

LA GUIDA IN SICUREZZA



Contenuti.

<i>Tipologie di infortuni alla guida</i>	2
<i>Le cause dell'incidente stradale</i>	5
<i>La valutazione del rischio e le procedure</i>	5
<i>Il conducente e le norme</i>	6
Limiti di velocità	6
La distanza di sicurezza	7
Uso del cellulare	7
Uso di lenti	7
Alcool e sostanze stupefacenti	7
<i>IL sonno al volante</i>	9
I pasti e la sonnolenza	10
<i>Reati e punti patente</i>	11
Tabella decurtazione punti patente	11
L'omicidio stradale	14
<i>Consigli per la guida</i>	15
Posizionarsi alla guida	15
Organizzare gli spostamenti	15
<i>Il veicolo</i>	17
<i>In caso di incidente</i>	21
in caso di incidenti con feriti	22
in caso di incidenti senza feriti (danni solo a veicoli o cose)	22
Veicolo in panne o carico caduto	24
<i>Da tenere sempre presente</i>	25
<i>Siti internet consigliati</i>	25

Tipologie di infortuni alla guida

Infortuni "in attualità di lavoro"

Avvengono durante la normale attività lavorativa, anche su un eventuale mezzo di trasporto.

Infortuni "in itinere"

2

INFORTUNIO IN ITINERE: D.LGS. 38/2000 ART. 12

Salvo il caso di
interruzione o deviazione
del tutto indipendenti dal
lavoro o, comunque non
necessitate

E' TUTELATO

l'infortunio occorso
alle persone assicurate
che si verifica:

•durante il **normale** percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione al luogo di lavoro

•durante il **normale** percorso che collega due luoghi di lavoro, se il lavoratore ha più rapporti di lavoro

•durante il **normale** percorso di andata e ritorno dal luogo di lavoro a quello di **consumazione abituale dei pasti**, qualora non sia presente un servizio di mensa aziendale

A cura della
Dott.ssa Elena Carmela Castello

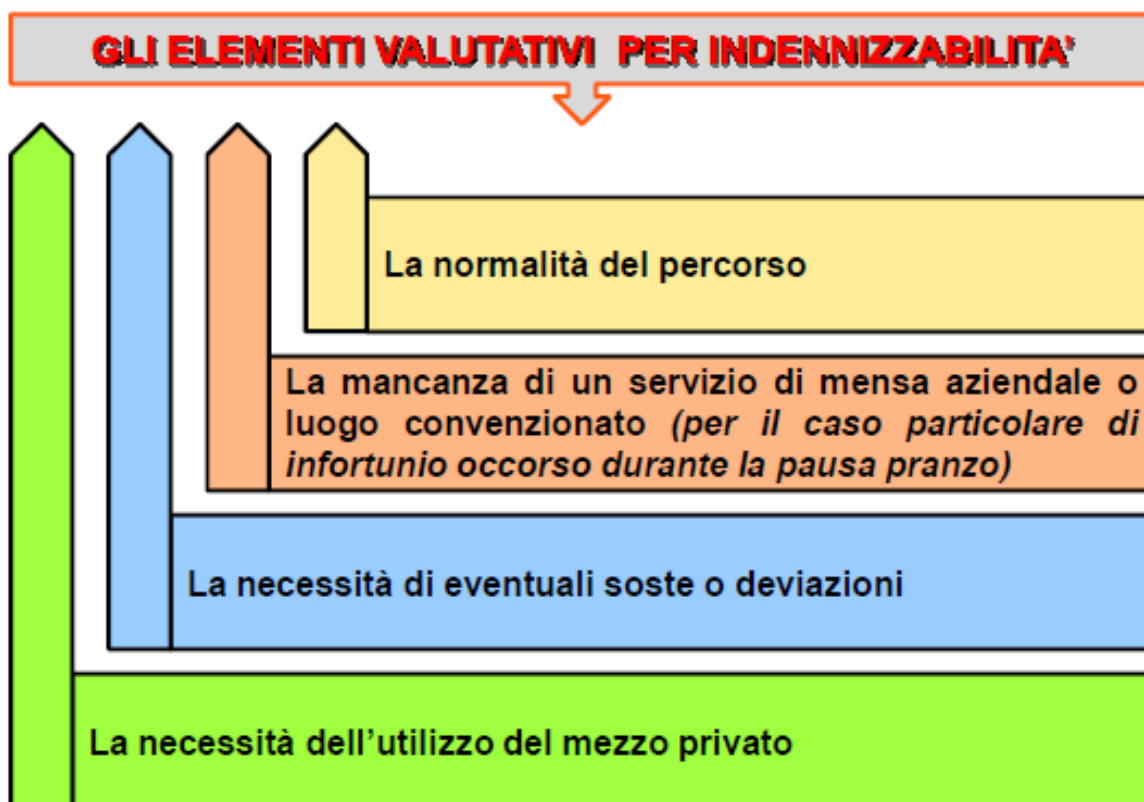
In collaborazione con la
Dott.ssa Donatella Lattanzio



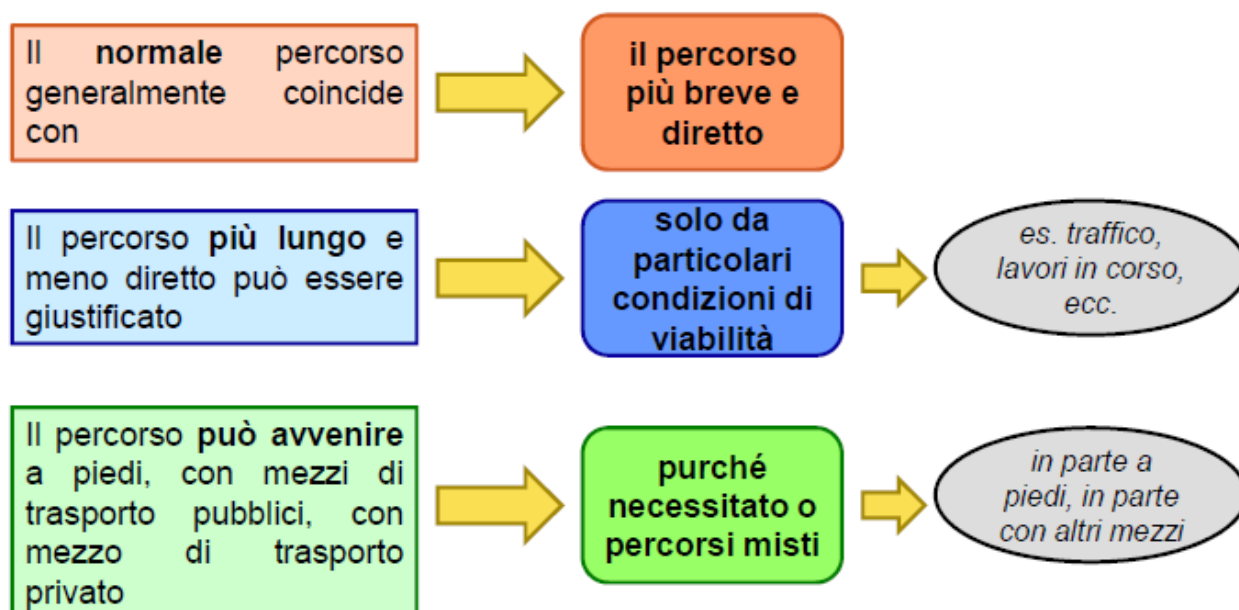
INCONTRO
FORMATIVO
ENTI PATRONATO



INFORTUNIO IN ITINERE: D.LGS. 38/2000



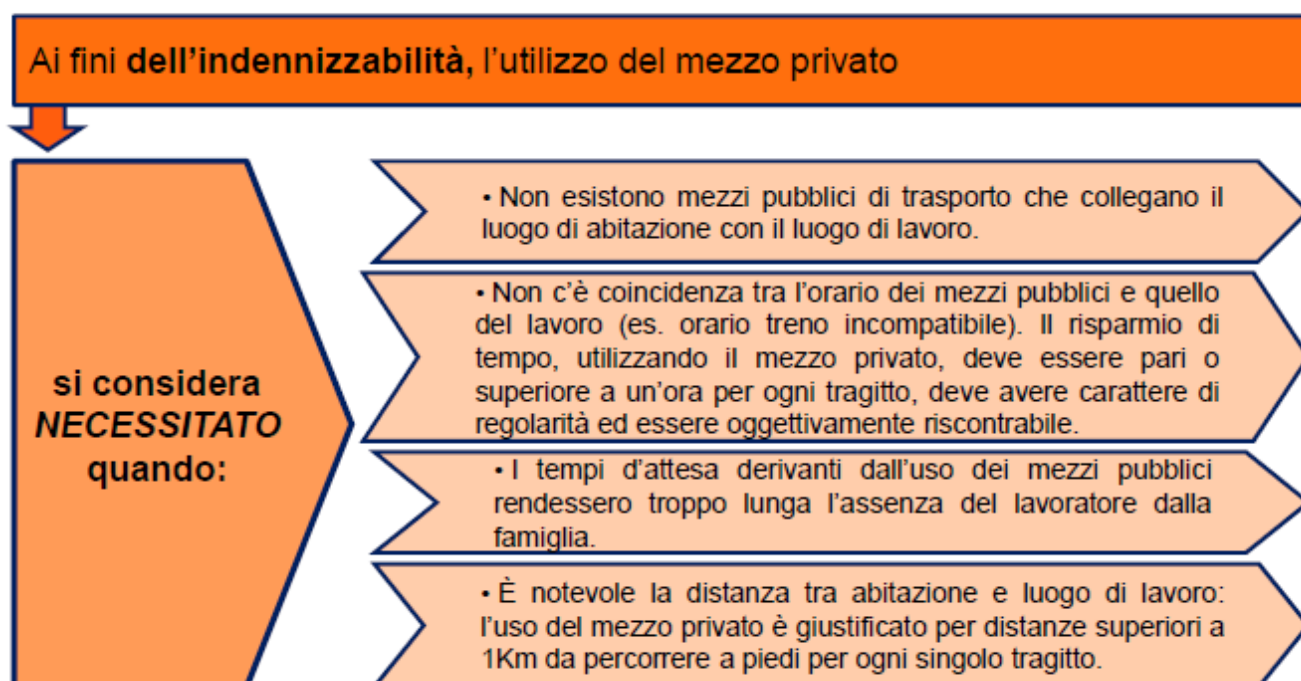
INFORTUNIO IN ITINERE: NORMALITA' DEL PERCORSO



INFORTUNIO IN ITINERE: CONDIZIONI DI RISARCIBILITA'



INFORTUNIO IN ITINERE: UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO



In caso di trasferta con pernottamento

Gli infortuni occorsi durante gli spostamenti effettuati dal lavoratore per recarsi dall'albergo al luogo in cui deve essere svolta la prestazione lavorativa e viceversa devono essere trattati come **infortuni in attualità di lavoro** e non come infortuni in itinere

Accompagnare i figli a scuola

La Circolare INAIL n. 62 (18 dicembre 2014) introduce l'estensione della tutela assicurativa agli eventi in itinere occorsi durante il percorso interrotto o deviato per accompagnare i figli a scuola

...in considerazione del suesposto criterio interpretativo nonché dell'orientamento univoco della Suprema Corte sulla necessità di valutare le esigenze familiari addotte dal lavoratore, al fine di riconoscere l'indennizzabilità dell'infortunio in itinere, l'infortunio occorso al lavoratore nel tragitto casa-lavoro, interrotto o deviato per accompagnare il proprio figlio a scuola, previa verifica della necessità dell'uso del mezzo privato, potrà essere ammesso alla tutela assicurativa...

L'uso della bicicletta deve intendersi sempre "necessitato"

- ✓ dal 2/2/2016
- ✓ legge 221/2015 recante "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali"
- ✓ "per i suoi positivi riflessi sull'ambiente, l'uso della bicicletta deve intendersi sempre necessitato", per i suoi "positivi riflessi ambientali".

Le cause dell'incidente stradale

1/ il fattore umano

nell'80% dei casi circa è attribuibile a: imprudenze/disattenzioni o comportamenti errati (mancato rispetto delle norme del codice della strada), dell'autista o di altri utenti della strada

2/ il fattore ambiente

nel 10% circa a condizioni ambientali (nebbia, ghiaccio, pioggia, neve, forti venti ecc.)

3/ il fattore veicolo

nel 10% alle condizioni del mezzo (cattiva manutenzione) e/o del carico (carico mal sistemato che può compromettere con il suo spostamento l'assetto del veicolo).

