

SICUREZZA STRADALE: QUANDO LA VITA SI RISPETTA

Le idee di uno scrittore all'attenzione del Ministero dei Trasporti

Fabio Bergamo, scrittore e studioso, nato a Torino nel 1972, è noto in Italia per il suo impegno in favore della sicurezza, ha elaborato diverse proposte, apprezzate fin da subito dal Ministero dei Trasporti, segnalate su numerosi giornali, siti internet e riviste, e disponibili nei loro dettagli, sul sito personale www.fabiobergamo.it.

Ai nostri lettori, segnaliamo in sintesi, le più importanti che oltre ad aumentare la sicurezza hanno la funzione di rafforzare gli automatismi nella guida e favorire altresì, che tutte le informazioni, apprese dai ragazzi nei corsi di teoria e di guida presso le autoscuole, rimangano in loro bene impresse :

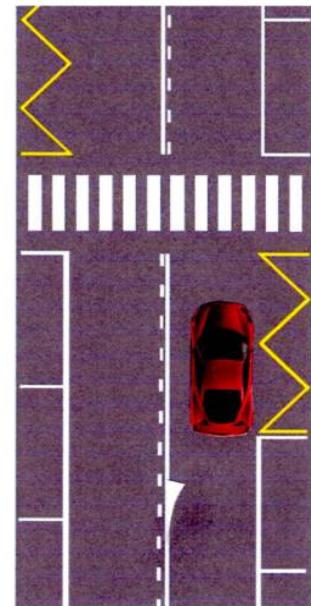
1 Lo Stop Avanzato che perfeziona la disciplina dello stop in ragione delle auto sempre più veloci e



numerose, mettendo in comunicazione i veicoli che attraversano l'incrocio e bilanciando altresì l'adozione e l'uso delle rotatorie ereditate dalla Francia; con esso le auto in transito sulla strada principale, avranno l'obbligo di rallentare (e solo se necessario di fermarsi) e far passare l'auto che, dopo aver atteso il suo turno come previsto dalla segnaletica verticale, attraverserà l'incrocio in sicurezza e senza creare intralcio per la circolazione, dopo essersi spostata nell'area antistante la striscia trasversale di arresto (RED AREA); negli incroci dove sarà installato nessuna auto, pur di passare, andrà più contromano, come spesso si verifica, sulla pretesa dello spettante

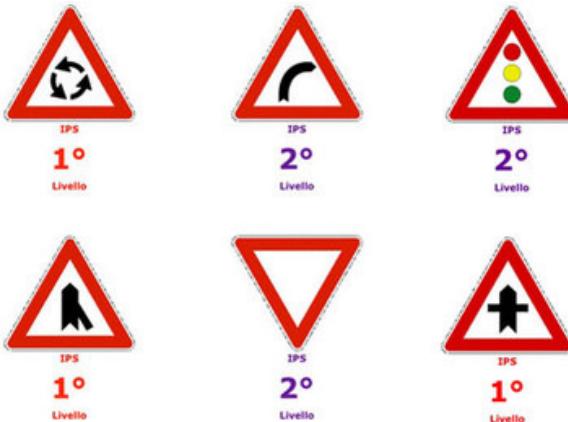
diritto di precedenza, come avviene adesso agli incroci dotati del tradizionale stop. Tale sistema dunque, migliora grandemente la disciplina dello stop e prevede una adeguata sanzione per chi non rispetta la segnaletica che lo regola nella sua funzione. Con lo Stop Avanzato agli incroci, si adotterà dunque una adeguata velocità e ciò favorirà la riduzione dei sinistri alle intersezioni. Esso è stato ideato non solo per innalzare la sicurezza sulle strade dove verrà installato, ma per formare i giovani conducenti ad una guida responsabile fin dai primi anni di guida. Tale segnaletica prevede una sanzione adeguata per chi non la rispetta.

2 L' Indicatore di tenuta del margine destro: un segnale orizzontale, bianco di forma curvilinea, collegato alla striscia che separa i sensi di marcia, che ricorda ai giovani di guidare in prossimità del lato destro della corsia per garantire realmente la distanza di sicurezza ed evitare facili sorpassi; può essere collocato sia dove la striscia è continua, sia dove è discontinua, e disposto alternativamente in un senso e in un altro, nelle gallerie, sui viadotti, nelle curve, nelle strettoie, in prossimità degli incroci, ecc. Può essere adottato sulle strade extraurbane e sui tratti più pericolosi all'interno dei centri abitati. Le auto di grandi dimensioni (SUV) infatti, gli autobus ed i camion ostruendo la visibilità obbligano, i conducenti a guidare sul margine sinistro della corsia portandoli ad aumentare la velocità ed a ridurre, sempre di più, la distanza di sicurezza, con i rischi che ne conseguono.



