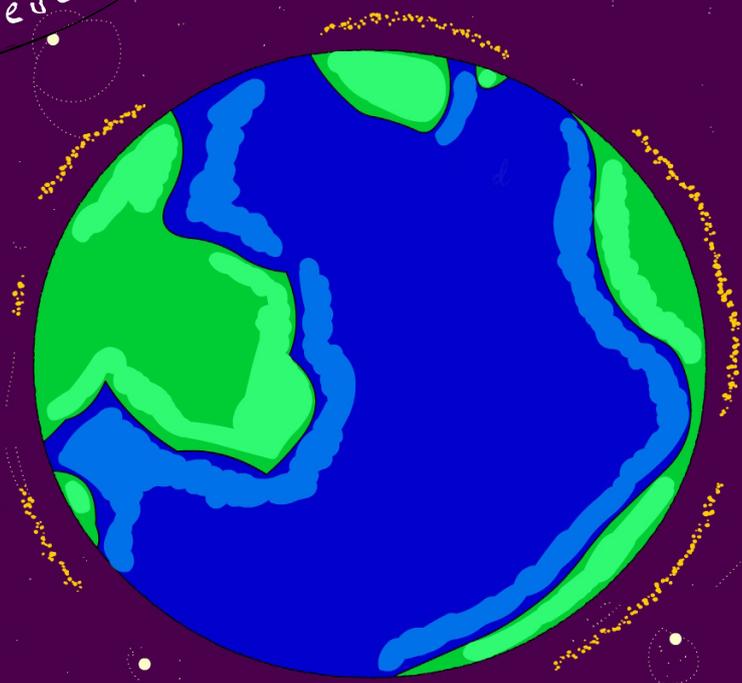
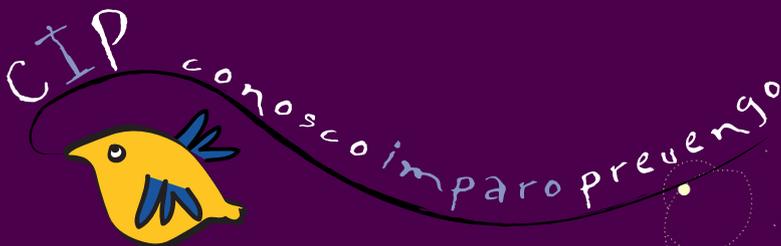


Conosco, imparo, prevenengo

il Centro Alfredo Rampi onlus
in collaborazione con
l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia e
il Servizio di Prevenzione e Protezione
dell'Università degli Studi di Roma Tor Vergata

PSICOLOGIA DELL'EMERGENZA, PROTEZIONE CIVILE, SICUREZZA



→ @ settori:

<ul style="list-style-type: none"> • EDITORIALE <i>Rita Di Iorio</i> 2 	<ul style="list-style-type: none"> Il contributo del Centro Alfredo Rampi alla stesura del piano nazionale sulla sicurezza stradale <i>Rita Di Iorio</i> 11 	<ul style="list-style-type: none"> L'intervento degli psicologi dell'emergenza <i>Maria Teresa Devito Michele Grano</i> 22
<ul style="list-style-type: none"> • PSICOLOGIA DELLE EMERGENZE Gli aspetti psicologici degli incidenti stradali <i>Rita Di Iorio</i> 4 Psicologia del traffico <i>Maria Teresa Devito</i> 4 Sicurezza in strada <i>Gian Michele Bonarota</i> 6 Sicurezza stradale <i>Grazia Tatillo</i> 8 Il contributo del Centro Alfredo Rampi al gruppo di lavoro "La mobilità in area urbana" della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale <i>Daniele Biondo</i> 10 	<ul style="list-style-type: none"> • TERRITORIO Civita di Bagnoregio <i>Giovanni Maria Di Buduo</i> 15 • PROTEZIONE CIVILE E VOLONTARIATO Gli Stati Generali del Volontariato di Protezione Civile si sono riuniti dopo 12 anni <i>Rita Petrini</i> 20 • ESERCITAZIONI VULCANO 12: Cava dei Selci, 28 gennaio 2012 <i>Roberto Mantua</i> 21 	<ul style="list-style-type: none"> Il resoconto degli psicologi dell'emergenza in formazione <i>Chiara Camber Svenja Carlone Laura Ianovitz Loris Pessina</i> 24 Impressioni da "bordo campo" <i>Andrea Onorati</i> 26 • NEWS Stati generali del volontariato di Protezione Civile <i>Redazione CIP</i> 27 Inaugurato il Museo Geologico e delle Frane di Civita di Bagnoregio <i>Giovanni Maria Di Buduo</i> 28

→ **G**entili lettori, abbiamo voluto dedicare parte di questo numero alla tematica del rischio stradale. Un rischio che inevitabilmente coinvolge ogni cittadino, sia esso guidatore o pedone.

L'enorme rischio stradale che ci circonda, da sempre, richiede strategie particolari e immediate da parte sia delle Istituzioni sia da parte dei cittadini stessi, affinché possa essere aumentata la protezione personale di ciascuno.

Sono state istituite diverse Consulte negli anni, per esempio la Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale, la Consulta Provinciale di Roma e di altre provincie sempre inerenti la sicurezza stradale. Tuttavia i risultati del lavoro svolto da tali Consulte inerenti un aumento della cultura della sicurezza stradale dei cittadini sono stati finora, a mio parere, poco incisivi.

Anche il Centro Alfredo Rampi Onlus è inserito nella Consulta Nazionale e in quella della Provincia di Roma e tanto si è battuto per far avviare attività di prevenzione per la diminuzione dei comportamenti a rischio dei fruitori della strada. Quello che abbiamo potuto verificare è stato il poco rilievo riservato da parte dei coordinatori della Consulta alle attività di prevenzione proposte dalle associazioni che da anni lavorano in questo campo per far aumentare l'autoprotezione dei cittadini (in particolar modo per la salvaguardia dei bambini e degli adolescenti in strada), mentre il massimo rilievo viene concesso alla costruzione di opere architettoniche che, seppur fondamentali, incidono meno sul comportamento dei cittadini, tanto è vero che l'obiettivo posto dalla Consulta Nazionale di abbassare il livello di rischio entro il 2010 non è stato raggiunto.

Del resto nel nostro Paese il lavoro di prevenzione è sempre ritenuto poco produttivo politicamente e per questo poco sostenuto. Oppure si preferisce far finta di fare prevenzione utilizzando attività spot, catastrofistiche o nozionistiche, che poco incidono – quando incidono – sul comportamento degli utenti. Il Centro Alfredo Rampi comunque

continua il suo lavoro certosino in tale ambito e con gli strumenti di cui dispone nelle scuole, con i formatori di scuola guida e gli insegnanti di ogni ordine e grado, attraverso la creazione di kit e percorsi didattici. Inoltre come socio fondatore di FISICO (Fondazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione Onlus) cerca di seguire anche gli iter legali e burocratici legati a tali tematiche. In questo numero abbiamo inserito alcuni spunti di riflessione sull'entità del rischio stradale, gli aspetti psicologici che aumentano la vulnerabilità al rischio stradale e due documenti di lavoro che nel 2001 abbiamo consegnato al comitato di lavoro della Consulta Nazionale della sicurezza stradale. Scritti nel 2001, ma attuali ancora oggi.

Nel prossimo numero affronteremo gli aspetti psicopedagogici legati a queste tematiche, quali il soccorso in emergenza stradale e l'intervento post incidente. In questo numero, inoltre, riportiamo un resoconto dell'esercitazione "Vulcano 12", unica nel suo genere, poiché ha coinvolto anche la cittadinanza. Per

CIP CONOSCO IMPARO PREVENGO
PSICOLOGIA DELL'EMERGENZA
PROTEZIONE CIVILE - SICUREZZA
(Aprile 2012, Numero 16)

Direttore responsabile
Sonia Topazio

Comitato Direttivo
Rita Di Iorio | Daniele Biondo |
Antonella Cianchi | Marco Sciarra

Comitato di redazione
Maria Teresa Devito | Giovanni Maria Di Buduo |
Michele Grano | Rossella Celi | Francesca Di Stefano

Segreteria di redazione
Grazia Tatillo | Francesca Bennati

Progetto grafico
Laboratorio Grafica e Immagini - INGV

Progetto editoriale e Impaginazione
Redazione Centro Editoriale Nazionale - INGV

SEDE
Centro Alfredo Rampi Onlus
Via Altino 16 - 00183 Roma
www.conoscoimparoprevengo.it

approfondimenti sull'importanza e la necessità del coinvolgimento della popolazione per una buona preparazione alla gestione delle emergenze rimando al numero di Cip precedente.

Infine nelle news ci è sembrato fare cosa gradita ai lettori, e a tutti membri della nostra Associazione, riportando il grande riconoscimento che il Prefetto Gabrielli ha voluto fare alla Signora Rampi, nostro Presidente, per il contributo offerto alla nascita del Ministero della Protezione Civile, avendo espresso il vuoto organizzativo relativo alla gestione di alcune emergenze straordinarie al Presidente Pertini, al suo contributo per l'organizzazione del Volontariato all'interno del Ministero con l'Onorevole Zamberletti e altri autorevoli rappresentanti, alla fondazione della prima associazione di protezione civile che da circa 31 anni opera nel settore.

Ci fa piacere anche la presentazione da parte del geologo collaboratore di CIP dell'apertura del Museo Geologico e delle frane a Civita di Bagnoregio nel quale ha collaborato per l'allestimento di alcune sezioni.

Vi inoltro sempre l'invito a farci pervenire esperienze, ricerche e altri contributi relativi alle tematiche inserite nella rivista.

Buona lettura.

→🕒 **Per iscriverti clicca qui**



La psicologia delle emergenze

→🕒 Gli aspetti psicologici degli incidenti stradali

di Rita Di Iorio*

Un incidente stradale è un fenomeno spesso condizionato da alcuni fattori di ordine psicologico. Innanzitutto, vi sono diverse azioni da considerare come fattori di rischio per gli incidenti stradali:

- La non conoscenza di norme e di idonei comportamenti sulla strada;
- La volontà consapevole;
- La volontà inconsapevole.

È importante lavorare sulla consapevolezza dei comportamenti aggressivi, analizzare le dinamiche psichiche e il contesto affettivo-valoriale-culturale micro e macro sociale per capire come una persona giunge all'incidente.

Ci possono essere diversi fattori psichici che favoriscono i comportamenti a rischio quando si è alla guida:

- accentuati tratti narcisistici, esibizionistici, maniaco depressivi;
- eccessiva insicurezza, incapacità di tollerare le frustrazioni;
- forti sentimenti di inferiorità;
- alta insoddisfazione di sé stessi.

Oltre a questi, possono essere presenti ulteriori aspetti determinanti:

- tendenze autopunitive, volte al

suicidio, o aggressive verso gli altri;

- tendenza elevata a contrapporsi alle autorità e ad infrangere le norme sociali;
- mancanza di rispetto e tolleranza;
- scarsa conoscenza dei propri limiti, sopravvalutazione delle proprie capacità;
- mancanza di responsabilità, tendenza ad addebitare le cause degli eventi a fattori esterni, tendenza al vittimismo;
- presunzione;
- distrazione, distacco dalla realtà;
- paura della morte;
- espressione inconsapevole di richiesta di aiuto e soccorso.

Il comune denominatore di tutte queste dimensioni è rappresentato dallo *scarso equilibrio psichico*, dall'*immaturità affettiva*, dalla *propensione all'acting out*.

La *prevenzione* di tale fenomeno deve esplicarsi attraverso l'individuazione dei guidatori a rischio (ad es. incidentati recidivi) e l'obbligatorietà ed il rigore degli esami prima di prendere la patente e per il rinnovo della stessa.

Va sottolineato, inoltre, il *significato simbolico* della macchina e, più in

generale, del viaggio: in positivo, tutto ciò che è legato alla bellezza del movimento, al potere sulla macchina, al senso d'autonomia; in negativo, i vissuti connessi alla paura di separazione, alla paura delle gallerie o fobie affini.