La valutazione del rischio e le procedure

Vanno presi in considerazione tutti i fattori che possono incidere sulla probabilità di avere incidenti in occasione dell'uso dei veicoli:

- ✓ Tipologia di veicoli
- ✓ Tipologia dei percorsi (autostrade, strade urbane, strade di montagna , ...)
- ✓ Percorrenze medie percorse (giornaliere, settimanali, annue, ...)
- ✓ Caratteristiche dei mezzi (anni, dotazione dispositivi di sicurezza, dispositivi satellitari ...)
- ✓ Tempi di guida, pausa e lavoro
- ✓ Merce trasportata (alimenti, animali, sostanze pericolose, ADR etc.)
- ✓ Modalità di carico e consegna della merce
- ✓ Turni di lavoro, eventuale lavoro notturno
- ✓ Monitoraggio delle contravvenzioni al codice della strada
- ✓ Disanima dei "quasi incidenti" e criticità emerse (report, riunioni etc.).

Risulta molto utile l'adozione di Esempi di specifiche **procedure interne**.

Esempio di Regolamento utilizzo veicoli

Gli utilizzatori dei veicoli devono garantirne il corretto utilizzo, conoscendo e rispettando quanto riportato nel presente regolamento:

1. Prima della partenza, informarsi delle condizioni climatiche e del traffico previsti nel percorso.
2. Rispettare tutti i limiti e vincoli previsti dal vigente Codice della strada.
3. Utilizzare il veicolo senza compromettere l'integrità e l'efficienza del mezzo stesso.
4. Rispettare il divieto, quando l'attività lavorativa comprendo la guida di un veicolo, di assumere bevande alcoliche e/o sostanze stupefacenti.
5. Comunicare preventivamente a, che consulterà il Medico competente, ogni eventuale aspetto della propria salute che possa compromettere l'attenzione e la sicurezza, ad es. tendenza ai colpi di sonno, problemi alla vista durante la guida, necessità di assumere farmaci che inducono sonnolenza.
6. Indossare le cinture di sicurezza ed invitare eventuali passeggeri allo stesso comportamento, peraltro obbligatorio.
7. Distribuire l'eventuale carico in modo uniforme, ed assicurare lo stesso contro eventuali movimenti o ribaltamenti durante la guida.
8. Non ingombrare il parabrezza con oggetti che riducano il campo visivo.
9. Durante la guida, non impiegare le mani per fare attività non strettamente attinenti alla guida stessa: non usare il cellulare se non dotato di idonei auricolari o viva voce, non fumare.
10. Durante la guida, utilizzare lenti o occhiali se prescritto.
11. Partire solo con condizioni di visibilità ottimali, ad es. con vetri puliti e sbrinati.
12. Non mantenere temperature interne al mezzo eccessivamente diverse dalla temperatura esterna, ad es. in estate non impostare il climatizzatore su temperature troppo basse.
13. Rispettare il divieto di concedere in uso a terzi il veicolo.
14. Provvedere mensilmente ad effettuare i controlli indicati nella "Scheda controlli veicoli", che viene data in copia
15. Fare adeguate pause: almeno 10 minuti dopo eventuali 90 minuti di guida. Ai primi eventuali sintomi di sonnolenza alla guida fermarsi alla prima occasione in luogo idoneo (parcheggio o piazzola di sosta), e fare un sonnellino di 20 minuti circa, poi eventualmente bere un caffè.
16. Essere consapevoli che di norma non si farà carico delle eventuali contravvenzioni derivanti dal mancato rispetto del codice della strada. L'utilizzatore dovrà corrispondere di tasca propria le eventuali contravvenzioni a seguito di infrazioni riscontrate mentre l'utilizzatore era alla guida del mezzo.
17. In caso di guasti o altre non conformità riscontrate nel veicolo o comunque durante le attività svolte all'esterno dell'azienda, l'utilizzatore deve compilare la "Scheda non conformità veicolo" e consegnarla nel più breve tempo possibile al Responsabile Gestione Qualità, per i necessari provvedimenti.
18. In caso di guasto o fermo del veicolo non fare interventi in condizioni di pericolo ed utilizzare sempre i mezzi di segnalazione di veicolo fermo (triangolo, doppie frecce). Etc.....

Il conducente e le norme

Chi guida veicoli deve **essere in possesso di regolare patente di guida ed essere idoneo per requisiti fisici e psichici** (determinati previa visita medica) **e aver compiuto 18 anni**.

Chiunque guidi veicoli e non sia in possesso dei requisiti sopraindicati è soggetto alla **sanzione amministrativa e fermo amministrativo del veicolo**.

LIMITI DI VELOCITÀ

Sono fissati dal Codice della strada (art.142) e distinti sulla base della classificazione ministeriale delle strade e della categoria di appartenenza del veicolo. Per gli autoveicoli i limiti sono:

- 130 km/h per le autostrade (110 km/h in caso di pioggia);
- 110 km/h per le strade extraurbane principali (90 km/h in caso di pioggia);
- 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali;
- 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali;
- 150 km/h sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza (i cosiddetti tutors). Questo limite massimo può essere fissato dagli enti proprietari o concessionari sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione di appositi segnali, a condizione che lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio.

In ogni caso, fare sempre riferimento ai **cartelli** lungo le strade.

LA DISTANZA DI SICUREZZA

Per l'art. 149 del Codice della Strada, la distanza di sicurezza deve essere tale da garantire in ogni caso l'arresto tempestivo e tale da evitare collisioni con i veicoli che precedono.

Si osserva che NON ESISTE una "formula matematica" tramite la quale calcolare univocamente la distanza da sicurezza da tenere rispetto al veicolo che precede, in quanto ogni auto è diversa dalle altre (gomme, freni, sospensioni, peso...), ogni strada è diversa dall'altra (asfalto, condizioni meteo, visibilità, ecc.) e soprattutto perché ogni guidatore è diverso dagli altri (esperienza, vista, età, ecc.).

Si vuole sottolineare che, se non si rispetta tale distanza, non solo si incorre in una sanzione amministrativa ed in una decurtazione di punti, ma si ha la certezza matematica di incorrere in incidente.

Alcuni fattori che influenzano negativamente in concetto di distanza di sicurezza sono:

- pioggia o fondo bagnato
- neve o ghiaccio (lo spazio di arresto può addirittura quadruplicare)
- stanchezza o comunque riflessi diminuiti.

USO DEL CELLULARE

È **vietato** al conducente di far uso **durante la marcia** di **apparecchi radiotelefonici** ovvero di usare cuffie sonore. L'uso è concesso solo se il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie, e che non richiedano per il loro funzionamento l'uso delle mani.

USO DI LENTI

Il titolare di patente di guida, al quale in sede di rilascio o rinnovo della patente stessa sia stato prescritto di integrare le proprie deficienze organiche e minorazioni anatomiche o funzionali per mezzo di lenti o di determinati apparecchi, ha l'obbligo di usarli durante la guida. In tal caso, è consigliabile avere con sé anche un paio di occhiali di riserva.

In ogni caso, se si nota una non perfetta visibilità durante la guida, anche se limitata ad alcuni momenti (ad es. con in buio), è assolutamente necessario ricorrere a vista oculistica.

ALCOOL E SOSTANZE STUPEFACENTI

Per quanto riguarda in modo specifico il mondo del lavoro, la Legge n. 125 del 2001 impone il divieto di assunzione (per il lavoratore) e di somministrazione (per il Datore di lavoro) di bevande alcoliche e superalcoliche. In sostanza, chi usa un veicolo che comporti la Patente di categoria B o superiore non può bere alcolici durante l'intero turno lavorativo.

In ogni caso, alcool e sostanze stupefacenti **alterano la percezione visiva e la abilità fisica del conducente.** Gli effetti negativi dell'alcol sulla guida sono ben noti. Esso agisce su diverse funzioni cerebrali (percezione, attenzione, elaborazione, valutazione ecc.), con effetti diversi e strettamente correlati alla quantità di alcol presente nel sangue, cioè al tasso alcolemico. Quest'ultimo si misura in grammi di alcol per litro di sangue; un tasso alcolemico di 1g/litro indica quindi che in ogni litro di sangue del soggetto è presente 1 grammo di alcol puro; lo stesso tasso alcolemico può venire espresso anche nella forma 1o/oo (uno per mille) oppure 0,1 %. I primi effetti negativi si cominciano a riscontrare già con valori di 0,2 g/litro, ad esempio nella capacità di suddividere l'attenzione tra due o più fonti di informazioni e nell'interazione con la stanchezza; con un tasso di 0,5 g/litro cominciano ad essere compromessi il campo visivo laterale, i tempi di reazione, la resistenza all'abbagliamento, il coordinamento psicomotorio. Con un tasso di 0,8 g/litro i sintomi precedenti si aggravano e viene compromessa anche la capacità di valutazione delle distanze, l'attenzione cala in modo notevole, diminuisce la sensibilità alla luce rossa. Ad un tasso di 1 - 1,2 g/litro i sintomi precedenti si aggravano e compare l'euforia, la visione laterale è fortemente compromessa, come pure la percezione delle distanze e della velocità di movimento degli oggetti. A tassi tra 1,5 e 2 g/litro tutti i sintomi precedenti sono in misura esagerata, con la completa sottovalutazione dei pericoli, lo scoordinamento dei movimenti (ad esempio si accelera invece di frenare), reazioni fortemente rallentate. Tutto questo si riflette sui rischi di incidente grave. I valori sono influenzati dal meccanismo di diffusione dell'alcol, dallo stomaco al sangue e quindi ai liquidi cellulari del cervello, dal contenuto di alcol delle bevande, dal modo in cui l'alcol viene bevuto, dal sesso e dall'età del soggetto, dalla sua abitudine a bere alcolici.



Un esempio in parte generalizzabile è riportato qui:

<i>bevendo...</i>	<i>un uomo di 70 kg raggiunge un'alcoemia di...</i>	<i>una donna di 70 kg raggiunge un'alcoemia di...</i>
<i>1/4 di vino a 12°</i>	<i>0,5 g/litro</i>	<i>0,6 g/litro</i>
<i>1/2 litro di birra a 7°</i>	<i>0,6 g/litro</i>	<i>0,65 g/litro</i>
<i>100 cc di superalcolico a 40°</i>	<i>0,6 g/litro</i>	<i>0,7 g/litro</i>

Comunque, oltre ai valori dell'alcoemia massima, entra in gioco la diversa sensibilità delle persone a quei valori, e soprattutto alla velocità con la quale essi aumentano. Le alterazioni nelle funzioni psichiche e sensoriali, rilevanti per la guida, possono infatti innescarsi a valori diversi da quelli standard: ci sono persone che si ubriacano più facilmente di altre, e non sempre questa variabilità di reazioni dipende dall'abitudine o dall'assuefazione all'uso di alcolici; anzi spesso sono soggetti che abusano di alcol quelli che per primi e più intensamente ne subiscono gli effetti negativi.

Il **rischio di incidente grave** cresce in maniera paurosa all'aumento del tasso alcolemico: fatto pari ad 1 il rischio di quando si è sobri, cresce a 380 quando il tasso alcolemico è pari o superiore a 1,5 g/l: in pratica, l'incidente grave non è più solo molto probabile, ma addirittura quasi sicuro. Ma anche semplicemente con valori compresi tra 0,5 e 0,9 g/l il rischio è 11 volte superiore.

Molti **farmaci** (in primo luogo tranquillanti ed ansiolitici, ma anche antidolorofici, alcuni antistaminici, perfino sciroppi per la tosse) interagiscono con l'alcol, potenziando reciprocamente gli effetti negativi, con notevoli disturbi a carico dell'attenzione e della percezione, ancor più rilevanti in una situazione di stanchezza, stress e mancanza di sonno. Leggete attentamente i foglietti illustrativi dei medicinali ed evitate di ingerire alcol se da essi risulta anche la minima possibilità di effetti cumulativi. Gli effetti cumulativi sono invece sicuri ed "automatici" con tutte le sostanze psicotrope voluttuarie (anfetamine, hashish, marijuana, eroina, sostanze di sintesi ecc.).

