



Casa Iride, uno dei centri progettati dall'Associazione Risveglio

La guerra sulle strade per un forte messaggio di reazione

“Abbiamo conosciuto la splendida realtà e la scuola di formazione del Corpo della Polizia Stradale e poi ci siamo accostati agli altri reparti che operano sulle strade. Siamo rimasti affascinati e colpiti, oltre che emozionati, dal “come” l’approccio e l’accostamento ad un grave incidente stradale siano esaminati e curati in ogni dettaglio. La professionalità non è un dono di natura, ma si conquista ogni giorno sul campo. Essa è fatta non solo di tecnica, di protocolli, di organizzazione ma è fatta “anche” – e vorrei aggiungere “soprattutto”, se non temessi di sminuire quella parte invece importantissima e necessaria – di coinvolgimento umano, di preparazione etica e psicologica, di giusto contatto con la realtà di chi è coinvolto in un istantaneo ed imprevedibile cambiamento totale del proprio essere. Ecco allora che la gestione operativa deve affiancarsi alla gestione della incredulità. Ecco che il protocollo degli atti da compiere si riempie del personale coinvolgimento umano ed emotivo di una situazione che non si sarebbe voluta vedere”.

Questo scrivevo, tra tante altre cose, nella prefazione al coinvolgente e “forte” libro di Luca Speziale “La prima ora (quando un secondo fa la differenza)”, libro promosso dalla Associazione Risveglio cui l’Autore ha ritenuto di aderire, con il suo modo che

Luca Speziale
La prima ora
 quando un secondo fa la differenza!



entra “dentro”, che fa conoscere e riflettere, anche attraverso lo spazio e la parola dei “protagonisti”. Un libro per raccontare gli attimi immediatamente successivi ad un grave incidente stradale, quei – come scrive l’Autore – “sessanta minuti importantissimi, dove tutto si concentra, dove tutto accade e può accadere; attimi nei quali un gesto può fare la differenza, può modificare un percorso o cambiare un destino”.

Ci sono storie di esperienze provate sulla pelle, storie che la Associazione Risveglio vive da 25 anni, da quando fu fondata nel 1997, da quando ha iniziato ad occuparsi, ogni giorno e anche ogni ora, del mondo dei gravi e gravissimi danni cerebrali acquisiti, laddove un evento imprevedibile cambia totalmente una esistenza, per tutta la vita. E cambia il percorso di viaggio di tutti coloro che sono accanto a questa esistenza “deturpata”.

Sappiamo ormai bene, come da numeri derivanti da impietose e ricorrenti statistiche, che gli incidenti stradali costituiscono per i giovani la prima causa di morte in termini quantitativi.

E’ poi drammaticamente importante rilevare che questi incidenti causano anche disabilità a vita, a volte estreme, soprattutto quando essi provocano gravi o gravissimi danni cerebrali.

Si è in presenza di stragi, lutti, conseguenze familiari inenarrabili. Una vera e propria “guerra” quella che si combatte sulle strade. Una guerra contro la quale si fa assai poco, perché ritenuta genericamente inevitabile, ineluttabile; ma che dobbiamo con ogni sforzo sociologico considerare inaccettabile ed anche anacronistica. Oltre agli inconsolabili pianti, come in ogni guerra, per i morti ed i feriti sul campo di battaglia, vale ben la pena considerare gli enormi oneri economico-sanitari per la assistenza a vita di disabilità estreme.

Dobbiamo dunque lottare in modo sempre più coinvolgente contro questa indifferenza incomprensibile, laddove le migliaia di morti e le centinaia di migliaia di gravi feriti l’anno occupano poche righe di cronaca e spesso per un solo giorno.

I numeri che metodicamente e molto opportunamente l’ASAPS divulga sono terrificanti e sconvolgenti.

E’ allora necessario e doveroso usare ogni mezzo, anche comunicativo, per combattere una battaglia forte – sociologica, politica, economica, etica – contro una “pandemia” delle strade che deve coinvolgere ogni membro, ogni istituzione della nostra società. Sappiamo e conosciamo bene le lobbies e gli interessi che gravitano intorno al mondo delle auto e delle moto private. Sappiamo e conosciamo bene quante risorse umane sono impiegate nel settore ma dobbiamo combattere la ineluttabilità; dobbiamo superare una sorta di abitudine alle morti giornaliere sulle strade; non dobbiamo mai arrenderci a “è così e non si può far nulla di più”.



www.associazionerisveglio.com

Denunciamo, suggeriamo, se necessario “obblighiamo” a intervenire, coinvolgiamo tutte le istituzioni competenti ad agire.