Il trauma da incidente stradale non presenta caratteristiche particolarmente diverse da quello causato da altri eventi critici. Infatti, si riscontra che la persona coinvolta in un incidente su strada rischia di sviluppare un disturbo da stress post-traumatico o un disturbo acuto da stress, e che anche le strategie di *coping* volte a fronteggiare e contrastare gli effetti destabilizzanti di tali sindromi sono analoghe a quelle impiegate per affrontare altri traumi.

Chi si occupa di cura post traumatica dovrà in ogni caso tenere conto della tipologia del trauma, oltre che – è sempre importante ricordarlo – delle caratteristiche di personalità dei singoli e di tutte le altre variabili soggettive, sociali e contestuali.

*Segretario nazionale Centro Alfredo Rampi Onlus.

→🕒 Psicologia del traffico

una rassegna di ricerche e modelli metodologici

di Maria Teresa Devito*

Diversi studi in psicologia dell'emergenza affermano che la maggior parte delle persone si confronta, almeno una volta nella vita, con eventi drammatici e tragici.

Il *disastro* viene definito come un evento che ha un impatto negativo sulla salute e la sicurezza delle persone; richiede assistenza e risorse aggiuntive;

provoca un ingente numero di perdite umane; rappresenta un punto di rottura nella relazione tra la persona ed il suo ambiente.

I disastri sono solitamente suddivisi in due categorie:

- ✓ *disastri naturali*, ovvero tutti gli eventi che derivano da alterazioni atmosferiche o ideologiche;

- ✓ *disastri indotti dall'azione umana*, che possono essere *accidentali*, riconducibili all'errore umano o malfunzionamento (incidenti stradali); o *intenzionali* (omicidi, violenza di massa etc.)

Diversamente da quanto si è portati a pensare, esiste una differenza tra il *rischio* e il *pericolo*: il *pericolo* è una proprietà

La psicologia delle emergenze

o qualità intrinseca di un determinato fattore, avente la caratteristica di causare un danno; il *rischio* è la probabilità che si verifichino eventi che possono produrre danni a persone o cose.

Il *rischio* viene suddiviso in due tipologie:

- ✓ *rischio accettabile*, assunto volontariamente e percepito sotto il proprio controllo;
- ✓ *rischio inaccettabile*, provocato o non naturale (danni osservabili, immediati o gravi).

Educare al rischio significa informare sui rischi dell'ambiente attraverso esperienze di autoprotezione, supportate da indicazioni precise sulla prevenzione e soluzione dei rischi.

Il punto di partenza di questo processo è la *valutazione della percezione di rischio*, ovvero la valutazione della stima che il soggetto fa della probabilità che si verifichi in futuro un evento con danni personali e/o materiali. Segue la valutazione del *locus of control*, cioè del grado di controllo che un soggetto ritiene di avere sul proprio destino, solitamente suddiviso in due categorie:

- ✓ *interno*, ovvero la capacità di costruire la propria esistenza essendone direttamente partecipi;
- ✓ *esterno*, gli accadimenti della propria esistenza vengono attribuiti alla fortuna o al caso.

La *Psicologia clinica del traffico* si occupa dei problemi di mobilità delle persone con lesioni del SNC in seguito ad incidenti e delle persone con disturbi cognitivi.

In Europa esistono strutture e grandi istituti specializzati su questo tema; inoltre le assicurazioni selezionano i soggetti da assicurare e finanziano la ricerca degli psicologi, purché dimostrino, non a breve ma a medio e lungo termine, una riduzione degli incidenti.

In Italia il quadro è diverso, soprattutto a causa di due elementi di blocco: l'approvazione del 1969 in Parlamento dell'art. 11 legge 24, n. 990 (obbligo delle assicurazioni

ad accettare tutti gli assicurandi) e la soppressione dell'Ente Nazionale Prevenzione ed Infortuni nel 1978.

Infatti nel nostro Paese si inizia a parlare di *Psicologia del traffico* solo nei primi anni '90: nel 1992 viene introdotto del nuovo Codice della Strada (DPR. n. 285) e nel 1993 viene pubblicato il nuovo Codice della Strada (DL. n. 360) art. 119 comma 9 (le commissioni mediche possono chiedere visita psico-diagnostica).

I principali modelli teorici della *Psicologia clinica del traffico* sono:

- ✓ *gerarchici*, dove il comportamento di guida è descritto in base a diversi livelli che interagiscono tra loro (Modello dei Sistemi Funzionali, Michon, 1995; Modello dei Sistemi Tassonomici, Ranney, 1994; Modello Gems);
- ✓ *a stadi o fasi*, che individuano fasi diverse e delimitabili all'interno del processo di modificazione del comportamento (Modello Transteorico, Prochaska e Di Clemente, 1982; Modello Processuale dell'Azione Preventiva-PAMP, Weinstein, 1988);
- ✓ *cognitivo-motivazionali*, nel quale gli atteggiamenti non vengono visti come unici fattori d'influenzano del comportamento, ma viene valutato anche l'intervento di variabili situazionali, normative ed individuali (*Teoria del Comportamento Pianificato*, Ajzen, 1985; *Modello delle Credenze Relative alla Salute-Hbm*, Becker, 1974; *Health Action Model-Ham*, Tones, 1995).

Gli ambiti di attuazione di questa disciplina sono: la selezione, l'influenzamento diretto del comportamento e l'influenzamento indiretto del comportamento.

Il punto di partenza è la comprensione del comportamento dei conducenti di veicoli attraverso una serie di metodologie adeguate:

- ✓ osservazione;
- ✓ descrizione e registrazione del comportamento;
- ✓ analisi di atteggiamenti e motivazione;
- ✓ individuazione di differenze individuali nelle prestazioni di guida;
- ✓ unzioni di modello tra gli utenti stradali;

Per quanto concerne l'osservazione, l'utilizzo maggiore è di tipo sistematico, costituita da: *auto-osservazione* del soggetto; *questionari standardizzati* compilati da un osservatore; *misurazioni strumentali* (Prove di guida viennese; sistema di analisi di Guida del Comportamento-SAF). La struttura dell'osservazione è la seguente:

- ✓ registrazione strumentale del comportamento del veicolo e del comportamento del conducente;
- ✓ osservazione strutturata eseguita da osservatori presenti nel veicolo e da osservatori che seguono il veicolo.

Uno dei fattori che rende meno sicura la circolazione stradale è la *distrazione*, ovvero la deviazione dell'attenzione dal compito primario, che è quello di guidare, a causa di altre attività visive, cognitive, uditive e biomediche (National Highway Traffic Safety Administration - NHTSA). Questo fattore è però il meno conosciuto e contrastato perché difficilmente misurabile.

In merito alla *distrazione* nel nostro Paese è stato condotto uno studio, con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e su incarico dell'ANAS spa, della FIBE e del SILB.

La ricerca ha messo in evidenza che la causa principale degli incidenti stradali è costituita dall'alterazione cognitiva dei processi di attenzione del guidatore e può essere determinata da fattori psicologici e stili di guida irregolari (stress - stanchezza).

Dallo studio sono emersi chiaramente quattro *stili di guida* degli italiani:

La psicologia delle emergenze

1. TRAVELLERS;
2. HEAVY USERS;
3. FREQUENT MOVERS;
4. ROAD RUNNERS.

Una interessante ricerca è stata condotta per esaminare lo stile di guida dei giovani italiani delle scuole superiori: studenti che non hanno l'età per conseguire la patente ma hanno avuto esperienze di guida; studenti che hanno l'età per conseguire la patente. L'obiettivo era quello di raccogliere informazioni sul ruolo che alcune caratteristiche individuali possono avere nello spiegare una maggiore o minore propensione verso comportamenti di rischio alla guida, valutando la presenza o meno di differenze individuali accertabili nella capacità di mantenere un adeguato livello di prestazione.

Il profilo del guidatore a rischio si rileva nel 34,33% dei ragazzi intervistati, con l'identificazione di due profili:

- √ *Il giovane guidatore prudente*, si rivela nel 37,8% dei ragazzi intervistati;
- √ *Il giovane guidatore preoccupato*

controllato, si rivela nel 27,88% dei ragazzi intervistati.

Essenziale è la prevenzione, che in ambito stradale deve essere tempestiva e costante; accompagnare tutte le fasi di sviluppo dell'individuo; essere specifica e indirizzata verso i rischi effettivi.

Di fatti, secondo l'OMS (1990) fare prevenzione significa:

1. determinare se il comportamento di un individuo o di un gruppo comporti un rischio per la propria salute e quella degli altri;
2. aiutare i soggetti interessati a comprendere e a riconoscere i rischi associati al loro comportamento;
3. definire con essi in che modo il loro stile di vita e l'immagine che hanno di se stessi siano legati a tale comportamento;
4. aiutarli definire le proprie possibilità di cambiare il comportamento;
5. collaborare con loro al fine di produrre e mantenere il nuovo comportamento.

BIBLIOGRAFIA

Max Dorfer (2004), *Psicologia del Traffico: Analisi e trattamento del comportamento alla guida*: Edizioni Mc Graw-Hill .

Sardi Pierangelo e Lisa Lucia (2005), *Lo psicologo del traffico in Europa e in Italia*: Edizione Carocci.

Giannini Anna M. e Lucidi Fabio(2007), *Il paradosso del giovane guidatore*: Edizioni Kappa.

Franco Taggi e Marturano Pietro (2007), *Salute e sicurezza stradale .Prima, durante, dopo, poi e poi ancora*: Edizione CAFI.

Rita Di Iorio e Daniele Biondo (2009), *Sopravvivere alle emergenze: gestire i sentimenti negativi legati alle catastrofi ambientali e civili*: Edizione Maggi.

Pietrantonio Luca e Prati Gabriele (2009), *Psicologia dell'emergenza*: Edizione Il Mulino .

*Psicologa dell'Emergenza e esperta in Psicotraumatologia.

→🕒 Sicurezza in strada

di Gian Michele Bonarota*

La *Sicurezza* è un Diritto dell'Uomo riconosciuto nella Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo; l'art. 3 afferma che: «Ogni individuo ha diritto alla vita, alla libertà e alla sicurezza della propria persona [...]» (cfr. Carta dei Diritti dell'Uomo- UNESCO).

Nelle Municipalità il servizio deve essere organizzato «nel e col metodo», questo concetto «costituisce l'articolazione fondamentale di un sistema integrato di sicurezza attraverso il quale il Comune pone in essere tutte quelle attività dirette a promuovere condizioni idonee a garantire la civile convivenza nella città».

In questi ultimi dieci anni il problema della sicurezza, all'interno del quale si incardina il processo di mediazione, è divenuto maggiormente importante per l'Ente Locale a causa di tre fattori:

- aumento della richiesta di sicurezza da parte dei cittadini;
- elezione diretta dei Sindaci che del tema ne hanno fatto programma delle loro campagne elettorali;
- verifica da parte dei cittadini della soddisfazione del senso di sicurezza percepito.

Le attività circa la sicurezza locale sono variegate e si possono suddividere in

due ampi filoni di intervento politico:

- i sindaci optano per assumere tutta la domanda sociale di sicurezza con attività di prevenzione comunitaria e sociale, lasciando allo Stato l'ordine e la sicurezza pubblica attraverso il controllo e la repressione;
- i sindaci indirizzano direttamente la domanda alle Autorità di Stato.

Le problematiche da affrontare possono essere suddivise in categorie specifiche:

- *Insicurezza Civile*: contrasto alla criminalità e tutela dell'ordine pubblico (aree: reati predatori; violenza donne e gruppi

La psicologia delle emergenze

«deboli»; vittimologia; giuridica e criminologia, sociale).

- *Disordine Urbano*: le *incivilities* fisiche (atti vandalici, graffiti, etc.), comportamenti offensivi o molesti (“movida”, alcoolismo, bande giovanili, rumore, etc.).
- *Stress culturale*: dato dai rapidi cambiamenti della morfologia sociale e demografica, routine quotidiane ed ambienti di vita, problematiche sociali (stranieri, droga, prostituzione, etc.), recupero della rete sociale e delle nuove cittadinanze.