3 L' Indice di Pericolosità Stradale (IPS) che indica col suo segnale i pericoli stradali con due livelli di gravità. I segnali di pericolo oggi in strada, indicano il pericolo solo nella sua specie ma non nella sua gravità (a questo punto sono segnali di pericolo o di semplice indicazione?). L'IPS si compone di due livelli, (pericolo normale rosso di primo livello dove è richiesto il semplice rispetto delle norme del CdS; e pericolo più grave viola di secondo livello dove si deve usare la massima prudenza). Non ci sono e non possono esservi altri livelli di rischio. Con tale segnale i giovani capiranno come comportarsi, in più sapranno quando attivare le quattro frecce di emergenza che oggi sono usate poco o per niente e con la adozione di esso avranno più valore formativo anche le guide effettuate presso le autoscuole. Tantissimi incidenti avvengono proprio perché la gravità del pericolo non è chiara al conducente perché principiante o non a conoscenza del tratto stradale che sta percorrendo.

Ad esempio, nell'ingresso delle autostrade come delle tangenziali, ci sono confluenze più pericolose di altre in quanto fanno immettere repentinamente le auto nella corrente del traffico, perché il tratto è più pericoloso per la sua ridotta lunghezza o per la sua accentuata curvatura (scarsa visibilità o visibilità nulla). Tale segnale va bene per tutti i pericoli (gallerie, strettoie, curve, incroci, dossi, ecc...). Quanti incidenti avvengono nelle curve? E se l'asfalto di quel tratto già dipersé più pericoloso di altri all'apparenza simili ad esso, è bagnato? Si capisce perché tante vittime ogni anno. Secondo le decisioni del Ministero dei Trasporti, sarà prevista una sanzione per il mancato rispetto della condotta di guida da tenere a seconda della gravità del pericolo incontrato, in caso di sinistro o nei normali controlli stradali delle forze dell'ordine.



4 La Minisospensione della Patente come provvedimento educativo e non repressivo per i neopatentati e non solo, che contravvengono alle norme del CdS, che va da un minimo di 15 ad un massimo di 30 giorni con la particolarità che i giorni di sospensione, che si alternano a quelli di guida, aumentano col diminuire di questi ultimi nel suo eseguimento (up and down incrociato ideato sempre da Fabio Bergamo); tale provvedimento è per garantire una maggiore educazione stradale dei neopatentati ma anche per chi ha la patente da tanti anni. La Minisospensione potrà essere adottata, ad esempio, per chi non rispetta la condotta da tenere in base all'IPS prima descritto (punto 3), ecc...



5 La modifica dell'art. 3 CdS con la definizione generale dei segnali stradali non presente nel CdS e contenuta nello scritto "Il Segnale stradale come sistema" in cui è esaminata la funzione primaria e generale della segnaletica ai fini dell'educazione stradale. Tale scritto è utile come introduzione, mai fatta prima della sua elaborazione, alle lezioni sui segnali stradali, tenute nelle scuole e nelle autoscuole italiane.

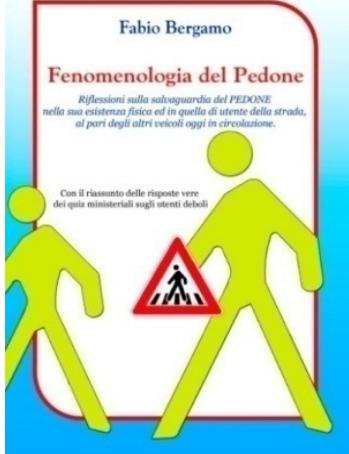
6 La modifica dell'art. 148 CdS per la definizione dei "sorpassi intersecanti" per evitare i sorpassi azzardati, causa degli scontri frontali che non lasciano scampo a chi ne è coinvolto da conducente o semplice passeggero trasportato. Sono state e sono ancora tante le vittime che perdono la vita a causa di tali tipi di sinistri: la proposta prevede come sanzione la revoca della patente non prevista dall'art. 148 per i sorpassi azzardati non contemplati ancora dal CdS pur causando gli esiti più nefasti tra gli incidenti stradali (in molti casi chi rimane vittima di uno scontro frontale decide per morte sul colpo).

7 La Validazione del sorpasso a destra in autostrada per garantire in primis, il corretto utilizzo delle tre corsie non definite nel CdS per la loro specifica funzione. La Minisospensione della patente, per esempio, può essere utilizzata anche per sanzionare chi non usa correttamente le tre corsie in autostrada, ecc..