È quindi **vietato guidare in stato di ebbrezza** in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche ed in stato di alterazione psico-fisica per assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Le **sanzioni** previste in caso **tasso alcolemico** superiore a 0,5 g/l sono modulate a seconda della concentrazione riscontrata ed aumentano in caso di incidente o/o in orari notturni, e prevedono:

- ammenda pecuniarie anche molto pesanti
- sospensione della patente di guida
- possibile arresto

Per le **droghe**, l'articolo 187 Codice della strada prevede che "Chiunque guida in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito con l'ammenda da euro 1.500 a euro 6.000 e l'arresto da sei mesi ad un anno. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni"

Categorie particolari:

Non possono guidare dopo aver assunto sostanze alcoliche:

- I neopatentati (per i primi tre anni dal conseguimento della patente di guida);
- I conducenti professionali, nell'ambito della loro attività (autisti di autobus, taxi, NCC, autoarticolati, autosnodati, autocarri oltre 3,5 t e complessi di veicoli con massa complessiva superiore a 3,5 t)

Per queste categorie, in caso di accertamento di un valore corrispondente ad un tasso alcolemico non superiore a 0,5, è prevista una sanzione da 155 a 624 euro, mentre nei casi più gravi (tasso superiore a 0,5) le sanzioni sono aumentate di almeno un terzo. Inoltre, in caso di rilevamento di un tasso alcolemico superiore a 1,5 è prevista la revoca della patente; a tale regola non sono soggetti i neopatentati, gli autisti di taxi e NCC, per i quali tale sanzione si applica in caso di recidiva nel corso di un triennio.

(per controllare aggiornamenti: http://it.wikipedia.org/wiki/Guida_in_stato_di_ebbrezza)

IL sonno al volante

La sonnolenza alla guida, pur essendo all'origine di molti incidenti, è ancora sottostimata come fattore determinante di rischio. Le statistiche indicano genericamente come prima causa di incidente stradale la "distrazione", spesso frutto proprio della stanchezza e della sonnolenza del guidatore. Quest'ultima quasi mai viene presa in esame di per sé come "causa", messa in ombra da fattori più evidenti e misurabili (velocità eccessiva, situazione meteo, condizioni del veicolo etc.). Nella realtà, l'eccessiva sonnolenza è associata approssimativamente (come causa diretta o concausa) a circa un incidente stradale su cinque, costituendo una delle principali cause di incidenti mortali in autostrada.

In generale, dormire meno di 5 ore per notte aumenta di 4,5 volte la probabilità di avere un incidente stradale, mentre stare svegli per 24 ore induce errori alla guida simili a quelli commessi da chi ha livelli di alcool nel sangue uguali o superiori a 1,00 g/l. Gli incidenti causati dal "colpo di sonno" sono i più gravi, con un elevato rischio di mortalità dovuto alla totale inazione del guidatore, che addormentandosi non ha consapevolezza dell'imminente pericolo.

I pericoli connessi alla sonnolenza aumentano con l'aumentare delle ore trascorse al volante senza pausa; particolarmente a rischio gli autisti professionali e chi percorre lunghi tragitti in auto, soprattutto nelle prime ore del mattino o durante la notte.

Alcuni caratteristici segnali di pericolo rispetto ad un possibile colpo di sonno sono:

- insistente sensazione di bruciore agli occhi;
- gli occhi tendono a chiudersi e le palpebre si abbassano di frequente, continuiamo a sbadigliare;
- difficoltà a mettere a fuoco le immagini di fronte a noi;
- difficoltà a mantenere dritta la testa, che tende a cadere in avanti;
- sensazione di irrequietezza, con impulso a toccarci continuamente il viso e le braccia;
- brusche manovre di guida che fanno sobbalzare la nostra auto;
- sforzi crescenti per mantenere una traiettoria costante, con frequenti sbandamenti tra la linea della carreggiata e il guardrail;
- carenze nella percezione e nell'immediata comprensione dei segnali stradali;
- insorgere di pensieri confusi, simili ai sogni;
- tempi di reazione più lenti e calo di attenzione nei confronti dei pericoli legati alla guida;
- scarsa consapevolezza dell'effettiva velocità di viaggio del nostro veicolo;
- difficoltà a ricordare gli ultimi km percorsi; se siamo in autostrada non riusciamo a ricordare gli ultimi caselli superati

Consigli

In caso di stanchezza e pericolo di addormentarsi al volante occorre:

- ✓ fermarsi il prima possibile in un punto sicuro;
- ✓ fare un sonnellino indicativamente non superiore a 20 minuti, ed eventualmente prima di ripartire bere un caffè. In ogni caso, l'effetto della caffeina di un paio di caffè espressi dura circa un'ora.

In generale, evitare il sovraccarico lavorativo, fare delle **pause** (ad es. 10 minuti ogni ora e mezza) fermandosi ed uscendo dal veicolo, onde recuperare l'attenzione, garantire il riposo mentale, favorire la circolazione agli arti inferiori, interrompere la postura seduta. Inoltre è consigliabile:

- ✓ Dormire un minimo di **6-7 ore** per notte evitando, se possibile, un risveglio troppo precoce nel mattino al fine di favorire un riposo quantitativamente e qualitativamente adeguato;
- ✓ **Ridurre** il consumo del **fumo**: la sensazione di aumentare lo stato di vigilanza è illusoria! L'ossido di carbonio prodotto dalla combustione delle sigarette e disciolto nel sangue favorisce infatti l'addormentamento "mentale"; il fumo è inoltre uno dei principali fattori di rischio cardiovascolare;
- ✓ Riprendere la guida dopo almeno **un'ora dalla fine del pasto**: subito dopo il pasto infatti aumenta la probabilità di sonnolenza e di una riduzione dell'attenzione;
- ✓ **Evitare** pasti troppo **abbondanti e pesanti** durante il lavoro, onde ridurre la probabilità di una conseguente riduzione di concentrazione e della soglia di attenzione, ma anche a casa al fine di prevenire stanchezza e a lungo termine malattie metaboliche, digestive e cardiovascolari.

Metodi inefficaci che quindi vanno essere evitati sono:

- ✓ orari di guida prolungati e senza pause e/o eccesso di velocità allo scopo di terminare prima il lavoro;
- ✓ Rimpinzarsi di caffè: ha effetti solo temporanei, di breve durata;
- ✓ Bagnarvi il viso con acqua fredda: altro rimedio di breve durata;
- ✓ Fumare: effetto di breve durata, che ha come contropartita la diminuzione dell'apporto di ossigeno al cervello. L'ossido di carbonio prodotto dalla combustione delle sigarette e disciolto nel sangue favorisce infatti l'addormentamento "mentale"; il fumo è inoltre uno dei principali fattori di rischio cardiovascolare;
- ✓ Alzare l'autoradio: è un rimedio peggiore del male; non vi sveglia ma anzi, alla lunga, vi procura un affaticamento sensoriale che peggiora la situazione. Piuttosto, sintonizzate la radio su una stazione con programmi interessanti per voi, o che alterni musica, dialoghi, notiziari ecc.
- ✓ Uso di stimolanti, droghe etc.

I PASTI E LA SONNOLENZA

Il motivo per cui dopo pranzo avvertiamo la sonnolenza è ricercarsi nel **carico glicemico**, ovvero la misura di quanto quello che mangiamo fa salire la concentrazione di glucosio nel sangue provocando l'innalzamento dell'insulina in modo da far abbassare la glicemia. Un pasto ad alto carico glicemico provoca un innalzamento della glicemia e, quindi l'organismo fa entrare in gioco l'insulina per abbassarla, provocando così una forte sensazione di stanchezza. Ovviamente per tenere sotto controllo il carico glicemico bisogna stare attenti alle quantità ma anche al tipo di alimento; pane, pasta, focacce ma anche dolci e zuccheri raffinati possono far alzare il carico glicemico e quindi provocare la sonnolenza post prandiale.

Il rimedio più efficace contro la sonnolenza post prandiale è tenere sotto controllo il carico glicemico, consumando dei pasti che non alzino troppo il livello della glicemia nel sangue e inneschino, quindi, l'azione dell'insulina.

L'ideale sarebbe iniziare il pasto con una porzione di verdure crude e cotte, molto digeribili e sazianti e ricche di fibre; poi abbinare i cereali alle proteine: anche in questo caso vi potrete saziare facilmente e, allo stesso tempo tenere basso il carico di glicemico. Sì anche ai legumi, naturalmente ricchi di fibre e di antiossidanti; bene anche le proteine animali ma non ai latticini perché provocano un forte rilascio di insulina.

Per ottenere il carico glicemico di un cibo, bisogna moltiplicare la quantità di carboidrati nell'alimento espressa in grammi per l'indice glicemico dell'alimento stesso, diviso 100.

ALIMENTO	INDICE GLICEMICO	PORZIONE MEDIA (gr)	CARBOIDRATI PER PORZIONE (gr)	CARICO GLICEMICO
Corn flakes	72-87	30	26	18,72-22,62
Patate bollite	78	200	36	28
Anguria	76	150	6	5
Pane bianco	5	50	29	22
Pane integrale	4	50	24	18
Riso bianco (bollito)	73	80	64	46
Riso integrale (bollito)	68	80	62	42
Saccarosio	67	5	5	3
Pizza margherita	62	350	185,15	114,8
Banana matura	62	150	23,25	14,42
Muesli	57	30	22	13
Banana acerba	51	120	18	9
Spaghetti	49	80	63	31
Spaghetti integrali	48	80	53	25
Mela	28-44	120	13-16	4-6
Arancia	43	150	12	5
Fagioli	30-43	150	29,10	8,73-12,5
Pera	33-42	120	11-13	4-5
Carote (bollite)	39	200	15	6
Lenticchie	22-30	150	15,4	3-5
Latte parz. scremato	28	125	6,25	1,75
Pompelmo	26	150	9,3	2,42
Ciliegie	23	150	9	2
Pomodori	9	200	5,6	0,5

La Sindrome delle Apnee Ostruttive del Sonno

Le persone affette dalla **Sindrome delle Apnee Ostruttive del Sonno (OSAS)**, un diffuso disturbo del sonno, hanno un rischio di incidente stradale da 2 a 7 volte superiore a quello osservato nelle persone sane; tale rischio è più che doppio rispetto a quello imputabile all'abuso di alcool e/o al consumo di tranquillanti o cannabis.

I soggetti con sospetta "OSAS" rientrano mediamente in uno o più dei seguenti casi:

- russamento rumoroso e abituale (tutte le notti), persistente (da almeno sei mesi) «intermittente» per la presenza di «pause» respiratorie (apnee), e sonnolenza diurna
- i soggetti in cui, oltre al dato anamnestico del russamento, sia riscontrabile una delle seguenti condizioni:
 - obesità - micrognatia e/o retrognatia - collo grosso
- i soggetti per i quali emerga russamento e la presenza di una o più delle seguenti patologie: ipertensione arteriosa farmaco-resistente; aritmie (FA); diabete mellito tipo 2; cardiopatia ischemica cronica; eventi ischemici cerebrali - broncopneumopatie.

Idoneità alla guida e rilascio o rinnovo della patente

Rinnovo: ogni 10 anni fino ai 50 anni di età;
 ogni 5 anni per età compresa tra 50 e 70 anni;
 ogni 3 anni per età compresa tra 70 e 80 anni;
 ogni 2 anni oltre gli 80 anni.

Febbraio 2016: Pubblicati in Gazzetta Ufficiale gli indirizzi medico-legali da osservare per l'**accertamento dell'idoneità alla guida dei soggetti affetti da Sindrome delle Apnee Ostruttive del Sonno (OSAS)**, o sospettati di essere affetti da tale malattia.

I richiedenti il rinnovo o il rilascio della patente di guida **individuati dal medico monocratico** come «soggetti con sospetta OSAS» sulla base dei criteri prima riportati, dovranno essere oggetto di ulteriore approfondimento mediante il **questionario della sonnolenza di Epworth**

Questionario sulla Sonnolenza "Epworth Sleepiness Scale (ESS)"

Che probabilità ha di appisolarsi o di addormentarsi nelle seguenti situazioni, indipendentemente dalla sensazione di stanchezza?

- 0 = non mi addormento mai
- 1 = ho qualche probabilità di addormentarmi
- 2 = ho una discreta probabilità di addormentarmi
- 3 = ho un'alta probabilità di addormentarmi

- A. Seduto mentre leggo
- B. Guardando la TV
- C. Seduto, inattivo in un luogo pubblico (a teatro, ad una conferenza)
- D. Passeggero in automobile, per un'ora senza sosta
- E. Sdraiato per riposare nel pomeriggio, quando ne ho l'occasione
- F. Seduto mentre parlo con qualcuno
- G. Seduto tranquillamente dopo pranzo, senza avere bevuto alcoolici
- H. In automobile, fermo per pochi minuti nel traffico

Risultati:

- da 11 a 24: Attenzione! avete una spiccata tendenza all'addormentamento durante il giorno. Parlatene con il vostro medico!
- minore di 11 : avete una propensione alla sonnolenza diurna nei limiti della normalità.

Si può fare in Internet, es.