Per non restare nel vago, esemplifichiamo di seguito alcune proposte.

- a) Implementare esponenzialmente le risorse da destinare a rigidi controlli sulle strade, senza i quali si lascia il campo ad una latente impunità
- b) Destinare fondi alla innovazione tecnologica che possa rendere più sicure le strade
- c) Comunicare a tutti i livelli giornalmente e senza pause temporali, il problema e il rigore con cui lo si vuole affrontare
- d) Esternare i costi economici, anche in termini di percentuali del Pil, di questa strage quotidiana
- e) Rappresentare, oltre all’inaccettabile numero delle vittime, anche la situazione di centinaia di migliaia di situazioni con danni permanenti di non autosufficienza o di condizioni cliniche non recuperabili a vita
- f) La reazione giudiziaria di fronte ad omicidi o gravissime lesioni da incidenti stradali è incomprensibilmente molto blanda. Occorre allora intervenire ancora legislativamente per un input normativo di maggior rigore. Le famiglie delle vittime si sentono attualmente non solo inconsolabilmente defraudate di un loro caro ma disperatamente incredule di fronte a pene spesso irrisorie nei confronti di chi ha determinato il fatto



Foto Argnani

g) Il ritiro della patente dei “colpevoli” deve essere per periodi molto lunghi; nei casi più gravi e nella recidiva deve essere anche a vita. E’ questa una indispensabile reazione di dissuasione, ancor più che una pena agli arresti domiciliari o per breve tempo detentiva

h) Quale pena ristoratrice ed educativa deve essere e molto maggiormente utilizzata quella del “lavoro utile”, che va scontata presso centri che assistono persone con gravi danni da incidenti stradali. “Vedere” le conseguenze costringe a riflettere ed a divulgare ciò che si è visto

i) A livello ancora normativo, aumentare le restrizioni sui modelli di autovetture utilizzabili dai neo-patentati e dai giovani fino a 24 anni e sulle modalità ed obblighi di guida “assistita” da altri per i neo-patentati

j) Per i giovani fino a 22 anni, divieto di utilizzare autovetture e moto nelle ore notturne (ad esempio dalle 24.00 alle 6.00), in ogni giorno della settimana, a meno che non si comprovi, al momento dell’accertamento, che sussistono motivi di lavoro od urgenze

k) Obbligare a pubblicità che mostrino tutte le insidie e tutti i pericoli nell’uso di autovetture e moto. Lo si fa per le sigarette; lo si faccia anche per i veicoli. L’attuale pubblicità è fortemente ingannevole e nasconde artatamente la realtà

l) Occorre una opera di convincimento divulgativo che un’auto o una moto sono armi, che possono uccidere o ferire gravemente

m) Il traffico privato attuale è davvero ormai anacronistico, soprattutto nelle città. E’ necessario allora disincentivarlo al massimo grado impiegando ogni risorsa disponibile a favore del trasporto pubblico. Non si vogliono certo diminuire le risorse umane dedicate al settore. Al contrario, occorre impiegare le stesse risorse umane, anzi ancor più, nel settore dei trasporti pubblici o comunque cumulativi e alternativi

n) Nelle città, soprattutto in quelle più grandi, è bene moltiplicare le giornate “ecologiche”, con proibizione di circolazione di auto private e con aumento esponenziale (di carattere temporalmente straordinario) dei trasporti pubblici. Sarebbe un metodo educativo, anche per una graduale abitudine a non usare il mezzo privato, come soluzione di sicurezza ed ambientale da far accettare consapevolmente nel tempo.

Questi sono alcuni suggerimenti ed alcune proposte di intervento a livello di base.

L’importante, anzi l’essenziale, è “volere” trasmettere il messaggio giusto e corretto. Questo è l’ostacolo più forte che è necessario superare.

Non dobbiamo vacillare di fronte a questo ostacolo. Dobbiamo invece percorrere la giusta strada perché a questa inaccettabile ed anacronistica strage venga dedicata la stessa attenzione che si pone ad una guerra.

Una domanda finale che mi permetto sottoporre ai lettori. Se voi sapeste che il trasporto ferroviario comporta 3.000 morti e decine di migliaia di feriti gravi ogni anno, voi prendereste un treno? ■

***Associazione Risveglio**