È interessante, a questo punto, riportare alcuni dati relativi agli incidenti all'interno del territorio romano, che fanno riferimento al I semestre del 2009:

- incidenti stradali: 19.193
- incidenti con danni alle cose: 10.651
- incidenti con danni alle persone: 8.542

- morti: 90 (poco più dell'1% dei danni alle persone):
- persone coinvolte illese: 11.079
- persone coinvolte infortunate: 3.379

La casistica relativa all'età dei soggetti coinvolti in incidenti stradali vede le seguenti percentuali:

- 0-18 anni = 8% (871)
- 18-30 anni = 34% (3813)
- 31-50 anni = 40% (4577)
- Oltre 50 anni = 18% (2780)

La casistica oraria, invece, mostra che circa l'83% degli incidenti si verifica nella fascia compresa tra le 8:00 e le 22:00. Nello specifico la fascia oraria tra le 8:00 e le 9:00 ha il maggior numero di incidenti: 1380 equivalenti al 7,1% del totale.

Il numero diminuisce nella fascia tra le 10:00 e le 14:00, per poi aumentare nuovamente tra le 15:00 e le 16:00. Segue una successiva diminuzione tra le 17:00 e le 19:00.

Il 45% delle morti e più del 75% degli incidenti stradali avviene nei centri urbani: una particolare attenzione, quindi, è riservata dai Sindaci al tema della Sicurezza alla circolazione stradale, non soltanto per una questione di sicurezza pubblica, ma anche per i costi sociali altissimi, legati agli incidenti, che ricadono sull'intera collettività nazionale. Nei centri urbani sono più alti i volumi di traffico con la contemporanea presenza di più utenti della strada, tra cui i cosiddetti *utenti deboli* (pedoni, ciclisti, motociclisti, anziani) che rappresentano la categoria più a rischio di incidentalità e con il più alto contributo di vittime.

Tali problematiche sono affrontate non solo a livello locale, ma anche nazionale, attraverso una serie di iniziative:

- educazione e formazione stradale presso le scuole di ogni ordine e grado; sensibilizzazione degli adulti (alcoolismo e tossicodipendenze) e

IL PROGETTO ULISSE: OSSERVATORIO NAZIONALE DI RILEVAZIONE SULL'USO DEI DISPOSITIVI DI SICUREZZA

REFERENTI GIURIDICI

- Europei: raccomandazione della commissione europea 2004/345/ce del 6 aprile 2004 punto 7.
- Italiani: Consiglio dei Ministri marzo 2007 Criteri generali n.4; punto 4.2.1. [2].
- Monitoraggio nazionale della sicurezza stradale, regionale e provinciale per la costituzione della RETE di monitoraggio per fornire al Governo nazionale ed agli operatori pubblici e privati che possono contribuire al miglioramento della sicurezza stradale ,un quadro certo delle problematiche, delle azioni intraprese e delle misure che hanno conseguito i risultati più soddisfacenti.
- Al punto 4.2.4. [11] è previsto: Rilevazione e analisi di comportamento ad alto rischio al fine di impegnare nel modo più efficace le risorse finanziarie e professionali disponibili per le azioni di prevenzione/dissuasione/repressione [...]

PROCEDURE E CRITERI DI RILEVAZIONE

- La durata di ogni rilevazione è fissa (una ora).
- Il punto dove si effettua la rilevazione è sempre lo stesso (via, piazza, ecc.).
- Le rilevazioni hanno indicativamente cadenza mensile.
- Lo schema di campionamento utilizzato è di tipo «stratificato».
- Come proporzione nell'anno di utenti che utilizzano i dispositivi di sicurezza in un certo punto di osservazione si assume la media ponderata delle rilevazioni mensili effettuate nel punto stesso. Ponderando con la popolazione sottostante al punto, dalle osservazioni effettuate nei diversi punti di rilevamento appartenenti al territorio di uno specifico territorio (macro, regionale, provinciale).

La psicologia delle emergenze

dei professionisti (incidentalità) competenze psicologiche; obbligatorietà del patentino per ciclomotore. Codice della Strada art. 230;

- Legge Regione Lazio art. 11 Legge 1/2005 che riguarda la sensibilizzazione e promozione nel contesto sociale territoriale;
- prosiegua dell'attività provinciale per la Sicurezza stradale / Ordine psicologi del Lazio per il Servizio di Psicologia delle emergenze stradali S.P.E.S. ;
- iniziative di promozione associative, civili, culturali (es. Centro

Alfredo Rampi Onlus, Psicologi dell'emergenza).

Numerose sono anche le iniziative internazionali: nel 2007 l'ONU ha organizzato la settimana Mondiale della Sicurezza Stradale invitando tutti i governi alla riduzione del 50% del fenomeno entro il 2010.

In quell'anno l'OMS indicava nel mondo 1.250.000 di morti per incidenti su strada. Nello stesso anno l'ISS, oltre ai decessi, stimava 3.125.000 di persone gravemente invalide di cui 25 milioni con esigenza di ricovero. Per quanto riguarda il nostro Paese,

invece, nel 2007 l'ISS registrava 6.000 morti, 15.000 invalidi gravi, 120.000 ricoveri e oltre 1 milione di accessi al Pronto Soccorso (dati da: *Il sistema Ulisse - Monitoraggio Nazionale sull'uso dei dispositivi di Sicurezza*, a cura di F. Taggi, P. Marturano, G. Dosi, 2007, pag. 13).

Nella tabella 1, si riportano i referenti e i criteri relativi alla ricerca citata.

*Psicologo, socio PSIC-AR.

→🕒 Sicurezza stradale

una ricerca della fondazione Luigi Guccione di Grazia Tatillo*

Ci sembra interessante riportare i risultati ottenuti dall'inchiesta-sondaggio "Sicurezza Stradale. La percezione dei cittadini di Milano, Roma e Napoli", presentata il 27 ottobre 2011 presso Palazzo San Giacomo, Comune di Napoli, dalla *Fondazione Luigi Guccione ONLUS* e dall'*IICA - Istituto Internazionale per il Consumo e l'Ambiente*, in collaborazione con IPR Marketing. Lo studio è stato proposto durante una conferenza stampa dal titolo eloquente: *Lasciateci a piedi!* Un appello che i cittadini rivolgono alle amministrazioni locali, attraverso la richiesta sempre maggiore di una migliore politica della mobilità urbana. Sembra chiaro che nel prossimo decennio, le politiche per la città si muoveranno verso il miglioramento della mobilità e della sicurezza stradale, in particolare verso la creazione di nuovi spazi pedonali e di un miglior funzionamento del trasporto pubblico.

Lo studio è stato condotto valutando le risposte di tre campioni di cittadini

residenti in tre importanti città italiane: Milano, Roma e Napoli. Il questionario a cui sono stati sottoposti contiene affermazioni relative a:

- Trasporto pubblico
- ZTL – isole ambientali
- Sicurezza
- Manutenzione delle strade
- Interventi sulle periferie
- Pedonalizzazione dei centri storici
- Piste ciclabili
- Bike sharing e car sharing
- Sicurezza stradale – valorizzazione, coordinamento, formazione

I dati che seguono sono emersi dall'analisi delle risposte dei cittadini.

I mezzi pubblici sono lo strumento di mobilità utilizzato più frequentemente in tutte e tre le città. A Milano e Napoli la quota di utenti abituali del trasporto pubblico è analoga, mentre risulta più bassa a Roma.

La percezione di sicurezza negli



Il logo della Fondazione Luigi Guccione.

spostamenti sia sui mezzi pubblici che in auto, a piedi, in moto o in bici è più alta a Milano, registra valori mediani a Roma, è più bassa a Napoli.

L'ignoranza delle regole della strada e il caos del traffico sono considerate le maggiori minacce alla sicurezza stradale in tutte e tre le città.

La cattiva manutenzione delle strade è un fattore di insicurezza indicato a Roma e Napoli più che a Milano, mentre ignoranza dei pedoni e segnaletica stradale in cattivo stato sono sentite fattori di insicurezza maggiore a Napoli rispetto alle altre città.

L'esperienza di incidenti provocati o subiti risulta maggiore a Napoli rispetto a Roma o Milano.

La psicologia delle emergenze

Ottiene un consenso molto alto in tutte e tre le città l'idea di creare in ciascun comune un *ufficio pubblico dedicato alla sicurezza stradale*: l'esigenza è sentita più forte a Napoli e Roma, un po' meno a Milano. Anche l'idea di istituire una *scuola di formazione sulla sicurezza stradale* ottiene un consenso molto alto in tutte e tre le città. Ancora una volta a rispondere maggiormente all'idea è Napoli seguita da Roma, e Milano. Mentre è condivisa in tutte e tre le aree dalla quasi totalità del campione l'idea di istituire un'*agenzia nazionale per l'assistenza e la tutela delle vittime della strada*.

In tutte e tre le città *la situazione del traffico nella propria città è definita molto o abbastanza critica dalla assoluta maggioranza degli abitanti*.

Il maggior livello di insoddisfazione si riscontra a Roma, seguito da Napoli e Milano in terza battuta.

A Milano e Napoli è analoga la valutazione sulla situazione del traffico cittadino tra quanti vivono in una zona a traffico limitato o fuori. A Roma invece coloro che non abitano in una ZTL risultano più severi nel valutare il traffico in città.

Le esigenze di chi utilizza i mezzi pubblici devono essere prioritarie per un'amministrazione che intenda affrontare le problematiche del traffico cittadino. La pensa così l'assoluta maggioranza degli intervistati a Roma e la quota maggiore anche a Napoli e a Milano.

Da notare che a Milano raggiunge il 27% la quota che invece ritiene prioritarie le esigenze di pedoni e ciclisti, rispetto al 22% registrato a Napoli e il 14% a Roma.

In tutte e tre le città i residenti nelle ZTL sono favorevoli, più di coloro che non ci abitano, a interventi restrittivi del traffico da parte dell'amministrazione

cittadina. Risulta analoga in tutte le città la percezione dei vantaggi delle pedonalizzazioni, considerate positive soprattutto in termini di qualità e vivibilità dello spazio urbano, questo sia per coloro che vivono in aree a traffico limitato che coloro che non ci vivono in tutte e tre le città.

Relativamente a coloro che si esprimono a sfavore delle pedonalizzazioni dei centri storici, le obiezioni che vengono mosse sono le seguenti:

- l'assoluta maggioranza dei cittadini delle tre città le considera irrealizzabili se non si creano servizi che le supportino (trasporto pubblico, animazione delle aree ...).
- una quota intorno al 20% degli intervistati non ha fiducia nella capacità di rispettarle da parte degli stessi cittadini. Non emergono differenze tra i residenti in zone e gli altri.

I più insoddisfatti del servizio di trasporto pubblico cittadino si confermano i cittadini di Roma. A Milano il trasporto pubblico è considerato una valida alternativa all'auto dalla maggioranza dei cittadini (51%). A Napoli 1/3 degli intervistati lo considera un'alternativa valida e un ulteriore 25% lo considera valido anche se solo in orari diurni e giorni lavorativi.

I cittadini di Roma, Napoli e Milano risultano sulla stessa linea nell'indicare la ricetta per migliorare l'offerta del trasporto pubblico cittadino: si tratta soprattutto di migliorare i collegamenti con la periferia e l'efficienza del servizio in orari serali e festivi.

Un trasporto pubblico più efficiente sarebbe di incentivo per la quasi totalità dei cittadini sia di Napoli che di Roma che di Milano a non usare la macchina in città.

Piste ciclabili protette funzionerebbero da incentivo a lasciare la macchina per il 70% dei milanesi e per circa il 60% dei residenti a Roma o Napoli.

Interessante anche che bike sharing e car sharing più efficienti sarebbero un incoraggiamento per circa la metà di intervistati in tutte e tre le città considerate.

La quota dei favorevoli alle *aree a traffico limitato in città* sono l'assoluta maggioranza dei cittadini sia a Milano che a Roma che a Napoli. Napoli in particolare tra le tre risulta la più favorevole alla limitazione al traffico di aree cittadine con il 75% di adesione all'idea.

A Roma e a Napoli non si registrano differenze forti ed è più o meno pari la quota

dei favorevoli alla creazione di nuove aree a traffico limitato sia tra i residenti che tra

quanti non risiedono in una ZTL.

Le potenzialità delle aree a traffico limitato per l'assoluta maggioranza degli intervistati riguardano la *qualità della vita dei residenti*. *Benefici economici per il commercio* sono citati soprattutto dai residenti a Napoli e a Roma. Meno convinti invece risultano i milanesi.