<http://www.narcolessia.it/test-questionario-sonnolenza.php>

Sulla base dei risultati del questionario potranno essere individuati i seguenti **profili di rischio per la circolazione stradale**:

- A. basso rischio: rientrano in tale profilo i soggetti, rissatori abituali, con sonnolenza assente o di lieve entità; nei confronti degli stessi il medico monocratico è in condizione di poter procedere al rilascio della certificazione dell'idoneità alla guida.
- B. medio rischio: sono inquadrabili in tale livello i soggetti con sonnolenza lieve che presentano una delle condizioni elencate ai punti 2 o 3. Per questi soggetti, il medico monocratico, potendo dubitare sulla sussistenza di adeguate condizioni di sicurezza alla guida, potrà demandare la valutazione dell'idoneità alla guida alla Commissione medico locale
- C. elevato rischio: i soggetti per i quali emerga una condizione di eccessiva sonnolenza diurna. In tali soggetti il giudizio sull'idoneità alla guida deve essere sospeso da parte del medico monocratico e rimesso alle valutazioni della CML.

Reati e punti patente

TABELLA DECURTAZIONE PUNTI PATENTE

[http://www.poliziadistato.it/articolo/544%20La tabella delle penalita/](http://www.poliziadistato.it/articolo/544%20La%20tabella%20delle%20penalita/)

- 10 punti

- **Superare i limiti di velocità di oltre 60 km/h.**
- **Circolare contromano nelle curve, sui dossi o in condizioni di limitata visibilità o su strada divisa in carreggiate separate**
- Sorpasso effettuato in situazioni gravi e pericolose (curve, dossi, incroci etc..). Sorpasso per veicoli pesanti (> 3.5t); sorpasso di veicoli fermi ai semafori, ai passaggi a livello o incolonnati, di tram o filobus fermi; sorpasso di veicolo che sta a sua volta già sorpassando, etc..
- Trasporto di materie pericolose senza autorizzazione o in violazione delle prescrizioni
- Trasporto di materie pericolose senza osservare le prescrizioni ministeriali relative ad idoneità tecnica e dispositivi di equipaggiamento dei veicoli
- Mancato rispetto di oltre il 20% del periodo minimo di riposo giornaliero e del limite giornaliero dei tempi di guida per gli autisti di camion e autobus muniti di tachigrafo
- **Fare inversione di marcia in autostrada o sulle strade extraurbane principali o procedervi in contromano**
- **Effettuare retromarcia in autostrada**

- 8 punti

- Mancato rispetto della distanza di sicurezza che abbia causato un incidente con lesioni gravi
- Comportamento irregolare o pericoloso nei passaggi ingombrati e nelle strade di montagna che abbia causato gravi lesioni a persone
- **Fare inversione di marcia in prossimità o in corrispondenza degli incroci, delle curve o dei dossi**
- **Violare l'obbligo di precedenza ai pedoni**
- Violazione dell'obbligo di consentire al pedone in stato di invalidità o a bambini e anziani l'attraversamento di una strada

- 6 punti

- **Mancata osservanza dello stop**
- **Passaggio con semaforo rosso o agente del traffico**
- Violare gli obblighi di comportamento ai passaggi a livello
- **Superare i limiti di velocità di oltre 40 km/h, ma non di oltre 60 km/h**

- 5 punti

- **Circolare a velocità non commisurata alle particolari condizioni in cui si svolge la circolazione**
- **Violare gli obblighi relativi alla precedenza**
- **Mancato rispetto delle regole di sorpasso**
- **Non osservare le distanze di sicurezza con conseguente collisione e gravi danni ai veicoli**
- Comportamento irregolare o pericoloso nei passaggi ingombrati e nelle strade di montagna causando gravi danni a veicoli
- Condurre un motociclo o una motocarozzetta senza casco, con casco irregolare o non allacciato, ovvero trasportare altro passeggero in tali condizioni.
- **Mancato allacciamento delle cinture del conducente e/o del trasportato minorenne o mancato uso dei seggiolini per bambini**
- **Alterare il corretto uso delle cinture.**
- **Usare cuffie o apparecchi radiotelefoni durante la guida e mancato utilizzo delle lenti se prescritte**
- Mancato rispetto di oltre il 10% del periodo minimo di riposo giornaliero per gli autisti di camion e autobus muniti di tachigrafo
- Mancato rispetto di oltre il 20% del periodo minimo di riposo giornaliero per gli autisti di camion e autobus muniti di tachigrafo
- Mancato rispetto di oltre il 10% del periodo minimo di riposo giornaliero per gli autisti di camion e autobus non necessitanti di tachigrafo
- Mancato rispetto di oltre il 20% del periodo minimo di riposo giornaliero per gli autisti di camion e autobus non necessitanti di tachigrafo
- Circolare con tasso alcolemico accertato superiore a 0 e non superiore a 0,5 g/l per conducenti < 21 anni, neo patentati cat. B, per trasporti professionali di persone e di cose, di veicoli > 3,5t, di veicoli con rimorchio con MCPC > 3,5, di autobus, di autoarticolati, di autosnodati

- 4 punti

- **Circolare contromano (non in curva)**
- **Omettere di occupare la corsia più libera a destra, sulle strade con carreggiata a due o più corsie**
- Caduta o spargimento sulla carreggiata di materie viscidie ed infiammabili o che potrebbero causare pericolo
- Trasportare cose con eccedenza di carico superiore a 3 t., o superiore al 30% della massa complessiva per i veicoli fino a 10 t.
- Trasportare merci pericolose con eccedenza di carico rispetto al limite consentito
- Trasportare persone in sovrannumero sui veicoli adibiti abusivamente a taxi o a noleggio
- Circolare in autostrada con veicolo avente carico disordinato, non saldamente assicurato ovvero con carico suscettibile di dispersione perché non coperto adeguatamente
- **Non fermarsi in incidente con soli danni a cose causato dal proprio comportamento**
- **Violazione dell'obbligo di consentire al pedone attraversamento di una strada sprovvista di strisce pedonali** ("Sulle strade sprovviste di attraversamenti pedonali i conducenti devono consentire al pedone, che abbia già iniziato l'attraversamento impegnando la carreggiata, di raggiungere il lato opposto in condizioni di sicurezza")

- 3 punti

- **Superare i limiti di velocità di oltre 10 km/h e di non oltre i 40 km/h**
- **Mancato accertamento delle condizioni per effettuare il sorpasso**
- **Non osservare le distanze di sicurezza nei confronti di determinate categorie di veicoli, non osservare la distanza di sicurezza con conseguente collisione con soli danni a cose**
- **Far uso dei fari abbaglianti in condizioni vietate**
- Non osservare le prescrizioni di sistemazione e segnalamento di carico sul veicolo e omettere le cautele nel trasporto di carichi sporgenti
- Trasportare cose con eccedenze di carico non superiori a 3 t., o al 30% della massa a pieno carico per veicoli sino a 10 t.

- Circolare con autocarri adibiti a trasporto di veicoli, di animali, di container, macchine agricole o operatrici e balle di paglia e fieno con eccedenze consentite in altezza sulle strade larghe meno di 6,50 mt. ovvero aventi opere di sottovia con franco libero superiore a 20 cm.
- Mancato rispetto di oltre il 10% del periodo minimo di riposo settimanale per gli autisti di camion e autobus muniti di tachigrafo
- Mancato rispetto di oltre il 10% del periodo minimo di riposo settimanale per gli autisti di camion e autobus non necessitanti di tachigrafo
- Mancato rispetto degli obblighi verso funzionari, ufficiali e agenti

- 2 punti

- **Mancato rispetto della segnaletica, ad eccezione dei segnali di divieto di sosta e di fermata**
- Sorpasso a sinistra di un tram in fermata in sede stradale non riservata
- **Effettuare cambiamenti di direzione o di corsia per inversione di marcia o svolte senza osservare le prescrizioni imposte**
- Sosta nelle corsie riservate al transito degli autobus o veicoli su rotaia; sosta o fermata negli spazi riservati a veicoli per persone invalide o in corrispondenza di rampe, scivoli o corridoi di transito; sosta negli spazi riservati alla fermata degli autobus o dei taxi.
- Omettere di liberare la carreggiata o di segnalare ingombri provocati dal proprio veicolo
- **Omettere di segnalare il veicolo fermo sulla carreggiata, fuori dei centri abitati con l'apposito segnale di triangolo; non utilizzare i dispositivi di protezione rifrangenti individuali**
- Trainare veicoli in avaria senza adeguata segnalazione o violando le altre prescrizioni
- Violare le prescrizioni per la circolazione sulle autostrade e sulle superstrade (strade extraurbane principali)
Rientrano in questa ipotesi:
 - lasciare in sosta i veicoli sulle autostrade o sulle aree di servizio o di parcheggio
 - esercitare attività di soccorso senza autorizzazione, etc.
- **Violare le prescrizioni dei comportamenti durante la circolazione in autostrada o sulle superstrade**
Rientrano in questa ipotesi ad esempio:
 - non osservare l'obbligo di immettersi sulle autostrade e sulle superstrade servendosi delle apposite corsie e dando la precedenza ai veicoli circolanti sulle corsie di scorrimento;
 - uscire dalle stesse autostrade o superstrade senza servirsi delle apposite corsie di decelerazione
 - **cambiare corsia di marcia senza la preventiva segnalazione**
 - in caso di arresto del traffico su tratti ove la corsia di emergenza manchi o sia occupata, non agevolare il transito di veicoli di polizia o di soccorso omettendo di portarsi il più vicino possibile alla striscia di sinistra della prima corsia
 - lasciare in sosta di notte il veicolo senza tenere accese le luci di posizione e quelle di emergenza
 - procedere affiancato ad altro veicolo in autostrada o sulle superstrade
 - non osservare il corretto incolonnamento per il pagamento del pedaggio
- Trasportare cose in eccedenza di peso non superiore a 2 t. o al 20% della massa per veicoli sino a 10 t.
- Trasporto di materie pericolose senza osservare le prescrizioni ministeriali per la tutela dei conducenti o dell'equipaggio e la adeguata compilazione dei documenti di trasporto e delle istruzioni di sicurezza
- Trasportare persone in sovrannumero sulle autovetture
- Trainare veicoli, che non siano rimorchi, sulle carreggiate, sulle rampe, sugli svincoli, sulle aree di parcheggio di servizio e su ogni altra pertinenza delle autostrade
- Ostacolo alla circolazione o accodamento alla marcia dei mezzi adibiti a servizi di polizia, antincendio e autoambulanze
- Mancato rispetto di oltre il 10% il limite giornaliero massimo dei periodi di guida per gli autisti di camion e autobus non necessitanti di tachigrafo
- Mancato rispetto di oltre il 20% il limite settimanale massimo dei periodi di guida per gli autisti di camion e autobus non necessitanti di tachigrafo
- Mancato rispetto delle disposizioni relative alle interruzioni di guida per gli autisti di camion e autobus non necessitanti di tachigrafo
- Non osservare gli obblighi previsti in caso di incidente, come la salvaguardia, la sicurezza della circolazione ed il mantenimento dello stato dei luoghi e delle tracce; in incidente con soli danni a cose evitare intralcio alla circolazione; fornire le proprie generalità; etc..
- Mancato rispetto di oltre il 10% il limite giornaliero massimo dei periodi di guida per gli autisti di camion e autobus muniti di tachigrafo
- Mancato rispetto di oltre il 20% il limite settimanale massimo dei periodi di guida per gli autisti di camion e autobus muniti di tachigrafo
- Mancato rispetto delle disposizioni relative alle interruzioni di guida per gli autisti di camion e autobus muniti di tachigrafo

- 1 punto

- **Non far uso dei dispositivi di illuminazione o segnalazione visiva quando è prescritto**
- **Uso improprio dei fari**
- Trasportare cose con eccedenza di carico non superiore ad 1 t. o al 10% per veicoli fino a 10 t.
- Non avere ampia libertà di movimento nelle manovre, trasportare persone in soprannumero e trasporto irregolare di persone, animale e oggetti
- Trasportare persone in soprannumero sui veicoli a due ruote, ovvero violare le prescrizioni relative al trasporto di oggetti o trainare o farsi trainare con veicoli a due ruote
- Mancato rispetto di oltre il 20% il limite settimanale massimo dei periodi di guida per gli autisti di camion e autobus muniti di tachigrafo
- Mancato rispetto di oltre il 20% il limite settimanale massimo dei periodi di guida per gli autisti di camion e autobus non necessitanti di tachigrafo

L'OMICIDIO STRADALE

Si tratta dell'introduzione dei nuovi reati di omicidio stradale (art. 589-bis c.p.) e di lesioni personali stradali (art. 590-bis c.p.), ad opera della L. 23 marzo 2016, n. 41, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 70 del 24 marzo 2016 e in vigore da 25 marzo 2016. Si riportano alcuni stralci di questa recente normativa.

