?
7. Per ovviare all'attuale mancanza di un esperto degli esaminatori?

Inoltre chiediamo al Consiglio di Stato:

8. l'esame di guida pratico, per la categoria motoveicoli (cat. A limitata e illimitata) si svolge sempre con gruppi di 4 allievi?
9. Sapendo che in alcuni Cantoni tale esame viene svolto con un solo candidato e che l'esperto prende posto direttamente come passeggero sul motoveicolo, vista la sinistrosità elevata nel nostro Cantone per questo gruppo di utenti, come mai non si adottano misure identiche a quelle a livello nazionale?
10. L'esame di guida pratico con l'autovettura si svolge secondo criteri identici e rispettosi della diversità tra chi si presenta all'esame con veicolo munito di doppi comandi e chi senza (non accompagnato da un maestro conducente)?
11. Qual è la percentuale di insuccessi negli esami pratici delle due categorie citate e la relazione con i dati a livello nazionale (primo esame, secondo esame, ecc...)?

NICOLETTA MARIOLINI  
CAROBBIO - CORTI -  
GHISLETTA D. - LEPORI