Intorno al 90% la quota che in tutte e tre le città sarebbe favorevole all'introduzione del reato di *omicidio stradale*: **favorevoli in tutte e tre le città ad estendere il concetto di reato di omicidio stradale non solo a coloro che provocano incidenti mortali sotto l'effetto di droghe o alcool ma anche alle aziende automobilistiche che mettono sul mercato auto che poi si rivelano difettose o anche gli enti responsabili della manutenzione stradale se l'incidente è causato da carenza di manutenzione.**

**Psicologa dello sviluppo, volontaria del Servizio Civile presso il Centro Alfredo Rampi Onlus.*

→🕒 Il contributo del Centro Alfredo Rampi al gruppo di lavoro “La mobilità in area urbana” della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale

di Daniele Biondo*

Nel Piano Nazionale per la sicurezza stradale è opportuno ribadire le linee essenziali della politica della prevenzione. La nostra esperienza ci porta a segnalarne alcune:

- a. Affermare il valore “sicurezza” e cioè considerare la sicurezza come l'indicatore privilegiato per osservare i fenomeni sociali, come il rilevatore della qualità della vita, come il parametro principale su cui verificare l'efficacia dell'impegno delle amministrazioni locali e nazionali, come l'unità di misura del benessere individuale e sociale.
- b. Inserire l'educazione stradale all'interno di ogni normativa in materia di codice stradale. L'attivazione di una nuova sensibilità e consapevolezza dei rischi stradali rappresenta la base necessaria per dare senso ed efficacia ad ogni altro tipo di intervento preventivo.
- c. Non “scaricare” il problema della prevenzione esclusivamente sull'istituzione scolastica, ma coinvolgere le altre agenzie educative e responsabilizzare tutte le Amministrazioni Statali ad ogni livello (da quello centrale a quello periferico) e le Amministrazioni Locali.
- d. Realizzare gli interventi in una logica di rete che coinvolga insieme agli organismi scolastici i Corpi Istituzionali (Polizia Municipale), i Presidi Sanitati (ASL) e gli Enti del Terzo Settore impegnati in quel territorio. Rendere il Comune “capo-fila” della rete e responsabile dell'attuazione del Piano di prevenzione del rischio stradale a livello locale.
- e. Uniformare tutti gli interventi

che devono essere attivati per la sicurezza dei bambini e dei ragazzi, mettere in rete i servizi pubblici e privati, e guidarli in modo coerente prevedendo la creazione di un unico centro di regia.

- f. Creare un'Agenzia Nazionale per la prevenzione degli incidenti stradali che promuova studi, ricerche, attività formative monitoraggio, pubblicazioni di tutti gli interventi realizzati. Tale Agenzia dovrebbe riunire gli esperti del settore da reclutare in campo universitario e fra le Associazioni del privato-sociale che hanno sperimentato valide metodologie di prevenzione.

Al fine di **conquistare livelli di sicurezza più evoluti**, occorre a nostro avviso:

- coniugare i problemi tecnici, giuridici, burocratici e logistici della sicurezza alla dimensione umana e sociale, all'impegno in difesa dei più deboli, che sulla strada sono i pedoni e i ciclisti, all'educazione e alle politiche sociali del territorio;
- progettare soluzioni che permettano di integrare gli spazi per favorire l'incontro tra le generazioni in modo da favorire la rappresentazione del territorio ed il controllo sociale;
- attuare interventi capaci di tutelare il diritto alla mobilità pedonale e ciclabile, al gioco, all'incontro negli spazi aperti (isole pedonali, quartieri a velocità limitata, piste ciclabili ecc.);
- organizzare un fitto piano di prevenzione utilizzando le attività sperimentate e verificate nella loro efficacia e che sono facilmente trasferibili in tutto il territorio

nazionale, utilizzando progetti corredati di programmi, test di verifica, schede ricerca, materiale didattico e divulgativo.

- programmare progetti che prevedano “l'educazione al rischio “poiché il bambino/ragazzo/giovane non va solo “protetto” ma va educato al rischio. “Farsi male” è un'esperienza importante per il bambino perché gli dà il senso del limite, così come affrontare dei rischi limitati è un'esperienza che autonomizza e responsabilizza l'adolescente;
- utilizzare un modello d'intervento globale capace di concentrare in una singola porzione di territorio una serie di interventi che nel tempo possono ridurre le condizioni di rischio. Interventi di diverso tipo: scientifici, sociali, culturali, educativi, amministrativi, tecnici, politici. Interventi che coniugano la ricerca epidemiologica con l'intervento educativo, la raccolta dei dati nell'intervento educativo con l'intervento strutturale e infrastrutturale delle amministrazioni pubbliche. Un modello d'intervento che coniughi le esperienze fatte da tutti gli enti che lavorano per la sicurezza con tale ottica integrata;
- utilizzare strategie didattiche coerenti con le finalità generali del progetto di educazione stradale;
- utilizzare una metodologia pluralista che tenga conto del punto di vista dei diversi utenti della strada (il punto di vista dell'anziano, dell'handicappato, della mamma con passeggino, della casalinga con il carrello della spesa, del bambino, del ciclista) superando l'attuale situazione in

La psicologia delle emergenze

cui prevale esclusivamente il punto di vista dell'automobilista: ciò comporta la produzione di codici semantici (segni/segnali) che hanno come obiettivo prioritario quello di abbattere il più possibile le barriere comunicative;

- utilizzare con i bambini una metodologia attraverso la quale possano maneggiare la complessa situazione stradale attraverso la creatività, la curiosità, l'esplorazione, la manipolazione dell'ambiente, l'informazione della meccanica dei fenomeni e degli avvenimenti in modo da costruire una relativa autonomia dal contesto normativo;
- utilizzare con i ragazzi una metodologia che li renda agenti attivi della prevenzione del rischio stradale del loro territorio, promotori della

mobilità autonoma nel loro contesto di vita (giardino, scuola, campi sportivi, luoghi di ritrovo, ecc.), agenti attivi della progettazione del proprio ambiente in funzione dei loro bisogni attraverso l'osservazione, la sperimentazione, l'esplorazione e la costituzione di mappe di riferimento interno e la costituzione di luoghi d'incontro per la socializzazione. La mitigazione ed il controllo del rischio stradale possono allora rappresentare un vertice privilegiato per ricostruire la relazione educativa fra la strada ed il pedone, fra l'ambiente e gli uomini, in particolare le giovani generazioni;

- indicare come obbligatoria e prioritaria la formazione di tutto il personale che si occuperà della sicurezza stradale perché lo stato

attuale di vaga sensibilizzazione di tali operatori ha portato ad interventi frammentari e controproducenti, privi di un orientamento scientifico;

- per la formazione dei formatori, che a loro volta formeranno gli operatori che direttamente si occuperanno della prevenzione, educazione, formazione alla sicurezza stradale, occorre fare riferimento a professionisti che hanno esperienza pluriennale, che fanno parte di Enti e Associazioni del privato-sociale che hanno una riconosciuta esperienza nel settore formazione, ricerca, interventi diretto sul campo, pubblicazioni ed altre credenziali.

*Vicepresidente Centro Alfredo Rampi Onlus.

→🕒 Il contributo del Centro Alfredo Rampi alla stesura del Piano Nazionale sulla Sicurezza Stradale

una città più sicura per i bambini è una città più sicura per tutti
di Rita Di Iorio*

Il progetto culturale dell'Associazione Centro Alfredo Rampi Onlus è quello di riuscire a far sentire la **sicurezza** come indicatore privilegiato per osservare i fenomeni sociali, come rilevatore della qualità della vita, come parametro principale su cui verificare l'impegno delle amministrazioni e come unità di misura del benessere individuale e sociale.

Al fine di conquistare livelli di sicurezza più evoluti, occorre a nostro avviso coniugare i problemi tecnici, giuridici, burocratici e logistici della sicurezza alla dimensione umana e sociale, all'impegno in difesa dei più deboli, che sulla strada sono i pedoni e i ciclisti.

E proprio dalla strada e dal quartiere

che bisogna partire per contrastare i fenomeni sociali che minacciano la sicurezza collettiva.

Con i ragazzi e i giovani tali considerazioni si sono tradotte in alcune specifiche proposte che il Centro Rampi ha sperimentato in venti anni di attività, un modello d'intervento integrato per l'educazione alla sicurezza delle nuove generazioni, registrando non pochi successi. **Attività sperimentate con migliaia di bambini e ragazzi, facilmente trasferibili in tutto il territorio nazionale.** Progetti corredati di programmi, test di verifica, schede ricerca, materiale didattico e divulgativo. Progetti svolti da un gruppo di esperti interdisciplinari con la collaborazione di vari enti pubblici e scientifici.



Una pubblicazione del Centro Alfredo Rampi sulla sicurezza stradale per ragazzi.

La psicologia delle emergenze

Per le utenze deboli sono stati creati dei contesti educativi, degli spazi precisi, in cui favorire un processo di elaborazione delle radici affettive che li spingono ai comportamenti rischiosi per strada.

Per gli adolescenti è stato scelto il “gruppo di quartiere” come dimensione specifica su cui lavorare perché, come dimostrano tutte le ricerche psicologiche e sociologiche in questo campo, esso è un soggetto psicologico molto potente nell’influenzare le decisioni ed i comportamenti individuali: in adolescenza è il gruppo che ha una capacità decisionale suprema, che fa tendenza, che detta la norma, che fornisce copertura per i comportamenti rischiosi.

Con le stesse premesse è stato riformulato anche l’intervento nel campo dell’infanzia. **Quartiere e bambini** sono le due parole chiave che stanno guidando i progetti per l’infanzia elaborati dall’Associazione. Da qualche anno il rapporto del bambino con la città è al centro della riflessione culturale e sociale a livello internazionale. È emersa la consapevolezza che l’habitat urbano non è stato pensato per soddisfare i bisogni dei più piccoli. Il processo di disumanizzazione delle città ha infatti visto i bambini come una delle fasce più penalizzate. Per questo motivo si parla di **bambini “invisibili”** e si denuncia da ogni parte la solitudine che essi soffrono nascosti dietro l’apparente benessere delle loro case. Questo motivo spiega anche perché il dato relativo agli incidenti stradali che coinvolgono i bambini è minore di quello relativo agli altri pedoni, **i bambini non sono più per strada.**

Il problema, quindi, della protezione delle utenze deboli dal contesto strada non esiste più, visto che queste utenze sono state quasi del tutto espulse dalla strada, proprio con l’intenzione di proteggerlo dagli eccessivi rischi della stessa.

Certo è che tali esigenze protettive hanno un loro fondamento, ma è anche vero che **il bambino non va**

solo protetto ma principalmente va educato al rischio. “Farsi male” è un’esperienza importante per il bambino perché gli dà il senso del limite e lo responsabilizza.

Non c’è più una strada dove poter giocare e farsi male, perché il rischio è diventato troppo grande per essere

affrontato e dominato dal bambino, forse anche dall’adulto. E allora che tipo di educazione stradale ha senso fare nell’attuale contesto urbano?

Per far fronte a questa domanda il Centro Rampi ha scelto di individuare quali interventi strutturali devono essere realizzati nella viabilità, come



Attività di educazione stradale per bambini e ragazzi.

La psicologia delle emergenze

nella progettazione delle case, dei cortili, delle aree verdi e dei marciapiedi, per rendere la città più sicura per tutti, ascoltando in prima persona coloro che dovrebbero diventare i principali fruitori della strada. I bambini, i ragazzi, gli adolescenti.

In tale contesto culturale, condiviso con molti altri, è stato proposto il tema della sicurezza del bambino-pedone come punto di partenza per avviare il processo di modificazione della città. Bambini, adolescenti e giovani sono stati il punto di partenza per sperimentare nuove proposte per arrivare agli adulti affinché tale progetto di sicurezza sia trasversale fra le generazioni e veramente capace di imporsi a livello generale. Da qui nasce l'idea del Centro per la Sicurezza del bambino in città. Per riuscire a sperimentare **un modello d'intervento globale per la sicurezza del cittadino**, capace di concentrare in una singola porzione di territorio una serie di interventi che nel tempo possono ridurre le condizioni di rischio. Interventi di diverso tipo: scientifici, sociali, culturali, educativi, amministrativi, tecnici, politici. Interventi che coniugano la ricerca epidemiologica con l'intervento, i dati raccolti dall'intervento educativo con l'intervento strutturale delle amministrazioni pubbliche.