Oggi è un reato autonomo, graduato su tre varianti

- resta la pena da 2 a 7 anni di carcere (articolo 589 C.P.) per l'ipotesi base, quando la morte sia stata causata violando il Codice della strada
- pena da 8 a 12 anni di carcere per chi provoca la morte di una persona sotto effetto di droghe o in stato di ebbrezza grave (con un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro)
- reclusione da 5 a 10 anni in caso di omicidio stradale commesso da conducente di veicolo a motore che risulti in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 0,8 g/l ma non superiore a 1,5 g/l. La stessa pena è estesa ad ulteriori ipotesi di gravi infrazioni al codice della strada, quali:
 - ✓ superamento di specifici limiti di velocità: oltre i 70 km/h in strada urbana e superiore di 50km/h rispetto alla velocità consentita in strada extraurbana;
 - ✓ attraversamento delle intersezioni semaforiche disposte al rosso o circolazione contromano;
 - ✓ effettuazione di una manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi;
 - ✓ effettuazione di sorpassi azzardati.

Omicidio stradale plurimo: Nel caso il conducente provochi la morte di più persone oppure la morte di una persona e lesioni, anche lievi o lievissime, di un'altra persona o più persone, il limite massimo di pena stabilito è di 18 anni.

La nuova legge stabilisce che per l'omicidio stradale è sempre consentito l'arresto in flagranza di reato. In presenza delle aggravanti l'arresto diventa sempre obbligatorio. Un'altra novità è rappresentata dall'arresto consentito in flagranza di reato anche nel caso in cui il conducente responsabile dell'incidente si sia fermato ed abbia prestato soccorso.

In caso di fuga, l'arresto è sempre consentito. Se il conducente scappa dopo l'incidente scatta l'aumento di pena da un terzo fino a due terzi: in ogni caso non potrà mai essere inferiore a 5 anni per l'omicidio e a 3 anni di reclusione per le lesioni.

Lesioni stradali: invariata la pena base, per lesioni provocate per violazione al codice della strada). Novità, previsti da 3 a 5 anni per le lesioni gravi e da 4 a 7 per quelle gravissime. In ogni caso, se il conducente si trova in stato di ebbrezza lieve (sopra la soglia di 0,8 g/l) o se ha causato l'incidente per via di condotte pericolose scatta la reclusione da un anno e 6 mesi a 3 anni per le lesioni gravi e da 2 a 4 anni per quelle gravissime.

Mezzi pesanti: l'ipotesi più grave di reato (omicidio e lesioni) si applica a camionisti, autisti di autobus e in genere ai conducenti di mezzi pesanti. Per costoro, anche in presenza di ebbrezza lieve (tasso alcolemico superiore a 0,8 g/l ma inferiore a 1,5) saranno applicati gli aggravati di pena.

La pena è diminuita fino alla metà quando l'incidente è avvenuto con il concorso di colpa della vittima o di terzi.

Per il nuovo reato è previsto il raddoppio dei termini di prescrizione.

Consigli per la guida

Informazioni preliminari

Prima di mettersi alla guida informarsi sulle condizioni **meteo** e sulla **viabilità** delle strade del percorso programmato.

In merito alla presenza o meno di traffico in tempo reale, un suggerimento può essere quello di vedere il percorso su "Google maps" con l'opzione "traffico" selezionata; questa operazione ovviamente va fatta prima di mettersi alla guida o comunque con il veicolo fermo, in posizione sicura.

POSIZIONARSI ALLA GUIDA

Per trovare la postura corretta, **tenete le spalle perfettamente appoggiate allo schienale** e **distendete le braccia sino a toccare con i polsi la parte superiore del volante**: appena sarete in grado di toccarla senza sollevare le spalle avrete già cominciato ad assumere la posizione corretta. **Lo schienale deve essere sufficientemente verticale** in modo che la schiena sia sempre ben aderente allo stesso e che con le braccia allungate, ma non tese, si possa raggiungere comodamente la sommità del volante.

Le **mani devono sempre stare alle 9 e 15** con i 2 pollici ben inseriti tra volante e razze, quindi sempre "in presa".

Il sedile va fatto scorrere sino a quando tutti e tre i pedali possono essere premuti a fondo con facilità. La posizione dello stesso va regolata anche in base alla lunghezza delle gambe e all'angolo che i piedi formeranno con i pedali: premete a fondo (con la parte larga della pianta) la frizione e spostate il sedile sino a quando la coscia tocca, ma non preme, il sedile stesso. Confermate questa posizione anche con il piede destro: premete l'acceleratore e poi passate al freno (tenendo il tacco ben appoggiato al pavimento). **Badate che il piede non formi con la cavaglia un angolo inferiore ai 90°.**

Nel caso di **vetture guidate da più persone**, è bene adattare sempre la posizione sedile-volante-cintura alla nostra corporatura. Come si è visto, non basta (come fanno in molti) semplicemente spostare qualche cm più avanti o più indietro il sedile, ma bisogna sempre eseguire scrupolosamente le procedure sopra descritte (non temete con il passare del tempo assumerete la posizione corretta in pochissimi secondi, anche qui è solo questione di abitudine).

Altra regolazione importantissima, ma che in pochissimi eseguono, è quella relativa al **poggiatesta**. Questo è fra i più importanti componenti dedicati alla sicurezza e andrebbe regolato un po' meglio di come avviene di solito: se non è posizionato a dovere, non serve a nulla. Nemmeno basta che sia genericamente all'altezza della nuca: l'escursione del corpo in caso di tamponamento è talmente elevata che il capo rischia di essere proiettato all'indietro sino a scavalcare il poggiatesta, piegandosi tanto da provocare "colpi di frusta" o nelle peggiori delle ipotesi lesioni alla colonna vertebrale. Per evitare ciò, è sufficiente rispettare due condizioni: il punto più alto del poggiatesta deve trovarsi sopra (di 3-5 centimetri) la sommità del capo; la distanza nuca-poggiatesta non deve superare i 5-8 centimetri.

Per chi ha i capelli lunghi, è inoltre altamente consigliabile mettersi alla guida togliendosi il molletta fermacapelli. Questa infatti, in caso di tamponamento subito da terzi, durante la decelerazione si può trovare ad occupare la zona tra capo e poggiatesta, arrecando danni al guidatore.

gli specchietti

Infine per avere sotto controllo tutto ciò che avviene intorno a noi è bene regolare al meglio gli specchietti. Innanzitutto, è bene ribadire che gli specchietti presenti su un'auto sono generalmente tre. Ed è buona norma utilizzarli tutti. Chi, come molti, si serve solo di quello centrale, avrà per forza di cose un panorama ridotto di ciò che accade alle sue spalle. Prima di mettersi in marcia, i retrovisori vanno regolati di modo che, per guardarli, non sia necessario allungare il collo o piegare la testa, ma basti girare gli occhi. Per una visione ottimale, è bene che laddove finisce il campo visivo di uno cominci quello dell'altro.

ORGANIZZARE GLI SPOSTAMENTI

Fondamentale anche disporre di alcune informazioni, in particolare per viaggi lunghi:

- condizioni meteo previste
- traffico e viabilità
- eventuali limitazioni, relativi ad aree o giorni particolari.

Quanto sopra può essere evidentemente consultato su **internet**, oltre alle tradizionali notizie in diretta via **radio**, e gli eventuali **pannelli informativi** diffusi ad esempio lungo le autostrade.

Anche alcuni navigatori satellitari sono predisposti per questo tipo di informazioni.

Guida con la pioggia

L' "aquaplaning" indica il galleggiamento del veicolo su uno strato d'acqua raccolto sul fondo stradale anche per cause diverse dalla pioggia; davanti al pneumatico si forma un "cuneo" di acqua che gli intagli sul battistrada non sono più in grado di "pompate" lateralmente, finché il **pneumatico perde completamente aderenza**. Il fenomeno aumenta in proporzione allo spessore dello strato d'acqua, all'usura del battistrada, alla velocità del veicolo.

In caso di pioggia occorre procedere guidando con attenzione mantenendo una velocità moderata, evitando brusche accelerazioni, decelerazioni e improvvise sterzate. Particolarmente insidiose possono essere le pozzanghere, quando - come spesso accade - non se ne conosce la profondità. Alcuni tratti di strada possono essere seriamente allagati: affrontarli a velocità eccessiva implica la certezza della assoluta ingovernabilità del veicolo. La ridotta aderenza rende necessario aumentare in modo consistente la **distanza di sicurezza**, dal 20 all' 80% a seconda delle condizioni.

Nelle frenate di emergenza con blocco delle ruote, su terreno bagnato, occorre affrontare un duplice rischio: l'allungamento dello spazio di arresto e la ingovernabilità del veicolo, che non risponde ai comandi dello sterzo.

Entrambi sono il risultato della scarsa aderenza, e possono essere favorevolmente risolti dall'ABS, ma solo entro certi limiti.

Guida in inverno

In inverno c'è poca luce e tutto ciò che migliora la **visibilità** va mantenuto in perfetto stato. Curare quindi la pulizia di proiettori, fanali e cristalli e verificare il funzionamento di tergi e lavavetro; inoltre, è bene sfruttare le possibilità dell'impianto di climatizzazione per eliminare l'**appannamento** del parabrezza e dei cristalli laterali. Tenere presente, però, che con temperature esterne inferiori a 5 °C il compressore del condizionatore non si attiva per evitare che si danneggi.

Si devono tenere sempre d'occhio le condizioni dell'**asfalto**, visto che la formazione di ghiaccio è sempre in agguato. La guida in condizioni di scarsa aderenza dev'essere improntata alla massima prudenza e alla dolcezza: acceleratore, freni e sterzo vanno usati con misura e in caso di sbandamenti si deve controsterzare prontamente.

A bordo conviene tenere una piccola dotazione d'emergenza per far fronte alle neviccate, come una scopetta per rimuovere la neve, una spatola per raschiare il ghiaccio dai cristalli ecc.

Guida con la nebbia

Ogni anno sono centinaia le vittime di imprudenze durante la guida con nebbia, spesso in colossali tamponamenti a catena ma anche in uscite di strada, impatti con alberi, pali, spallette di ponti o in scontri frontali. Valutate obiettivamente le vostre necessità di mobilità con l'automobile; se potete, rinunciate.

La nebbia ha la pessima caratteristica di assorbire e disperdere la luce (l'accensione dei proiettori di profondità crea solo un pericoloso "muro luminoso"), di diminuire il contrasto e la differenza dei colori e quindi la visibilità degli oggetti. Per questo, è meglio non illudersi troppo sull'efficacia dei fendinebbia anteriori: sono ottimi per migliorare la visibilità delle strisce di margine o di corsia, ma potrebbero essere insufficienti per la percezione di ostacoli. Con la nebbia diventa anche più difficile la valutazione della differenza di velocità con il veicolo che precede.

Con la nebbia, la vostra incolumità è condizionata non solo dal vostro comportamento, ma soprattutto dal comportamento (e dagli errori) degli altri. La tecnologia propone dispositivi, alcuni ancora sperimentali, che si dichiarano in grado di assistervi o di informarvi nella guida nella nebbia; se ve ne siete dotati, apprezzandone l'utilità, non affidatevi tuttavia solo ed interamente ad essi. Rimane il rischio di essere coinvolti in incidenti di cui non ne è provvisto, o di malfunzionamenti o mancate risposte del dispositivo per situazioni anomale.

Il consiglio fondamentale è: **diminuire la velocità e rendersi visibili**.

La velocità dovrà essere mantenuta nei limiti imposti dalla visibilità di oggetti non emettitori di luce. Occorre infatti mettersi nella condizione di poter percepire in tempo la presenza di un ostacolo e di poter poi arrestare il veicolo. Quindi:

- ✓ Accendete le luci antinebbia.
- ✓ Rispettate le indicazioni luminose "a messaggio variabile" che trovate lungo la strada, in particolare le limitazioni di velocità.
- ✓ Prestate attenzione ai messaggi ed alle informazioni che possono essere trasmessi per radio.
- ✓ Concentrate l'attenzione sulla strada e sulla guida. Se si percorre un lungo tratto senza traffico in nebbia fitta, l'occhio - in mancanza di stimoli - tende a focalizzarsi su una distanza "di riposo" di circa tre metri: mantenete l'attenzione molto più in avanti. Non fate l'errore di tenere l'andatura di chi vi sta davanti, seguendone le luci: non avete nessuna garanzia che quel conducente abbia una visibilità migliore della vostra.
- ✓ Evitate il sorpasso nelle strade con carreggiata a doppio senso.
- ✓ Nel caso in cui ci si debba fermare è bene farlo solo in caso di necessità e fuori della carreggiata, rallentando gradualmente; attivate in ogni caso la segnalazione luminosa di pericolo (indicatori di direzione simultanei) e tenete accesi gli antinebbia posteriori. Se si tratta di una sosta di emergenza, seguite precauzioni supplementari.