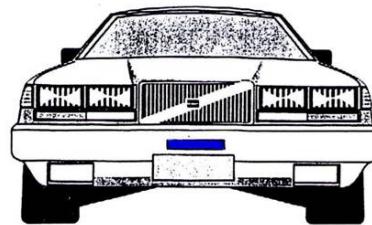
8 Interessante è anche lo scritto sul LOGO della sua attività, (un casco ed una cintura di sicurezza uniti come un copricapo ed una sciarpa) dove spiega la differenza tra la "razionalità scientifica" basata sui dati e la "razionalità umana" fondata sui Valori Umani tra i quali il più importante è proprio quello della Fede in Dio ed in GesùCristo.



9 Il libretto “Fenomenologia del pedone” per le scuole e le autoscuole nel quale esamina razionalmente il problema della sicurezza dalla prospettiva del pedone per garantire l’educazione dei giovani che sono i più esposti ad incidenti per inesperienza e immaturità. Da tale lavoro ha maturato le sue più importanti proposte, tra cui quella di stabilire limiti particolari di velocità nei centri abitati per elevare la sicurezza stradale del pedone, e una forte critica per una Sentenza emessa nel 2013, con numero 5399, della Corte di Cassazione per un sinistro a danno di un pedone, (una donna) con la quale il Supremo Organo di Giustizia attribuiva, sul concorso di colpa, una responsabilità maggiore all’utente debole rimasto vittima del sinistro, ed una nettamente inferiore al veicolo che investendola le aveva procurato gravi lesioni. La seconda parte del libro raccoglie le risposte vere dei quiz sugli utenti deboli. Tale commento si conclude con la proposta di regolare i limiti di velocità in base al tipo di strada urbana (senso unico 50 km/h e doppio senso 40 km/h) ed attivare le 4 frecce di emergenza quando un pedone attraversa, lasciando anche una adeguata distanza di sicurezza tra lui e il veicolo.



10 Nel medesimo elaborato è segnalato il dispositivo luminoso blu “**Privia Stop**” ideato da Fabio Bergamo, inserito nella parte anteriore del veicolo per segnalare ai pedoni che si accingono ad attraversare la strada, il rallentamento del veicolo. Tale idea è stata convalidata da un dispositivo simile brevettato dalla Bertone soltanto nel 2012. Sul suo sito è disponibile un video, sempre da lui prodotto, che mostra il funzionamento e la indubbia utilità.



11 Lo scritto “**La Pena va inflitta in ragione della gravità del reato**” con le riflessioni sull’omicidio stradale che si distingue in tre forme di gravità. L’articolo è stato scritto nel 2008 dopo che a Salerno, in una strada centrale (via dei principati) è stato ucciso sul marciapiedi un giovane, schiacciato nel muro da una auto guidata da un ubriaco. Da questo lavoro e dallo studio in corso, Fabio Bergamo sta elaborando una sua proposta di legge sull’omicidio stradale che pubblicherà a beneficio degli utenti, appena pronta. Alle proposte qui segnalate, che già dimostrano la mole e la qualità del lavoro svolto, ne seguiranno altre per fare luce sui problemi della circolazione stradale specie, alle persone meno esperte della materia (neopatentati, semplici conducenti, ecc..).

12 Il Gioco da tavolo per la educazione stradale di grandi e piccoli, dal titolo “**Guido anch’io**”, disponibile a breve, che propone una serie di strade, composte di curve, incroci, rotatorie, ecc... complete di segnaletica orizzontale e verticale - interessate da pericoli ed imprevisti, dal problema del traffico - che i concorrenti debbono percorrere, seguendo un tracciato stradale stabilito, rispondendo nel corso della guida, ai quiz sulla segnaletica, alle domande riguardanti il primo soccorso, la storia dell’auto e l’autocarrozzeria quando si verifica un sinistro, ecc.... Lo scopo del gioco è raggiungere la meta prevista causando appunto meno infrazioni, meno incidenti e con minori costi di benzina, ecc....

Il gioco è adatto per le persone di tutte le età a partire dai ragazzi delle scuole medie inferiori.

Si ricorda, in ultimo, che l’incidentalità stradale, soltanto in Italia, causa annualmente 4 mila morti e 20 mila invalidi con disabilità gravi e permanenti, con un costo sociale di 30 Miliardi di Euro.

Il lavoro di Fabio Bergamo, svolto senza costi per altri, e noto in tutta ITALIA, è stato segnalato su DUECENTO giornali online e cartacei, numerose volte su Google Alert e su riviste mensili di livello nazionale, siti internet e blog, ecc..

Per ulteriori informazioni relative all’attività di FABIO BERGAMO è possibile visitare liberamente il suo sito: www.fabiobergamo.it

CONTATTI: Tel. 334 – 8148826 - E-mail: info@fabiobergamo.it