Un modello d'intervento che coniughi le esperienze fatte da tutti gli enti che lavorano per la sicurezza dei pedoni, in modo da offrire ai tecnici l'aiuto necessario e fondamentale per permettere loro di progettare ed operare per una reale sicurezza dei pedoni, dei portatori di handicap, dei ciclisti.

L'orientamento pedagogico tradizionale, ma anche di progetti avanzati, nei confronti del problema dell'educazione stradale si è orientato verso la proposta ai bambini ed ai ragazzi dell'apprendimento del codice degli adulti.

Tali impostazioni hanno il limite di considerare come codice inevitabile della comunicazione nel contesto stradale quello orientato sul pensiero dell'adulto e di conseguenza orientano

tutta la loro esperienza educativa in direzione dell'interiorizzazione da parte del bambino di tale codice spesso accompagnate da comunicazioni terrorizzanti e catastrofiche (come molte delle campagne pubblicitarie sulla sicurezza stradale degli ultimi anni). Ogniqualvolta si prende in considerazione il bambino o il pedone lo si fa nella logica dell'automobilista e del rischio macchina o mandando una comunicazione al bambino di essere incapace di capire le regole della strada o di essere semplice imitatore degli atteggiamenti di adulti che si comportano male quando sono in macchina o per la strada.

Noi riteniamo, al contrario, che **il punto di vista del bambino** (unito al punto di vista dell'anziano, dell'handicappato, della donna con passeggino e carrello della spesa, insomma di chi usa di più quotidianamente la strada, in tutte le sue componenti ambientali della carreggiata, del marciapiede, della piazza, del giardinetto ecc.) è più universale di quello dell'adulto motorizzato (che usa solo la carreggiata) e di conseguenza deve essere privilegiato nella produzione dei codici semantici che hanno come obiettivo prioritario quello di abbattere il più possibile le barriere comunicative. Il bambino deve maneggiare situazioni complesse, la sua creatività, la sua curiosità, il suo bisogno di esplorare e manipolare l'ambiente, l'interesse scientifico per la meccanica dei fenomeni e degli avvenimenti, la relativa autonomia dal contesto normativo, permettono al bambino, se sostenute dall'adulto e da esperienze concrete di dare un contributo inedito ai problemi dell'ambiente ed in particolare a quelli del traffico.

La mitigazione ed il controllo del rischio stradale possono allora rappresentare un vertice privilegiato per ricostruire la relazione educativa fra la strada ed il pedone, fra l'ambiente e gli esseri umani.

Solo ricreando le condizioni di sicurezza dell'ambiente urbano questo ambiente

potrà essere restituito al bambino, all'adulto e ad ogni abitante come risorsa formativa senza la quale è impossibile **raggiungere un equilibrio armonico della personalità.**

Il Centro Rampi ha elaborato il proprio progetto educativo che ha visto la scuola come ambiente privilegiato di riferimento nel quale si è coniugato la proposta della ricerca sul territorio all'educazione stradale. Temi che rientrano nell'educazione stradale, nell'educazione alla salute, nella sicurezza nelle strade urbane ed extraurbane per i giovani.

Per esempio, nella scuola dell'obbligo si sviluppano "attività di laboratorio", che interagiscono con lo spazio esterno.

L'intervento nello spazio esterno, come quello del censimento dei rischi per la loro mappatura, della creazione di una segnaletica speciale a difesa della pedonalità che visibilizza la presenza del bambino nel quartiere, o la progettazione di un'area verde, di un percorso sicuro o di una pista ciclabile che colleghi abitazioni, scuole e aree verdi di gioco, rappresenta la nostra proposta di laboratorio all'aperto per l'educazione stradale.

Noi riteniamo estremamente necessario per realizzare un'efficace educazione stradale, realizzare circuiti integrati sicuri per la mobilità nel quartiere che possa permettere ai bambini ed ai ragazzi di uscire dai diversi ghetti in cui sono costretti ad essere rinchiusi (il ghetto scuola, il ghetto casa, il ghetto corsi specializzati, il ghetto ludoteca, ecc.).

Secondo questa metodologia di educazione stradale sono stati realizzati vari progetti educativi.

In particolare:

a. Un progetto educativo ha coinvolto i bambini, i ragazzi e gli insegnanti in un percorso didattico sul rischio stradale che ha seguito le seguenti tappe:

1. Esplorazione concreta del quartiere per censire sia le risorse per i bambini presenti in esso che i rischi stradali.

La psicologia delle emergenze

2. Mappatura del quartiere finalizzata all'informazione di tutti i bambini della scuola della presenza dei servizi per l'infanzia e degli eventuali pericoli censiti.
 3. Progettazione di una segnaletica tesa ad informare i bambini e tutti i pedoni della presenza di quei rischi, azione di denuncia degli stessi alle autorità competenti.
 4. Installazione della suddetta segnaletica per rendere visibile il contributo del bambino alla sicurezza del quartiere e per sensibilizzare il mondo degli adulti sui loro bisogni di mobilità sicura nel quartiere. Una segnaletica che di certo non vuole essere un'alternativa o una aggiunta alla segnaletica vigente.
- b. Un progetto educativo che ha coinvolto ragazzi delle terze medie e dei primi due anni degli istituti superiori** con l'obiettivo principale di rendere i giovani più partecipi alla gestione della strada in cui vivono e sviluppare le loro capacità autoprotettive.
- Oltre a fornire l'apprendimento relativo alle norme del codice stradale si lavora per incrementare i comportamenti di sicurezza sulla strada.
- Nel corso "finalmente in sella" vengono proposte ai ragazzi varie

tematiche sia a livello teorico (con l'ausilio di materiale audiovisivo) che a livello pratico (attraverso esercitazioni di guida o di manutenzione del mezzo).

L'esercitazione di guida del motorino viene realizzata con la collaborazione della Polizia Municipale di Roma. L'obiettivo principale del corso è quello di rendere i giovani più partecipi alla gestione dei problemi dell'ambiente (quartiere - strada) in cui vivono e sviluppare le loro capacità autoprotettive.

- c. Corsi formazione su metodologie di educazione stradale per Vigili Urbani** di Roma con la Scuola di Formazione della Polizia Municipale di Roma, per gli insegnanti delle scuole materne, elementari, medie inferiori e medie superiori che formano alla metodologia di educazione al rischio stradale propria dell'associazione.

Invece di continuare a progettare soluzioni per singole categorie, che rischiano di diventare emarginanti per le stesse categorie svantaggiate, serve:

- integrare gli spazi per favorire l'incontro tra le generazioni;
- attuare interventi capaci di tutelare il diritto alla mobilità pedonale e ciclabile, al gioco, all'incontro, alla sosta, anche in zone residenziali

e non solo nei cosiddetti parchi verdi, dove si può andare di rado e principalmente nelle zone di periferia;

- distribuire i servizi essenziali in modo che questi siano più raggiungibili dai cittadini, senza bisogno di mezzi motorizzati, favorendo così l'autonomia di ognuno.

*Segretario nazionale Centro Alfredo Rampi Onlus.

→◎ Civita di Bagnoregio

di Giovanni Maria Di Buduo*

Il piccolo paese Civita di Bagnoregio (frazione di Bagnoregio, provincia di Viterbo) e il territorio circostante noto come “Valle dei Calanchi” (fig. 2) (corrispondente alle valli del Rio Torbido e del suo affluente sinistro Fosso di Bagnoregio) rappresentano un’area di interesse paesaggistico straordinariamente rilevante da valorizzare e salvaguardare, con caratteristiche che la rendono quasi unica a livello nazionale ed internazionale.

Tali caratteristiche sono:

- la varietà, la rapidità e l’elevata densità areale dei fenomeni di instabilità dei versanti;
- la possibilità di ricostruire con rara precisione il susseguirsi nel corso degli ultimi 300 anni delle modificazioni indotte sul nucleo urbano dall’evoluzione geomorfologica, attraverso l’esame di documenti e mappe;
- la struttura urbanistica e architettonica di Civita di Bagnoregio, rimasta inalterata nei

secoli (ad eccezione ovviamente dei manufatti lesionati o distrutti dalle frane);

- l’alto valore faunistico – vegetazionale e la straordinaria bellezza panoramica della “Valle dei Calanchi”.

Quando elencato rende potenzialmente tutta l’area un vasto laboratorio naturale a cielo aperto dove unire la diffusione della cultura geologica e della prevenzione dei rischi naturali, la sperimentazione di sistemi di monitoraggio e di tecniche di consolidamento che garantiscano la salvaguardia paesaggistica e la compatibilità ambientale degli interventi, e la promozione turistica del territorio.

Tutto ciò può avvenire però solo con la costante, laboriosa ed efficiente collaborazione di enti e istituzioni,



Figura 1 Civita di Bagnoregio.

dei professionisti, delle imprese e dell’associazionismo locali e della cittadinanza, nel comune obiettivo della valorizzazione e di uno sviluppo ordinato e sostenibile dell’area.

LA STORIA GEOLOGICA

Il territorio di Bagnoregio è ubicato in un contesto strutturale caratterizzato da un bacino estensionale orientato NNO-SSE (Graben del Paglia-Tevere), che si è sviluppato a partire dal Pliocene (tardo Zancleano) ed è stato colmato da sedimenti marini depositatisi nel corso di due cicli deposizionali (fig. 3). Ciascun ciclo deposizionale si è sviluppato con una distribuzione delle litofacies condizionata dalla posizione dell’ambiente di sedimentazione rispetto alle zone emerse di alto strutturale rappresentate dalla dorsale appenninica ad est (Monte Peglia – Monti Amerini): in corrispondenza dei rilievi si rinvengono quindi sedimenti grossolani costieri (ghiaie e sabbie) che passano lateralmente a sedimenti fini (argille) di ambiente più profondo (argille sabbiose affiorano estesamente nella “Valle dei Calanchi”).

La successiva fase regionale di sollevamento (Calabriano - Olocene) è caratterizzata dai depositi vulcanici del Distretto Vulcanico Vulsino e dai



Figura 2 Uno scorcio della “Valle dei Calanchi”.

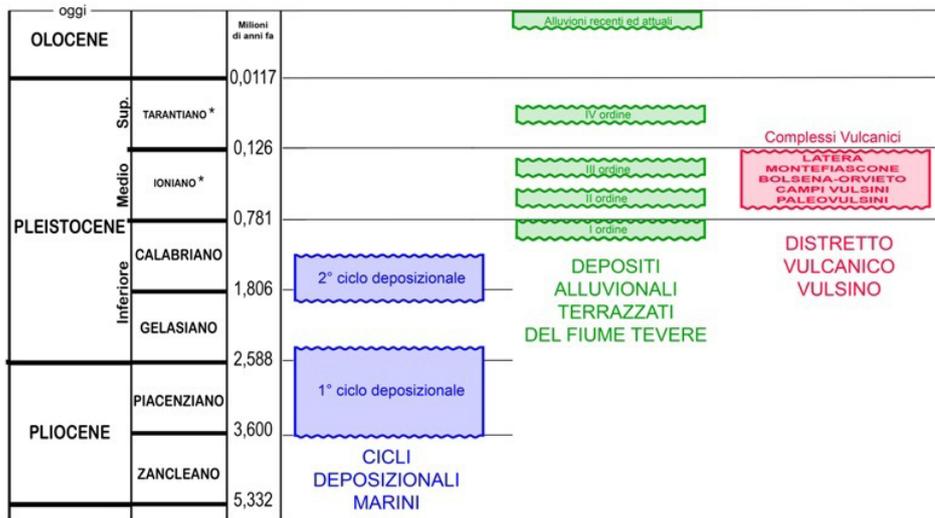


Figura 3 Schema stratigrafico dei depositi dell'area compresa tra Bagnoregio e la Media Valle del Fiume Tevere.

depositi alluvionali terrazzati dei Fiumi Paglia e Tevere, che ricoprono i depositi marini. Nei fondo valle si trovano sedimenti alluvionali depositati dai fiumi a partire dalla fine dell'ultima glaciazione (circa 10 mila anni fa).