Il veicolo

Controlli preliminari sempre necessari

- ✓ luci, lampeggianti (frecce)
- ✓ tergicristallo
- ✓ visibilità
- ✓ specchi retrovisori
- ✓ ordine posto di guida (*es: NO oggetti sul pavimento*)
- ✓ pneumatici (*battistrada , pressione etc.*)

Una volta alla guida, fare attenzione ad eventuali malfunzionamenti (rumori anomali, frenata lunga, vibrazioni etc.).

Il climatizzatore

In estate, per **accelerare il raffreddamento dell'abitacolo**, ripartendo, per esempio, da un parcheggio, viaggiate per un paio di minuti con i finestrini abbassati, così da espellere rapidamente l'aria rovente. Se il condizionatore è manuale, inserite contemporaneamente il ricircolo e regolate il ventilatore su una velocità intermedia, per passare, dopo circa un minuto, alla massima velocità. Una volta raggiunta la temperatura ideale, ricordate di disinserire il ricircolo, per migliorare l'ossigenazione dell'abitacolo e evitare, alla lunga, l'insorgere di torpore.

Utile anche in inverno: il climatizzatore, in tutte le stagioni, **permette di ridurre il tasso di umidità nell'abitacolo** impedendo l'appannamento dei vetri quando piove oppure quando viene inserito il ricircolo per un periodo abbastanza lungo. Se la temperatura dovesse scendere troppo, si può, naturalmente, utilizzare il riscaldamento per riportarla a livelli confortevoli.

Il filtro: I sempre più diffusi filtri antipolline rendono ancor più indispensabile l'uso del condizionatore. **Assorbono, infatti, l'umidità esterna e la rilasciano nell'abitacolo appena la ventola inizia a funzionare.** Risultato: il quasi immediato appannamento del parabrezza se non si accende subito il condizionatore. E' anche importante che il filtro antipolline venga sostituito alle scadenze previste. Altrimenti, intasandosi progressivamente, rischia di diventare un "tappo" alla circolazione dell'aria, anche con la ventola (e relativo rumore) al massimo.

Cattivi odori: I fattori che concorrono alla formazione di odori sgradevoli nell'impianto di climatizzazione sono 3:

- presenza di batteri nell'evaporatore,
- l'ossidazione dell'alluminio (con il quale l'evaporatore è realizzato)
- l'eventuale presenza di residui di tabacco.

Da qualche tempo, le industrie produttrici fanno ricorso a sostanze che prevengono la formazione di batteri e la corrosione del metallo, ma non sempre il trattamento è efficace per tutto l'arco di vita della vettura. Concessionari e installatori di solito dispongono di prodotti spray specifici per lavare e deodorare l'interno dell'evaporatore e, in qualche caso, anche di apparecchiature in grado addirittura di sterilizzare l'impianto. Preventivamente, comunque, si dovrebbe evitare di fumare in auto, quanto meno a ricircolo inserito.

Lunotto e cristalli

È molto importante disporre della massima visibilità, in questo senso è importante:

- tenere pulito il vetro
- in inverno, togliere il ghiaccio con strumenti idonei, evitando getti di acqua molto calda. Non partire con il vetro appannato
- in ogni caso, tenere pulito il vetro anche nel lato interno , spolverandolo periodicamente.. in questo modo si riduce anche la potenziale condensa.
- sostituire le spazzole tergicristallo quando sono deteriorate. Per evitare danni precoci, non azionare le spazzole sul parabrezza brinato - cosa peraltro inutile - e ricordarsi di disinserire il tergilunotto quando il vetro è asciutto (lavorando a secco, la gomma si deteriora).
- indossare idonei occhiali da sole durante i percorsi che possono comportare abbagliamento

Ruote e pneumatici

La **pressione di gonfiaggio ideale** dei pneumatici è quella seguire **riportata sul libretto** dell'auto o nelle istruzioni riportate all'interno del tappo del serbatoio dal costruttore del veicolo.

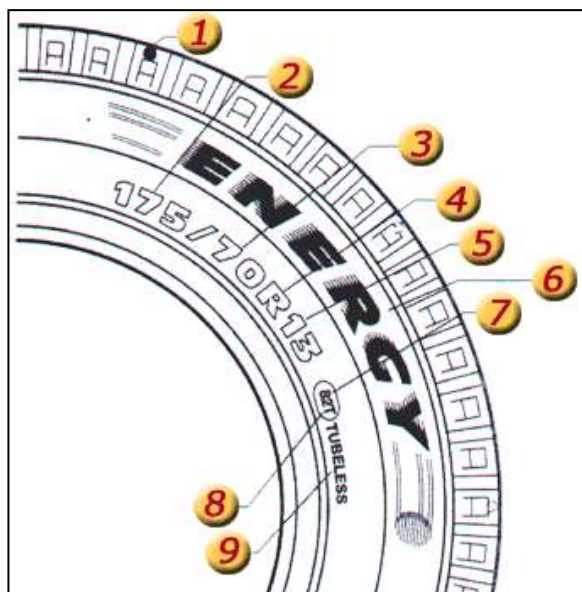
Verificare la pressione dei pneumatici **1 volta al mese** circa e anche in caso di **brusca variazione della temperatura**.

Un pneumatico sottogonfiato, anche leggermente, si surriscalda e può scoppiare in qualsiasi momento. L'usura del battistrada più veloce sui lati e il vostro consumo di carburante aumenterà. A volte il fianco del vostro pneumatico potrà anche consumarsi in caso di un notevole sottogonfiaggio.

Al contrario, il battistrada di un pneumatico con pressione troppo alta si consumerà molto più velocemente e sarà più vulnerabile se viaggiate su una strada dissestata o terra non battuta. In tal caso, diminuisce inoltre la superficie che poggia a terra del battistrada, riducendo parimenti la tenuta laterale e quindi la stabilità del veicolo.

I pneumatici sono dotati di "indicatori di usura" che evidenziano sul battistrada, sotto forma di strisce trasversali lisce, quando la profondità di **scultura residua è di soli 1,6 mm**, che è la minima ammessa.

E' **fondamentale** saper leggere il proprio pneumatico e all'occorrenza saperlo cambiare.

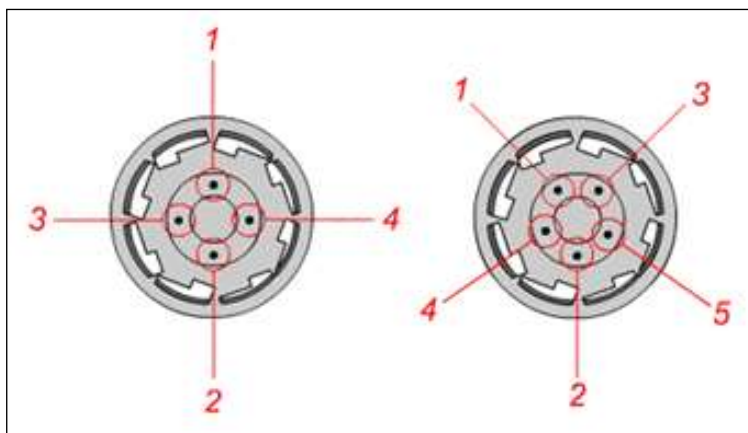


- (1) Pneumatico
- (2) Larghezza del pneumatico da fianco a fianco = 175 mm
- (3) Rapporto tra altezza del fianco e larghezza di sezione = 0.70
- (4) Tipo di struttura = R (struttura radiale)
- (5) Diametro del cerchio in pollici = 13
- (6) ENERGY = denominazione del pneumatico propria del fabbricante (gamma)
- (7) Indice di carico massimo = 82 (475 Kg)
- (8) Codice di velocità = T (190 Km/h)
- (9) TUBELESS = pneumatico per impiego senza camera d'aria

Sostituzione pneumatici

In caso si dovesse procedere da soli alla sostituzione di un pneumatico, occorre:

1. **frenare il veicolo** mediante freno di stazionamento.
2. **indossare il giubbotto** ad alta visibilità prima di scendere dal veicolo.
3. **indossare guanti di protezione**.
4. segnalare la presenza del veicolo fermo ai veicoli che sopraggiungono posando il "triangolo" a distanza di sicurezza (**30 m dalla parte posteriore del veicolo**).
5. allentare i bulloni della ruota danneggiata con vettura "a terra", seguendo l'ordine riportato di seguito.
6. alzare la vettura con l'apposito crick in dotazione, assicurandosi di posizionarlo nella miglior maniera possibile (in ogni auto è generalmente previsto, vicino ad ogni ruota, un punto di presa per il collegamento del crick).
7. svitare completamente i bulloni una volta alzata la vettura, seguendo l'ordine indicato dalla figura sottostante.
8. togliere la ruota appoggiandola in posizione tale che non possa cadere o muoversi, lontano dal veicolo in modo tale da non intralciare le manovre successive. Si consiglia, soprattutto su strade ad alto scorrimento (nelle quali la velocità dei veicoli che sopraggiungono è sostenuta) di posare la ruota davanti alla vettura, sul suo lato destro.
9. inserire la ruota di scorta serrandone i bulloni secondo la sequenza sottoindicata.
10. riporre prima gli attrezzi, poi la ruota danneggiata (facendola rotolare) all'interno del baule, legandola in posizione sicura.
11. ritrarre il triangolo e riporlo.



Ruota di scorta:

Si raccomanda anche di gonfiare la ruota di scorta, se presente: la pressione della ruota di scorta deve essere pari a quella prevista per il massimo carico. L'eventuale "ruotino" va invece gonfiato a circa 4 bar. Informarsi in ogni caso sulla presenza di questa ruota o dia altri dispositivi da usare in caso di danni ad un pneumatico.

Neve:

I pneumatici "estivi", in particolar modo quelli con codice di velocità "H", "V" o superiori, sono progettati per sopportare elevate sollecitazioni su asfalto asciutto e bagnato: per questo il battistrada ha disegno "compatto", poco lamellato, e la miscela dà il meglio alle alte temperature. Quando fa freddo e sulla neve, però, l'aderenza crolla. Al contrario, le **gomme invernali** hanno battistrada con disegno e miscela che "aggrappano" sulla neve e funzionano al meglio alle basse temperature. I risultati sono evidenti, tali da non lasciare dubbi: i pneumatici invernali sono necessari, e oggi, a differenza di un tempo, sono anche confortevoli, silenziosi e le caratteristiche di guida sull'asciutto non peggiorano di molto rispetto a quelle degli "estivi". Per i pneumatici invernali è ammessa una deroga al codice di velocità, che può essere anche inferiore a quello indicato sulla carta di circolazione. Alcune auto, poi, prevedono il montaggio anche di misure specifiche per le gomme da neve, più piccole di quelle estive: si riconoscono perché sulla carta di circolazione sono seguite dalla dicitura "M+S".

Quindi, con la possibile presenza di **neve**, può essere necessario disporre di catene a bordo, o quantomeno di pneumatici invernali. In tal caso, sarà anche necessario aver provato prima montaggio e smontaggio delle stese. Durante l'inverno, alcuni enti proprietari di strade possono imporre l'obbligo di avere a bordo del veicolo catene da neve o pneumatici specifici anche se la neve non è effettivamente presente.

Dispositivi elettronici

Possono essere presenti alcuni dispositivi che aiutano in queste situazioni a mantenere il controllo del veicolo.

ABS - Antilock Braking System

L'ABS è un dispositivo elettronico che **evita il bloccaggio delle ruote in frenata**, attraverso i suoi sensori, misura la velocità di rotazione delle ruote e non appena si accorge che una di esse si è bloccata o sta per bloccarsi ne "allenta" la forza frenante agendo sull'impianto idraulico della pompa freno.

Questo **assicura la massima aderenza** in ogni condizione e permettere di correggere la traiettoria del mezzo (compatibilmente con l'aderenza laterale delle gomme) anche in frenata su fondo scivoloso.

Quando frenate con una vettura dotata di ABS in condizioni di scarsa aderenza o di emergenza sentirete **il pedale del freno vibrare fortemente, fenomeno accompagnato da una considerevole rumorosità.**

Quindi **se sentite il pedale vibrare non tendete ad alleggerire la pressione ma anzi esercitate una pressione elevata, tanto non arriverete mai al bloccaggio delle ruote.**

Il sistema evita che la ruota slitti e che il conducente possa perdere il controllo del mezzo, gli spazi di frenata vengono notevolmente accorciati. È controindicato in caso di neve, quando lo spazio di frenata risulta lievemente superiore, questo perché la neve che si accumula davanti al pneumatico a ruote bloccate ne riduce la forza di rotolamento e quindi tende a far slittare il pneumatico.