I prodotti del Distretto Vulcanico Vulsino occupano un'area di circa 2200 km² e sono distribuiti radialmente rispetto alla vasta conca del lago di Bolsena, interpretabile come un ampio bacino di collasso (depressione vulcano - tettonica) creatosi in più fasi successive a seguito dello svuotamento della camera magmatica principale.

Nel Distretto Vulcanico Vulsino nell'intervallo di tempo compreso all'incirca tra 590 mila e 130 mila anni fa sono stati attivi 5 complessi vulcanici: "Paleo-Vulsini" (circa 590-490 mila anni fa), "Campi Vulsini (circa 490-130 mila anni fa), "Bolsena-Orvieto" (circa 350-250 mila anni fa), "Montefiascone" e "Latera" (circa 280-140 mila anni fa) (Palladino et alii, 2010). Ciascun complesso vulcanico è stato caratterizzato da un'ampia varietà di stili eruttivi, che hanno comportato la deposizione di prodotti vulcanici molto differenti, alcuni dei quali (come le lave e le ignimbrite compatte) sono usati fin dall'antichità come materiale da costruzione.

Salendo il ponte che conduce a Civita sono ben visibili i prodotti vulcanici che ricoprono le argille sabbiose marine, e

costituiscono la base della rupe: tali prodotti vulcanici sono rappresentati da depositi da ricaduta fittamente stratificati dei "Paleo-Vulsini", alternati a paleosuoli testimoniati lunghi intervalli tra una fase eruttiva e la successiva (fig. 4). Le case di Civita poggiano sul tufo litoide dell' "ignimbrite di Orvieto-Bagnoregio", emessa circa 333 mila anni fa dal complesso vulcanico "Bolsena - Orvieto" (fig. 5).

I PROCESSI GEOMORFOLOGICI

L'evoluzione dei versanti è legata a fenomeni complessi interagenti fra loro; in generale i due processi principali sono:

- la diminuzione della resistenza a taglio di rocce e terreni a causa dell'alterazione chimico-fisica in corrispondenza della superficie;

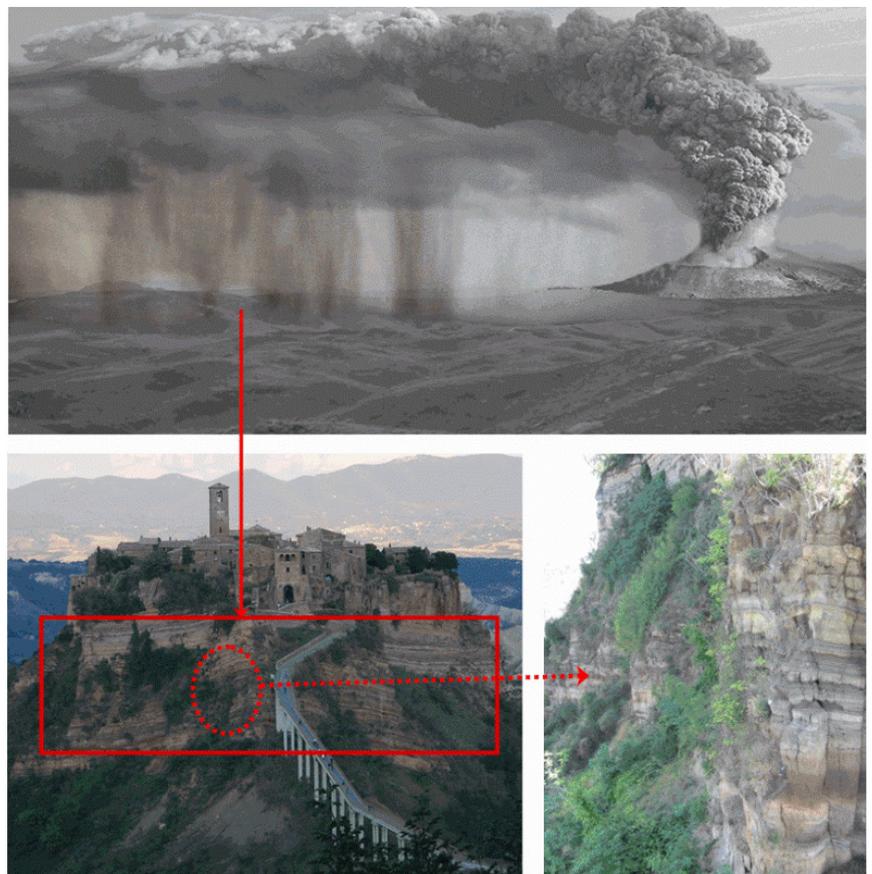


Figura 4 I depositi piroclastici da ricaduta stratificati dei "Paleo-Vulsini" costituiscono la base della rupe di Civita.



Figura 5 Circa 333 mila anni fa il complesso vulcanico “Bolsena – Orvieto” ha emesso l’ “ignimbrite di Orvieto-Bagnoregio”, su cui poggiano le case di Civita.

- l’aumento degli sforzi di taglio agenti, dovuti all’aumento dell’altezza e dell’acclività dei versanti per l’approfondimento delle valli avvenuto soprattutto durante l’ultimo stazionamento basso del livello marino (circa 18 mila anni fa durante l’ultimo periodo glaciale).

Nel corso del tempo l’erosione ha portato all’isolamento totale o parziale delle porzioni periferiche dei rilievi tabulari costituiti dalle vulcaniti vulsine: dal paesaggio spiccano così rupi tufacee più o meno estese, bordate da pareti subverticali, su cui sono sorti numerosi centri abitati (Bagnoregio, Lubriano, Orvieto, Orte, ecc).

Le rupi tufacee sono sottoposte a processi di scarico tensionale (stress release) e detensionamento (stress relief) dovuti rispettivamente all’approfondimento delle valli e al contrasto di rigidità tra le argille (molto più deformabili) e le vulcaniti sovrastanti (più rigide rispetto alle argille) (fig. 6). La disarticolazione delle vulcaniti avviene gradualmente con l’apertura progressiva di fratture estensionali variamente orientate rispetto al versante, in cui le

radici delle piante, l’infiltrazione dell’acqua, il termoclastismo e il crioclastismo (l’alterazione causata dalle variazioni di temperatura e dalle fasi di gelo-disgelo) contribuiscono lentamente ma inesorabilmente all’alterazione chimico-fisica delle superfici e al propagarsi delle fratture, con conseguente riduzione della resistenza a taglio.

Le condizioni di instabilità dei depositi vulcanici hanno carattere tipicamente “regressivo” e dunque, se non adeguatamente mitigate, possono nel tempo coinvolgere porzioni più interne della rupe.

Le argille sabbiose di origine marina sottostanti le vulcaniti sono contraddistinte da una rapida evoluzione del paesaggio e in ampie aree dai tipici calanchi (fig. 2). I calanchi sono una forma erosiva caratterizzata da vallecole con forte pendenza, prive di vegetazione, separate tra loro da sottili creste: l’acclività e l’impermeabilità del pendio argilloso riducono l’infiltrazione dell’acqua nel terreno e ne favoriscono il veloce deflusso superficiale in rivoli, con la conseguente rimozione della parte superficiale alterata dei depositi argillosi e l’incisione di un fitto

reticolo di drenaggio. La presenza in quantità rilevanti di uno scheletro siltoso – sabbioso (come nella “Valle dei Calanchi”) rende le argille più stabili su pendii ripidi, e favorisce quindi lo sviluppo e la durata nel tempo dei calanchi.

Oltre che con la formazione dei calanchi, la rapida evoluzione morfologica dei versanti argillosi si realizza con il verificarsi di diverse tipologie di movimenti franosi, causati da una serie di processi interagenti tra loro (fig. 7): soliflusso, colate, scorrimenti traslativi e rotazionali.

Il soliflusso è un fenomeno di instabilità diffusa consistente in lenti movimenti superficiali diffusi nella coltre d’alterazione delle argille sabbiose, poco consistente e satura d’acqua a seguito di precipitazioni intense e prolungate. Il soliflusso si distingue dalle colate per la sua lentezza (la velocità è nell’ordine di qualche decimetro l’anno) e perché il terreno in movimento mantiene la sua consistenza, pur manifestando la presenza di forme superficiali diversificate, ma riconducibili nella maggior parte dei casi a lobi detritici e a piccoli terrazzamenti.

Il soliflusso può determinare



Figura 6 Schema bidimensionale con indicazione delle condizioni tenso-deformative e dei conseguenti effetti morfologici in corrispondenza dei plateau tufacei (Bozzano et alii, 2005) [modificato].

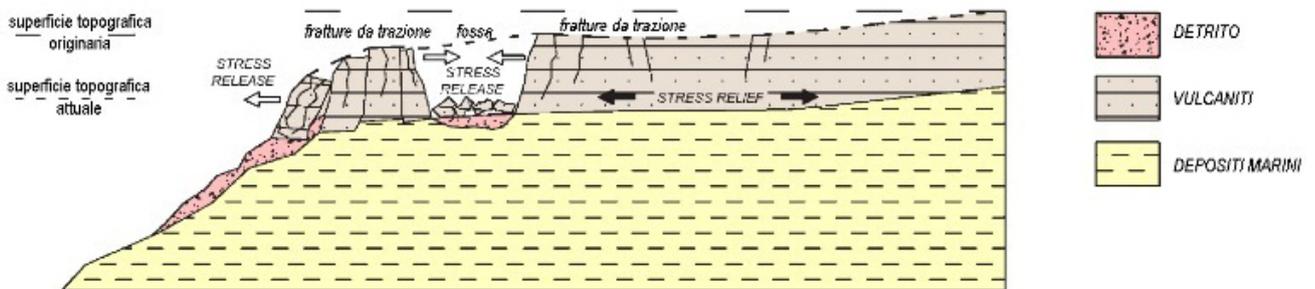


Figura 7 Processi geomorfologici in atto sui versanti di Civita di Bagnoregio (ENEA, 2001).

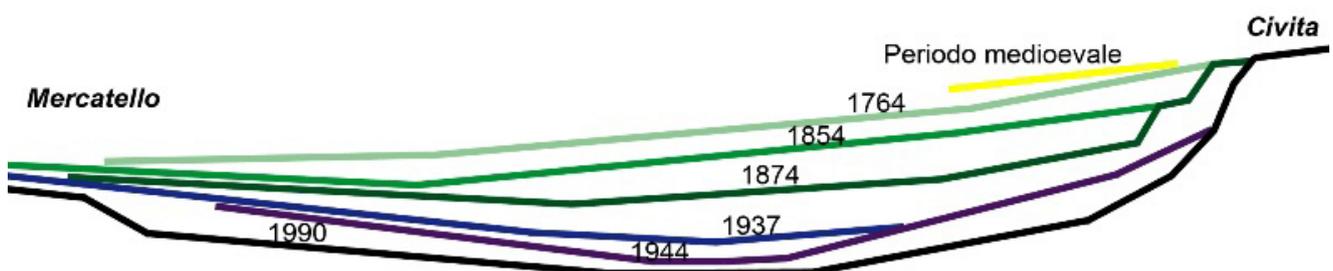


Figura 8 La rapida evoluzione morfologica della sella morfologica su cui è ubicato il ponte che conduce a Civita (ENEA, 2001) [modificato].

situazioni di pericolosità geomorfologica, ostacolando lo sviluppo della vegetazione (che costituisce un'efficace mezzo di difesa dall'erosione) e creando danni ai manufatti e alle infrastrutture con le deformazioni del terreno e l'accumulo dei detriti. Il soliflusso può subire a luoghi delle accelerazioni per cause naturali (per esempio: piogge abbondanti, acque non adeguatamente incanalate, etc.) e/o antropiche (disboscamenti, scavi incontrollati, aumento dei sollecitazioni di taglio con strutture non adeguate, etc.) evolvendo in movimenti franosi come colamenti e/o scorrimenti roto - traslativi.

La mobilitazione della parte alta dei versanti argillosi causa lo scalzamento alla base della rupe tufacea, con conseguente tendenza a crolli e ribaltamenti di porzioni della rupe stessa.