ESP - Electronic Stability Program

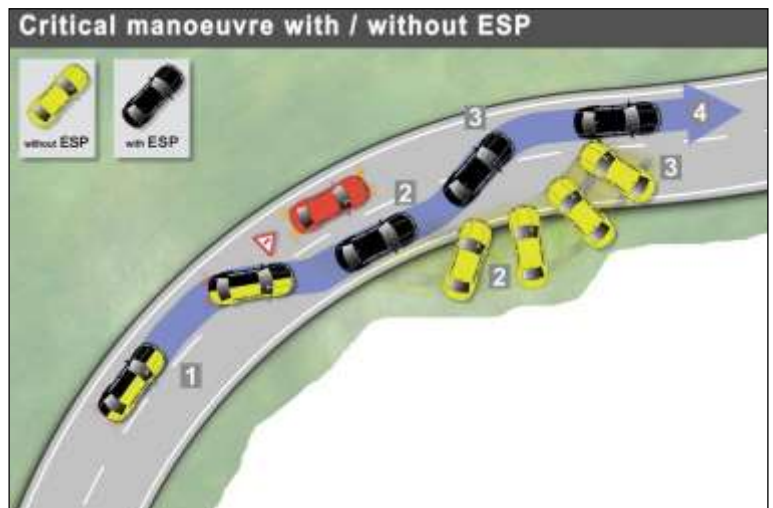
È un sistema di sicurezza attiva, che controlla in ogni momento la stabilità del veicolo contando su una pluralità di sensori (di velocità delle singole ruote, di posizione e velocità di rotazione del volante, di posizione e velocità di imbardata, di accelerazione longitudinale e laterale della vettura, ecc.), i quali rilevano le suddette grandezze e concorrono a riequilibrare la vettura in caso di perdita di direzionalità. L'ESP attraverso i suoi sensori intuisce quali sono le intenzioni del pilota e se per varie ragioni (scarsa aderenza, eccessiva velocità,...) l'auto dovesse comportarsi in modo diverso, agendo sui freni (e non solo, vedi sopra) ne correggerebbe il comportamento. Quindi in condizioni critiche aiuta anche il conducente più inesperto a padroneggiare i comportamenti della propria vettura.

Nella figura, l'auto che esce di strada è sprovvista di ESP.

Nella guida sulla neve si può rendere necessario disinserire l'ESP, ma solo nel caso in cui la neve sia fresca e sulla strada ve ne sia una coltre abbondante.

Molti libretti d'istruzioni e la nostra esperienza indicano infatti che per liberarsi da una spessa coltre di neve è utile far slittare un pò le ruote, cosa che alcuni ESP impedirebbero. Da qui l'esigenza di avere un tasto per il disinserimento. In ogni caso è necessario verificare quanto riportato sul libretto d'uso e manutenzione della vettura.

Mai disinserire il ESP su neve ghiacciata o ghiaccio vivo.



Fari e luci

Sono dispositivi importantissimi per garantire la sicurezza stradale, ed è pertanto necessario che siano il più efficienti possibili. È quindi necessario:

- controllare l'efficienza e il corretto funzionamento delle lampadine;
- controllare che i trasparenti di plastica non siano scoloriti o rotti;
- controllare che non siano sporchi o coperti di fango;
- controllare che siano orientati bene (in particolare occorre verificare l'altezza delle luci anabbaglianti che se regolate male possono abbagliare gli altri utenti; fondamentale poi regolare l'altezza delle stesse in base al carico tramite l'apposito pulsante oramai presente su quasi tutti i veicoli: più il veicolo è carico dietro più occorre abbassarle).

Inoltre, il Codice della strada comporta sanzioni amministrative pecuniarie e penalizzazioni di punti dalla patente nel caso di uso non conforme delle luci.

È **obbligatorio accendere le luci anteriori anabbaglianti ed abbaglianti**, nonché le luci di posizione anteriori e posteriori, in ogni caso di **scarsa visibilità**:

- **di notte**
- **in galleria, anche se illuminata,**
- in caso di **avverse condizioni del tempo,**
- **in ogni caso di visibilità limitata** (per es.: in banchi di nebbia).

Secondo il **Codice della strada**, è **obbligatorio**, per tutti i veicoli a motore, **accendere le luci anabbaglianti, le luci di posizione e quelle della targa, in qualsiasi strada extraurbana ed in autostrada.**

In città abbiamo invece la facoltà di scegliere se tenerle accese o meno.

Luci abbaglianti

Possono essere usate **solo fuori città** quando non si corre il rischio di abbagliare nessuno.

Possiamo inoltre utilizzare gli abbaglianti, anche in città, anche di giorno, **per segnalare** l'intenzione di effettuare un sorpasso.

Pertanto dobbiamo passare dagli abbaglianti agli anabbaglianti quando incrociamo o seguiamo un altro veicolo, quando ci sono pedoni o quando corriamo il **rischio di abbagliare gli altri**, anche se circolanti su altre strade.

È importante sottolineare che tale passaggio debba essere il **più immediato possibile** (ad esempio dobbiamo abbassare le luci già quando vediamo il bagliore delle luci di un altro veicolo dietro una curva). Si ricorda che abbagliare un altro autista è una situazione pericolosissima.

Si fa notare un particolare: in caso di incrocio con veicoli con proiettori abbaglianti accesi, **NON** dobbiamo accenderli a nostra volta; dobbiamo invece cercare di distogliere lo sguardo dai fari e al limite rallentare.



Luci antinebbia

In caso di visibilità limitata per pioggia, neve o nebbia, possiamo accendere le **luci anteriori e posteriori per nebbia** che, avendo un fascio luminoso più potente, permettono una miglior visibilità e soprattutto permettono di essere visti dagli altri più facilmente.

Per lo stesso motivo tali dispositivi, se usati con condizioni di visibilità normali, o di notte, sono fastidiosissimi, soprattutto se con fondo stradale bagnato: **vanno quindi spenti il prima possibile.**

Luci di parcheggio

Il codice impone inoltre l'accensione delle **luci di posizione** in caso di sosta nella carreggiata su strade non illuminate. Su certi veicoli sono presenti le **luci di parcheggio**, che hanno la stessa funzione e che si accendono con il comando delle frecce a motore spento, anche sul solo lato di strada occupato.

Indicatori di direzione ("frecce")

Sono l'unico sistema in grado di trasmettere agli altri la nostra intenzione, dando quindi tempo di prevenire le manovre e non trovarsi in difficoltà: vanno usati in ogni caso in cui cambiamo corsia o svoltiamo in un'altra strada, **ANCHE QUANDO NON C'E' NESSUN ALTRO** che si avvicina all'incrocio

Luci di emergenza o "4 frecce"

Servono per avvertire altri di possibili problemi o pericoli: vanno usati in caso di **colonne improvvise** di veicoli, quando procediamo, per **avarìa**, troppo lentamente, quando siamo costretti a una sosta **DI EMERGENZA** (per avaria o malessere) in posizione pericolosa e **durante il tempo di mettere o togliere il "triangolo".**

Airbag elettronico

È un sacco in Kevlar (fibre di grafite). in caso di urto violento si gonfia di azoto (gas inerte) ed evita al guidatore di andare a sbattere la testa sul volante, oppure si evitano altri danni se l'airbag è laterale o relativo ad un passeggero.

Il suo funzionamento è basato su sensori di accelerazione che in 2-3 millisecondi attivano il sistema, e dopo pochi millisecondi (ca. 30-50) l'airbag è già completamente gonfio. Altrettanto velocemente (ca. 120-150 m/s) si sgonfia in modo da attutire il contatto tra corpo e cuscino e per permettere al viaggiatore di essere soccorso o di uscire dall'abitacolo.

Ormai questi dispositivi vengono installati in numero considerevole ed in ogni parte dell'automobile. Primo tra tutti quello inserito nel cruscotto per proteggere passeggero seduto davanti, poi furono introdotti quelli laterali a tendina, quelli posteriori, ecc... e tanti sono in via di sviluppo e di immediata commercializzazione.

In caso di incidente

Occorre distinguere gli incidenti con o senza feriti.

Si riportano comunque alcuni estratti del Codice della strada (Art. 189), che sanziona chi non provvede a liberare subito la carreggiata in caso di incidente con soli danni a cose:

Art. 189. Comportamento in caso di incidente.

1. L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente a coloro che, eventualmente, abbiano subito danno alla persona.

2. Le persone coinvolte in un incidente devono porre in atto ogni misura idonea a salvaguardare la sicurezza della circolazione e, compatibilmente con tale esigenza, adoperarsi affinché non venga modificato lo stato dei luoghi e disperse le tracce utili per l'accertamento delle responsabilità.

3. Ove dall'incidente siano derivati danni alle sole cose, i conducenti e ogni altro utente della strada coinvolto devono inoltre, ove possibile, evitare intralcio alla circolazione, secondo le disposizioni dell'art. 161. Gli agenti in servizio di polizia stradale, in tali casi, dispongono l'immediata rimozione di ogni intralcio alla circolazione, salva soltanto l'esecuzione, con assoluta urgenza, degli eventuali rilievi necessari per appurare le modalità dell'incidente.

4. In ogni caso i conducenti devono, altresì, fornire le proprie generalità, nonché le altre informazioni utili, anche ai fini risarcitori, alle persone danneggiate o, se queste non sono presenti, comunicare loro nei modi possibili gli elementi sopraindicati.

Si ricorda che il Codice della Strada impone l'obbligo di indossare **giubbotti o bretelle rifrangenti** durante le operazioni di segnalamento con il triangolo del veicolo fermo o dell'ingombro sulla carreggiata, oltre alla situazione di sosta sulle corsie d'emergenza o sulle piazzole di sosta.

Relativamente all'uso del **triangolo di segnalazione**, si ricorda che deve essere utilizzato:

- di giorno quando il carico caduto o il veicolo incidentato non sia nettamente visibile da almeno 100 metri di distanza da chi sopraggiunge
- di notte in ogni caso di carico caduto mentre in caso di veicolo incidentato se non funzionano le luci di emergenza o di posizione del veicolo stesso
- in autostrada sempre anche sulla corsia di emergenza

Come deve essere utilizzato il triangolo:

- va collocato dietro all'ingombro in linea d'aria, cioè nella stessa corsia occupata
- deve essere posizionato ad almeno 1 metro dal bordo della carreggiata, per consentire una rapida individuazione
- deve essere posto ad almeno 50 metri dall'ingombro (100 m. in autostrada)
- deve essere visibile da almeno 100 metri da chi sopraggiunge



IN CASO DI INCIDENTI CON FERITI

Fermarsi subito e tenere presente che il Codice della Strada prevede l'obbligo di prestare soccorso in caso di incidente stradale con feriti, stabilendo una sanzione per chi non ottempera: **omissione di soccorso**. Il codice penale precisa che tale obbligo riguarda non solo chi è in qualche modo coinvolto nell'incidente ma anche chi si trova a passare più tardi ed ha la chiara percezione dell'esistenza di feriti.

Nell'immediato si devono togliere tutte le chiavi dal quadro strumenti per evitare che i circuiti elettrici possano innescare un incendio; in caso di fumo o sospetto di fiamme allertare immediatamente il 118 o il 115.

Segnalare l'ingombro con opportuno segnalatore in dotazione (triangolo e doppie frecce) e indossare giubbotto catarifrangente, è comunque importante fare in modo che gli altri utenti della strada possano notare in tempo utile gli eventuali ingombri sulla strada.

I veicoli in linea di massima non vanno spostati se non su indicazione delle Forze dell'ordine, che dovranno eseguire i necessari accertamenti.

La sequenza delle azioni di soccorso si sviluppa in più fasi, ognuna delle quali di per sé già realizza il soccorso, cioè realizza il fine di salvare vite umane o almeno ridurre il danno. Bisogna valutare la gravità dell'incidente, cioè stabilire approssimativamente quanti feriti ci sono e la gravità delle lesioni; non è richiesta una valutazione medica approfondita ma è importante acquisire gli elementi necessari per la fase successiva.

Avvisare quindi rapidamente i soccorsi (tel. 118) fornendo elementi precisi sul luogo dell'incidente, tipo di veicoli coinvolti, numero di persone ferite, gravità delle lesioni, se i feriti sono bloccati all'interno del veicolo ecc. Generalmente sarà l'operatore a guidarci ponendoci delle precise domande alle quali noi dovremo solo rispondere. Le nostre **risposte sono molto importanti**: sulla base di esse l'operatore telefonico è in grado di valuterà il tipo di intervento più appropriato. Con l'ambulanza arriveranno anche le autorità di polizia ed i pompieri se ritenuto necessario.