I fenomeni descritti sono in stato ATTIVO con ricorrenza:

- “continua” (cioè sono fenomeni in atto);
- “stagionale” e “a breve termine” (da 1 a 10 anni) per quanto riguarda i movimenti franosi meno estesi e/o meno profondi;

- “a medio termine” (da 10 a 100 anni) e “lungo termine” (da 100 a 1000 anni) per i movimenti franosi più estesi, profondi e complessi.

Un esempio evidente della rapida evoluzione del paesaggio che caratterizza i depositi argillosi è rappresentato dalla sella morfologica su cui è ubicato il ponte che conduce a Civita di Bagnoregio (fig. 8). In epoca medioevale in quest'area sorgevano alcuni importanti complessi quali la rocca di Castel Gomizi, il convento di S. Francesco e la contrada di Mercatello dove si trovava il palazzo comunale e dove si svolgeva il mercato cittadino: il gruppo di case che ancora oggi porta il nome di Mercatello conserva ben poco dell'originaria forma del borgo medioevale. Nel 1830 la sella aveva una quota minima di circa 410-416 m, nel 1854 la quota era di circa 410 m, nel 1912 di circa 406 m, nel 1937 di circa 397 m e nel 1944 di circa 392 m.

Attualmente la quota minima della sella è di circa 388 m. I piloni di cemento armato del ponte raggiungono una profondità di 25 metri all'interno delle argille.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Bozzano F., Floris M., Gaeta M., Martino S., Scarascia Mugnozza G. (2005) - Assetto geologico ed evoluzione per frana di rupi vulcaniche nel Lazio Settentrionale. Boll. Soc. Geol. It., 124, 413-436.

ENEA (2001) - Il consolidamento della rupe e delle pendici di Civita di Bagnoregio: indagini pregresse e proposte di intervento. Linee guida per la salvaguardia dei beni culturali dai rischi naturali.

Palladino D.M., Simei S., Sottili G., Trigila R. (2010) - Integrated approach for the reconstruction of stratigraphy and geology of Quaternary volcanic terrains: an application to the Vulsini Volcanoes (central Italy). The Geological Society of America, Special Paper 464.

*Geologo.

Protezione Civile e Volontariato

→◎ Gli Stati Generali del Volontariato di Protezione Civile si sono riuniti dopo 12 anni

un resoconto alla conclusione dei lavori

di Rita Petrini*

Il 15 aprile si è tenuta presso la sede della Facoltà di Lettere di Roma 3, la giornata conclusiva delle tre che hanno visto riuniti gli Stati Generali del Volontariato di Protezione Civile nazionali, voluta da Direttore Gabrielli, con l'obiettivo di avere suggerimenti sulle prossime linee guida che saranno emanate dal Dipartimento su: Valori, Rappresentanza, Ruoli e Risorse.

I quattro gruppi di lavoro erano formati da 233 delegati delle oltre 4.000 Associazioni di volontariato nazionali e i risultati delle Commissioni saranno pubblicati sul sito della PC a breve.

I relatori hanno messo in evidenza soprattutto il clima di fattiva collaborazione e l'importanza del confronto costruttivo che c'è stato tra i rappresentanti delle varie Associazioni che, pur nella loro diversità di intervento, sono riusciti a trovare un accordo redigendo i quattro documenti che contengono suggerimenti e riflessioni su un settore che ha come missione quello dell'intervento sociale.



Foto 1

All'interno dei gruppi tutti si sono trovati d'accordo nel ribadire che al volontariato deve essere dato quello spazio e quella dignità da parte delle istituzioni siano esse nazionali, regionali o comunali, per contare sempre più nelle decisioni. A questo proposito hanno chiesto la creazione di un "Comitato del Volontariato di Protezione Civile" che rappresenti tutti i settori del variegato mondo del volontariato.

A questa richiesta Gabrielli ha informato i presenti che, in seno alla PC, è stato istituito il Comitato Paritetico nel quale le Istituzioni che vi fanno parte dovranno stabilire, tra l'altro, le regole per individuare criteri omogenei per la gestione

del volontariato, proprio tenendo conto delle differenze.

Parole chiave dei lavori sono state: senso di identità, autonomia, solidarietà, sussidiarietà tutela della sicurezza, gratuità. Gabrielli ha concluso gli interventi sottolineando come, soprattutto l'ultima caratteristica, deve essere tutelata nel senso che, se da un lato la gratuità è garanzia di indipendenza, dall'altro non deve diventare manovalanza a basso costo e questo sarà possibile se tutti insieme, Associazioni e Protezione Civile, sapranno lavorare per il bene comune.

*Psicologa, socia PSIC-AR.



Foto 2 La platea in una delle giornate degli Stati Generali.

→🕒 Esercitazione Vulcano 12

Cava dei Selci, 28 gennaio 2012

di Roberto Mantua*

Nella speranza che non si verifichino mai situazioni o eventi calamitosi naturali, l'esercitazione messa in atto dal COAR CR e dagli Psicologi dell'associazione PSIC-AR a titolo formativo e addestrativo, ha voluto testare le modalità di approccio degli operatori volontari, dei cittadini e delle Istituzioni, in una specifica circostanza con un profilo di alto rischio e con situazioni di stress – compresi svenimenti e stati di semioscuola – spesso connesse ad inalazioni di gas pericolosi in zone vulcaniche. La simulazione formativa, è inserita in un contesto di ampie attività e monitoraggi che vengono svolti al fine di porre sempre più attenzione ai temi della prevenzione e della sicurezza soprattutto nei territori soggetti a rischi naturali.

Questa esercitazione in primo luogo ha messo in risalto il ruolo ed il compito dei cittadini che vivono in zone a rischio, le azioni preventive a tutela della propria incolumità e il comportamento da adottare in un contesto emergenziale di questo tipo. È stata simulata una emissione anomala di gas dalle faglie del sottosuolo (ricordiamo che siamo

nell'area vulcanica dei Colli Albani, in cui è presente un vulcano non più attivo, quiescente). L'area interessata (zona rossa), poteva presentare contaminazioni da Anidride Carbonica (CO₂), Idrogeno Solforato (H₂S) e Radon (Rn), gas che risalgono verso la superficie attraverso piccole faglie o fratture del suolo dove, in mancanza di ventilazione, stratificano a livello di cantine e pavimenti e che, in percentuali elevate, possono essere molto nocivi.

Lo svolgimento delle attività dimostrative ha previsto l'arrivo dei VVF e dell'INGV, i quali hanno individuato in modo preciso il punto di emissione, messo in sicurezza l'area e, infine, autorizzato i soccorritori – costituiti da nuclei misti di volontari di CRI, psicologi dell'emergenza, volontari di PC e agenti di Polizia Locale – a iniziare le operazioni di evacuazione delle



Foto 1 L'allestimento del campo per l'esercitazione.

famiglie ritenute ad alto rischio di contaminazione, perché residenti nelle immediate vicinanze della faglia. L'evacuazione si è protratta per circa un'ora e mezza, mantenendo un profilo di sicurezza alto, dettato dall'obbligo di indossare i necessari DPI anticontaminazione, tali da permettere l'uscita dalle abitazioni in totale sicurezza di adulti e bambini per raggiungere la tendopoli prontamente allestita in gestione operativa, in zona sicura, dal resto dei volontari esperti di logistica.

Grazie al team degli psicologi



Foto 2 Un momento dell'esercitazione.



Foto 3 Alcuni protagonisti dell'esercitazione.

Esercitazioni

siamo riusciti ad avvicinarci molto a quelli che sono gli ambiti delle famiglie, privilegiando soprattutto la prevenzione dei rischi nelle case (gas, elettricità, sostanze tossiche, incendi), la sicurezza degli anziani e dei bambini, in quanto crediamo fortemente che informare e preparare la cittadinanza

alla cultura della Protezione Civile, alla centralità della prevenzione e della sicurezza, incominciando proprio dai luoghi più frequentati come le proprie abitazioni e il proprio quartiere, serve a garantire una migliore risposta nel fronteggiare qualsiasi tipo di calamità dal punto di vista logistico

ed emotivo, riducendo fortemente i danni alle persone e aiutando a salvare vite umane.

**Presidente COAR CR, coordinatore delle operazioni in emergenza.*

→🕒 Esercitazione Vulcano 12

l'intervento degli psicologi dell'emergenza

di Maria Teresa Devito* e Michele Grano**

L'esercitazione di Protezione Civile "Vulcano 12" nasce dalla necessità di testare il Piano di Protezione Civile comunale (Marino) ed il suo modello di intervento per l'attivazione della catena di soccorso alla popolazione. La motivazione è dettata dalla presenza di un reale fenomeno che obbliga quotidianamente la cittadinanza della zona oramai da anni ad una attenta e seria convivenza con l'emissione anomala di gas (CO₂) dalle faglie del vulcano dei Colli Albani.

Per raggiungere gli obiettivi prefissati, l'esercitazione ha visto la partecipazione attiva della popolazione: sono state evacuate alcune famiglie residenti nelle abitazioni immediatamente adiacenti all'area.

Hanno preso parte alle operazioni il

Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco con il nucleo NBCR, l'INGV con il mezzo speciale per i rilevamenti in atmosfera dei gas, la Polizia Locale di Marino, altre Associazioni di volontariato dei Castelli Romani, oltre al COI di competenza. L'esercitazione ha preso avvio dopo una telefonata ricevuta al 115, da parte di un cittadino, che segnalava la presenza di gas nocivi. Sul posto è stato attivato il Centro di Coordinamento dei Soccorsi (CCS) all'interno del quale sono state gestite tutte le attività di soccorso.

Gli psicologi, impegnati operativamente per il supporto alle famiglie evacuate, non hanno ricevuto notizie dettagliate in merito allo scenario ma, dopo essere stati attivati tramite telefonata ricevuta dal responsabile dell'équipe psicologica, hanno dovuto organizzare

l'intervento in base allo scenario trovato sul posto.

Il gruppo degli psicologi dell'emergenza era composto da soci dell'associazione PSIC-AR e da alcuni psicologi provenienti dal corso in psicologia dell'emergenza dell'università LUMSA di Roma, che svolgono lo stage in collaborazione con il Centro Alfredo Rampi.

Gli interventi realizzati dagli psicologi hanno riguardato:

- evacuazione delle famiglie dalle palazzine circostanti l'evento, con adeguati DPI (dispositivi di protezione individuali) forniti dai Vigili del Fuoco, in supporto ai volontari di Protezione Civile e ai Vigili del Fuoco stessi;
- accompagnamento presso il PMA (posto medico avanzo) e poi PPA



Foto 1 La tenda allestita per il Posto Psicologico Avanzato.



Foto 2 Una psicologa sostiene una vittima.

Esercitazioni

- (posto psicologico avanzato);
- c. assistenza e sostegno alle famiglie (molte con bambini) fino alla fine dell'emergenza;
- d. assistenza delle famiglie nel ritorno a casa;
- e. *debriefing* tra colleghi, per un'iniziale condivisione emotiva e tecnica sull'intervento.

In tal modo, l'esercitazione ha rappresentato un'ottima occasione per sperimentare l'intero processo d'intervento e per collaudare la catena dei soccorsi, relativamente a uno scenario emergenziale così particolare e impegnativo.

Una delle tematiche psichiche più forti emerse nel corso dell'evacuazione è stata quella legata alle paure relative all'abbandono della propria abitazione. "Non voglio lasciare la mia casa!" ripetevano le persone più scosse dall'evento, manifestando in diversi modi (dagli attacchi d'ansia a forme di rigidità e ottundimento, da risposte di shock a reazioni ostili e aggressive) la frustrazione per essere costretti ad allontanarsi dal luogo della sicurezza, degli affetti, della quotidianità, con l'incertezza relativa al futuro ("Potremo ritornare?", "Se sì, quando?", "E ora dove andremo?") e la preoccupazione di essere separati dai propri cari.

All'interno del PPA è stata immediatamente allestita un'area per i bambini (da segnalare che, al contrario, avevamo avuto segnalazione che l'esercitazione non avrebbe coinvolto i minori), in cui alcuni psicologi hanno proposto attività creative e di supporto finalizzate ad accogliere i loro vissuti, a sostenerli nel recupero delle loro risorse, a spiegare e normalizzare l'evento (anche se i familiari avevano comunicato che si trattava di una simulazione, l'esperienza di lasciare improvvisamente la casa e trovarsi tra sconosciuti operatori in divisa è stata per i più piccoli fonte di paura e smarrimento).