In attesa dei soccorsi veri e propri ci si dovrà adoperare nei limiti delle proprie capacità ad accudire i feriti. È evidente che questo momento è molto delicato: la maggior parte delle lesioni necessitano di manovre od operazioni che è vivamente consigliabile lasciare a specialisti mentre altre possono essere affrontate anche da inesperti, ma sempre con prudenza: compiere operazioni errate, incongrue, eccessive, potrebbe peggiorare le lesioni anche in modo grave.

In generale può essere considerato molto grave un ferito che:

- è incosciente
- è stato sbalzato fuori dal veicolo o dal motociclo
- abbia violentemente urtato il volante o il cruscotto con la testa o abbia sbattuto il capo a terra nel caso di motociclisti
- sia schiacciato dalle lamiere del veicolo o infilzato da un oggetto
- abbia una posizione del tronco o della testa così innaturale da far sospettare una lesione vertebrale
- abbia segni di una forte emorragia

Al lato opposto, possono essere considerate poco gravi:

- abrasioni, escoriazioni, contusioni, lacerazioni, piccoli tagli
- fratture di naso, denti e dita.

Se pertanto ci si sente inesperti di soccorso o non si è sicuri considerate che in tutte le lesioni sopra indicate come "gravi" è meglio attendere l'arrivo di soccorsi specializzati piuttosto che tentare manovre rischiose (tipo l'estrazione del ferito dall'abitacolo, l'estrazione del casco, massaggi cardiaci sul posto ecc.) che potrebbero procurare lesioni vertebrali irreversibili o emorragie interne inarrestabili.

Solo in caso di incendio in atto o in imminente pericolo per la vita giustifica lo spostamento di un ferito. In questo caso, occorre agire senza "strattonare", "tirare" o "piegare", soprattutto a livello di colonna vertebrale e di vertebre cervicali, cercando di conservare l'allineamento delle vertebre.

Negli altri casi considerato poco gravi è possibile intervenire ad esempio tamponando emorragie esterne con garze o altro materiale possibilmente sterile. L'immobilizzazione di fratture di arti può essere tentata con mezzi di fortuna quali giornale, pezzi di legno o altro ma senza muovere l'arto lesionato.

IN CASO DI INCIDENTI SENZA FERITI (DANNI SOLO A VEICOLI O COSE)

In questo caso, fermarsi a lato della strada o, **se possibile, liberare la carreggiata**. Togliere le chiavi dal quadro strumenti per evitare che i circuiti elettrici possano innescare un incendio; in caso di fumo o sospetto di fiamme allertare immediatamente il 118 o il 115.

Se non è possibile liberare la strada, segnalare l'ingombro con opportuno segnalatore in dotazione (triangolo e doppie frecce) e indossare giubbotto catarifrangente, è comunque importante fare in modo che gli altri utenti della strada possano notare in tempo utile gli eventuali ingombri sulla strada.

Quando si verifica un incidente stradale il **modulo CID** (costatazione amichevole di incidente) è fondamentale, così come è molto importante compilarlo in maniera corretta.

È anche indispensabile avere a portata di mano il numero di telefono del soccorso stradale con cui siamo eventualmente convenzionati (assicurazione, ACI, Telepass etc.).

Compilazione modulo CID

Il modulo viene fornito dalla propria compagnia assicurativa, ma può anche essere scaricato online in pdf, in entrambi i casi è gratuito, non si compra, è solo da stampare. Questo è formato da vari fogli, il primo è quello colorato, mentre l'altro è in copia carbone. Ogni automobilista ha il proprio modulo ma in caso di incidente basta compilarne uno solo che può essere fornito da uno dei due conducenti, senza particolari indicazioni in merito.

I due fogli, dopo la compilazione, vanno staccati per essere consegnati alle rispettive assicurazioni. Importante è che i fogli siano perfettamente identici; qualora dopo la compilazione dovessero esserci segni o annotazioni postume si rischierebbe di invalidarli. Quando invece l'incidente coinvolge più vetture è necessario compilare più moduli di questo tipo.

Se uno dei due conducenti non è d'accordo può evitare di firmare, ma deve compilare il modulo con i propri dati. Nel caso in cui le due parti non fossero d'accordo è possibile sottoscrivere il modulo utilizzando il campo osservazioni e grafico per descrivere la propria versione sulle modalità dell'incidente. A questo punto è anche possibile richiedere l'intervento delle autorità competenti. Sempre meglio scrivere data e luogo dell'incidente, generalità del conducente, tipo e targa del veicolo coinvolto, denominazione e numero di polizza dell'altra compagnia di assicurazione.

Se in caso di incidente non si fosse provvisti del modulo si può utilizzare quello dell'altro conducente, tanto ne basta uno solo.

Riguardo la compilazione, nella parte superiore del foglio, nel primo riquadro in alto a sinistra si devono scrivere data e ora dell'incidente. Poi nelle sezioni 1, 2, 3, 4 e 5 bisogna indicare il luogo dove è avvenuto l'incidente, la presenza eventuale di feriti, di danni e di testimoni. La compilazione della parte relativa ai veicoli è indifferente, ognuno dei può compilare quella blu o la gialla. Nella sezione 6 vanno inseriti tutti i dati dell'assicurato. Nella sezione 7 il tipo di veicolo, specificando anche i dati del rimorchio se presente. Nella sezione 8 vanno i dati dell'assicurazione che si trovano sul proprio certificato. Bisogna inserire anche il numero di polizza, il periodo di validità, il nome e l'indirizzo dell'agenzia. Inoltre si deve barrare la casella del tipo di copertura della polizza assicurativa. Nella sezione 9 si inseriscono i dati del conducente e quelli della patente di guida. Il conducente può anche non coincidere con l'assicurato. Nella sezione 10 i tre veicoli disegnati indicano il punto in cui la propria auto ha subito l'urto. Nella sezione 11 si scrivono i danni subiti. Nella sezione 12 ci sono delle caselle vuote con delle definizioni che aiutano a capire come è accaduto l'incidente. Ogni conducente può segnare una o più caselle. Nella sezione 13 si spiega la dinamica disegnando la direzione dei veicoli sulla strada, la posizione al momento dell'urto, la presenza di segnaletica e i nomi delle strade. La sezione 14 è dedicata alle osservazioni oggettive e la sezione 15 è quella per la firma dei conducenti.

Una volta compilato il modulo cid bisogna consegnare due copie, delle quattro di cui è composto, al conducente dell'altro veicolo con cui è avvenuto il sinistro. Questo poi deve essere consegnato alla propria compagnia assicurativa.

Constatazione amichevole di incidente - Denuncia di sinistro

(art. 5 D.L. n. 857 del 1976)
convertito legge n. 39 del 1977

Se è firmato congiuntamente dai due conducenti produce gli effetti di cui agli art. 3 e 5 D.L. n. 857 del 1976 convertito legge n. 39 del 1977 e successive modifiche.

1. data incidente 1	ora	2. luogo (comune, provincia, via e numero) 2	3. feriti anche se lievi 3 no <input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> *
4. danni materiali veicoli oltre A o B o oggetti diversi dai veicoli 4 no <input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> *	5. testimoni: cognome, nome, indirizzo, telefono (preziosare se si tratta di trasportati sul veicolo A o B) 5		

veicolo A

6. contraente/assicurato (vedere certificato d'assicurazione) **6**
Cognome (stampatello)
Nome
Codice Fiscale / Partita IVA
Indirizzo (comune, provincia, via e numero)
C.A.P. Stato
N. Tel. o E-mail

7. veicolo **7**
A MOTORE RIMORCHIO
Marca, Tipo
N. di targa o telaio N. di targa o telaio
Stato d'immatricolazione Stato d'immatricolazione

8. compagnia d'assicurazione (vedere contratto d'assicurazione) **8**
Denominazione
N. di polizza
N. di Carta Verde
Certificato di assicurazione o Carta Verde
Valido dal al
Agenzia (o ufficio o intermediario)
Denominazione
Indirizzo
Stato
N. Tel. o E-mail
La polizza copre anche i danni materiali al proprio veicolo: no si

9. conducente (vedere passaporto di guida) **9**
Cognome (stampatello)
Nome
Data di nascita
Codice Fiscale
Indirizzo (comune, provincia, via e numero)
Stato
N. Tel. o E-mail
Patente N.
Categ. (A, B, ...) valida fino al

12. circostanze dell'incidente
Mettere una croce (X) soltanto nelle caselle utili alla descrizione (cancellare l'opzione non corretta) **12**

1	in fermata / in sosta
2	ripartiva dopo una sosta apriva una portiera
3	stava parcheggiando
4	usciva da un parcheggio, da un luogo privato, da una strada vicinale
5	entrava in un parcheggio, in un luogo privato, in una strada vicinale
6	si immetteva in una piazza a senso rotatorio
7	circolava su una piazza a senso rotatorio
8	temponava procedendo nello stesso senso e nella stessa fila
9	procedeva nello stesso senso, ma in una fila diversa
10	cambiava fila
11	sorpassava
12	girava a destra
13	girava a sinistra
14	retrocedeva
15	invadeva la sede stradale riservata alla circolazione in senso inverso
16	proveniva da destra
17	non aveva osservato il segnale di precedenza o di semaforo rosso

Indicare il numero di caselle barrate con una croce

Il presente documento non costituisce un'emissione di responsabilità basata su una mera rilevazione dell'identità delle persone e dei fatti, per una rapida definizione.

veicolo B

6. contraente/assicurato (vedere certificato d'assicurazione) **6**
Cognome (stampatello)
Nome
Codice Fiscale / Partita IVA
Indirizzo (comune, provincia, via e numero)
C.A.P. Stato
N. Tel. o E-mail

7. veicolo **7**
A MOTORE RIMORCHIO
Marca, Tipo
N. di targa o telaio N. di targa o telaio
Stato d'immatricolazione Stato d'immatricolazione

8. compagnia d'assicurazione (vedere contratto d'assicurazione) **8**
Denominazione
N. di polizza
N. di Carta Verde
Certificato di assicurazione o Carta Verde
Valido dal al
Agenzia (o ufficio o intermediario)
Denominazione
Indirizzo
Stato
N. Tel. o E-mail
La polizza copre anche i danni materiali al proprio veicolo: no si

9. conducente (vedere passaporto di guida) **9**
Cognome (stampatello)
Nome
Data di nascita
Codice Fiscale
Indirizzo (comune, provincia, via e numero)
Stato
N. Tel. o E-mail
Patente N.
Categ. (A, B, ...) valida fino al

10. Indicare con una freccia (**) il punto d'urto iniziale del veicolo A **10**

11. danni visibili al veicolo A **11**

13. grafico dell'incidente al momento dell'urto **13**
Indicare: 1) il tracciato delle strade; 2) la direzione di marcia di A e B; 3) le loro posizioni al momento dell'urto; 4) i segnali stradali; 5) i nomi delle strade

10. Indicare con una freccia (**) il punto d'urto iniziale del veicolo B **10**

11. danni visibili al veicolo B **11**

14. osservazioni **14**

15. firma del conducenti **15**

14. osservazioni **14**

* In caso di lesioni o di danni materiali a cose diverse dai veicoli A e B indicare, sulla denuncia a tergo, l'identità e l'indirizzo dei danneggiati.

La denuncia non deve essere modificata dopo la firma e la separazione degli esemplari.

Vedere a tergo le dichiarazioni dell'Assicurato →

VEICOLO IN PANNE O CARICO CADUTO

In assenza di incidente ma con veicolo in panne, oppure se è caduto del carico:

1. indossare giubbotto catarifrangente
2. segnalare agli altri veicoli sopraggiungenti l'esistenza del mezzo o ostacolo sulla carreggiata
3. chiamare la polizia stradale (tel. 113)
4. per la rimozione dell'ingombro sulla carreggiata attenersi alle istruzioni della polizia stradale

Da tenere sempre presente

- ✓ non guidare se non sei in buone condizioni, ad es. ti senti assonnato o sei sotto l'effetto di **alcol, droghe, medicinali che causano sonnolenza**
- ✓ non utilizzare veicoli in cattivo stato
- ✓ rispetta l'eventuale obbligo di usare **lenti** durante la guida
- ✓ tieni il posto di guida in **ordine**, non collocare materiali che possono cadere o provocare instabilità
- ✓ elimina le fonti di distrazione pericolosa
- ✓ rispetta il **codice della strada**
- ✓ fai delle **pause**
- ✓ corretto uso del **cellulare** (mani libere)
- ✓ allaccia le **cinture** di sicurezza
- ✓ indossa idonei **occhiali da sole** durante i percorsi che possono comportare abbagliamento
- ✓ assicurati della presenza dell'indumento ad **alta visibilità**

Siti internet consigliati

<http://www.aci.it/laci/sicurezza-stradale.html>

<http://www.quattroruote.it/manutenzione/>

<http://www.sicurauto.it/>

<http://www.poliziadistato.it/articolo/46-Stradale/>