Come ricorda Zuliani (2006) le simulazioni realistiche vanno a richiamare emozioni e vissuti connessi alle situazioni reali che rappresentano,



Foto 3 Il PPA.

favorendo così un autentico apprendimento tecnico ed emotivo. Per questa esercitazione potremmo dire che tale valenza è stata doppia: tra le vittime, infatti, c'erano sia attori preparati per portare avanti un ruolo ben preciso, sia persone della popolazione realmente residenti in quelle abitazioni, che convivono quotidianamente con i sentimenti legati al rischio ambientale che li circonda. Ciò ha rappresentato una complicazione per l'intervento degli psicologi, che non sapevano di fronte a quale categoria si trovassero di volta in volta; d'altro canto, tale difficoltà ha dato maggiore veridicità all'esercitazione, richiedendo senso di responsabilità, attenzione e flessibilità nell'approccio alle persone e alle situazioni propri di una reale situazione d'emergenza.

Per i coordinatori del soccorso psicologico, questa esercitazione ha permesso di testare la sintonia del gruppo e la qualità del lavoro di squadra, nonché la capacità di sapersi relazionare efficacemente con nuovi colleghi e con tutte le figure presenti sullo scenario d'emergenza.

Nell'organizzazione delle attività del PPA è emersa costantemente la necessità di modificare i piani d'azione, adattandoli alle difficoltà e ai cambiamenti improvvisi che si presentavano (complicazioni logistiche o problemi legati all'incognita

umana), per poter garantire sempre un buon servizio alle persone e alle esigenze dell'intero campo allestito per loro. Tale realtà ha ricordato, ancora una volta, che non si può entrare in nessuna emergenza con un'aspettativa, semmai allo psicologo che interviene è richiesta la costante capacità di saper rinnovare le proprie aspettative, la capacità di sapersi muovere e ingegnarsi nell'imprevisto, rimanendo tuttavia saldo nella propria funzione di garante del funzionamento psichico (Kaes, 1998) delle vittime e dei soccorritori, grazie alle proprie competenze interiori e alle risorse supportive del gruppo di cui è parte.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- KAES R. (1998), *Sofferenza e psicopatologia dei legami istituiti. Un'introduzione*, in *Sofferenza e psicopatologia dei legami istituzionali*, Roma, Borla.
- ZULIANI A. (2006), *Manuale di psicologia dell'emergenza*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli.

*Psicologa dell'Emergenza e esperta in Psicotraumatologia.

**Psicologo dell'educazione e dell'età evolutiva, socio PSIC-AR.

→◎ Esercitazione Vulcano 12

il resoconto degli psicologi dell'emergenza in formazione

di Chiara Camber, Svenja Carlone, Laura Ianovitz, Loris Pessina*

Sabato 28 gennaio 2012, ore 8.15, è una giornata che a primo acchito appare uggiosa e fredda! Lo spiazzo antistante il palaghiaccio, luogo dell'appuntamento tra i partecipanti, comincia ad animarsi di colori e voci. Ci troviamo a Cava dei Selci, Marino, per partecipare all'esercitazione di Protezione Civile che è stata organizzata per testare il piano di Protezione Civile e comunale oltre al modello d'intervento per l'attivazione della catena del soccorso alla popolazione all'interno della quale è previsto il supporto psicologico. Il comandante della polizia locale, Alfredo Bertini, coordinatore Protezione Civile, ci spiega che la motivazione di questa esercitazione nasce dalla presenza sul territorio di un fenomeno di emissione anomala di gas (CO₂) dalle faglie del vulcano dei Colli Albani (vulcano non più attivo, quiescente dei Colli Albani area Cava dei Selci, Marino). L'esercitazione, denominata "Vulcano 12", ha visto la partecipazione della popolazione, di vigili del fuoco, medici, vulcanologi, Croce Rossa, e di un gruppo di psicologi dell'emergenza del Centro Alfredo Rampi, esperti nell'intervento in situazioni di panico e posttraumatiche da stress. Il nostro gruppo di psicologi dell'emergenza in formazione è composto da Chiara, Laura, Loris e Svenja: quattro psicologi "stranieri in patria" nel senso che non conoscevano né i nostri colleghi di PSIC-AR né il territorio...l'unica certezza in quel momento era il profondo legame d'affetto e di stima che ci unisce da sempre. La prima ora della giornata trascorre tra le nuove conoscenze di psicologi, operatori di Croce Rossa ecc. Dal piazzale di ritrovo, a scaglioni ci siamo recati all'area destinata ad accogliere il campo, sotto lo sguardo "vigile" e curioso della

popolazione (addirittura, un passante più "coraggioso" ci chiede: "state girando un film?").

Eccoci al campo, facendo una rapida panoramica, tutti sono "distribuiti" nel settore di competenza. Nella tenda del PMA, la nostra, c'era un "pullulare" di psicologi pronti ad intervenire... ed ecco il via, si "accende il motore", quello dell'emergenza dove tutto può accadere... attendiamo le direttive, l'adrenalina sale, ma comunque manteniamo la calma per capire effettivamente l'obiettivo da raggiungere. Prima direttiva, contrordine, cambio di vestiario (indossiamo le tute bianche per fare gli interventi), cambio di squadre.

Prima squadra

Chiara con collega PSIC-AR. Il loro compito è prestare soccorso ad una famiglia con 2 bimbi piccoli all'interno del loro alloggio facendo sì che possano evacuare in velocità. Le signore presenti erano in uno stato decisamente alterato e saranno accompagnate al campo grazie all'intervento della CRI.

Seconda squadra

Laura con Loris. Entrambi accompagnati da un'operatrice della Croce Rossa ed un vigile urbano che indicava la strada, ci siamo diretti, verso una palazzina al centro del Paese, dove abitava una famiglia di cittadini cingalesi che dovevano essere evacuati immediatamente dalla loro abitazione e accompagnati al Campo allestito poco distante. Problemino: bisognava infilare la mascherina anche ai bimbi... che fare?! Ci mettiamo a giocare al cucù ed ecco che la mascherina

come d'incanto diventa un giocattolo meraviglioso!

Prima e Seconda squadra

Arrivati al campo abbiamo accompagnato le donne ed i bambini nella tenda della Croce Rossa per permettere che venissero eseguiti i controlli del caso dai medici. Rassicurati sul loro stato sanitario li abbiamo accompagnati nella tenda che era stata messa a disposizione di noi psicologi. Ecco che troviamo Michele psicologo dello PSIC-AR che era riuscito a creare un angolo all'interno della tenda come zona giochi per i bambini. Che meraviglia vedere bimbi che non si conoscevano tra loro interagire con l'aiuto degli adulti e quanta serenità le loro risate!

Ecco che parte, per ultima, la **Terza squadra**.

Svenja con collega PSIC-AR. Svenja fino a quel momento era rimasta al PMA assieme agli altri con il compito di recepire informazioni utili sull'intervento dei colleghi psicologi. Con lei Paola, collega PSIC-AR con la quale si appresta ad andare in un altro appartamento. Dopo aver conosciuto i



Foto 1 Psicologi dell'emergenza in azione.

Esercitazioni



Foto 2 L'interno del PPA.



Foto 3 Psicologi durante il lavoro con le vittime.

componenti della famiglia, ad entrambe sorge un dubbio “siamo sicuri che è solo una simulata?”... in casa c'è molta confusione, nonostante non si conoscessero è bastato uno sguardo tra loro per sapere chi si occupava di chi... in modo del tutto naturale.

Per tutti noi le cose più importanti sono state il cercar di stabilire con le persone un contatto caldo, gentile e rassicurante... e ci siamo resi subito conto che in quel momento la sola nostra presenza doveva essere discreta e rassicurante, il loro primo bisogno era quello di non “essere invasi”. Il nostro intento comunicargli “io ci sono”, la rassicurazione, stabilire un'atmosfera di fiducia. Abbiamo avuto conferma che anche i silenzi riuscivano a comunicarci molto: una molteplicità di nostre e loro emozioni... ed ecco lo STOP, fine dei giochi! Giorni come questi, vere esercitazioni sul campo sono fondamentali per l'emergenza, non solo per gli psicologi. Ad una buona preparazione contenutistica diventa d'obbligo, nel contesto dell'emergenza, esercitarsi concretamente al fine di sperimentare e sperimentarsi. Questa esercitazione ci ha dato la possibilità di confrontarci con una varietà d'utenza possibile, dai bambini agli anziani che possiamo incontrare in qualsiasi altro evento reale. Come psicologi dell'emergenza, quando operiamo cerchiamo di tenere sempre presenti queste parole chiave: proteggere, guidare,

connettere e valutare. Il filo conduttore che accomuna questo “processo” si chiama emozione... che tutt'oggi mantiene forte la motivazione per questo lavoro. È stata importante la formazione specifica nel campo dell'emergenza, un'esperienza da tutti condivisa che ci ha fatto sentire appartenenti ad un gruppo. L'importanza di conoscere l'altro in un contesto emergenziale è stata sentita come rassicurante e protettiva nei confronti di noi stessi. Secondo Lewin (1951) il gruppo è una totalità dinamica caratterizzata dalla stretta interdipendenza delle sue parti. Nel nostro caso si parla di interdipendenza del compito, che fa sì che lo scopo del gruppo determini un legame fra i membri in modo tale che i risultati delle azioni di ciascuno abbiano delle implicazioni sui risultati degli altri. Il gruppo è un organismo vivo, che funziona in modo non semplicemente sommativo rispetto alle diverse individualità dei membri che lo compongono, anche se ovviamente non in modo indipendente da questi vari individui che fra loro interagiscono. Per questo riteniamo che il gruppo costituisca, pur con tutte le sue debolezze, una forza le cui potenzialità sono più che mai necessarie per agire nell'emergenza.

Esercitazioni di questo tipo dovrebbero venire effettuate capillarmente in base ai rischi specifici su tutto il territorio e coinvolgere direttamente la popolazione,

ricordandosi che la paura di un evento sconosciuto scatena il panico, che rende di difficile gestione la situazione, per non aver paura bisogna conoscere il fenomeno. Nel corso del tempo (2 ore circa) ci siamo ritrovati tutti al PMA, ognuno seguiva gli abitanti presi in consegna ma tutti con un occhio al collega, pronti a dar eventualmente man forte. Lo spirito di gruppo era già nato ed è stato consolidato attorno ad un tavolo nelle mitiche “frascchette”...! Forse per molti sarà stata la solita esercitazione, una di quelle che così... per far star buoni i “vertici” è giusto fare, ma per noi no! Ci siamo confrontati con un mondo che, anche se fittizio, ci ha fatto comprendere quanto sia importante esserci, quanto sia fondamentale la conoscenza dell'altro, ma soprattutto come sia indispensabile il sapere di noi stessi. Scontrarsi con i propri limiti, le proprie consapevolezza, riscoprire valori quali l'altruismo, sentirsi pazienti e capaci di ascoltare come forse mai abbiamo fatto...questo è stata per noi la giornata. Con la speranza che ce ne siano sempre di più, per poter crescere come singoli ma all'interno di un meccanismo talmente forte e importante... perché l'esercitazione di oggi potrà divenire la realtà di un giorno ed allora... dovremmo farci necessariamente trovare pronti.

*Psicologi, stagisti Lumsa.

Esercitazioni

→🕒 Esercitazione Vulcano 12

impressioni da “bordo campo”

di Andrea Onorati*

Le seguenti considerazioni sono frutto della comparazione di quanto osservato nel giorno dell'esercitazione “Vulcano 12” con l'analisi di precedenti esperienze aventi simili obiettivi e portata.

Innanzitutto il coinvolgimento della popolazione locale, target primario della giornata, è stato assolutamente positivo sia in termini di partecipazione fisica che di interesse stimolato. Prova ne sia l'entusiasmo delle famiglie coinvolte e l'attenzione che abbiamo raccolto “a bordo campo”.

Questa considerazione mi porta a riflettere su quanto significativa sia l'esigenza della popolazione di conoscere le particolarità del territorio abitato e, di conseguenza, di apprendere tecniche procedurali, misure cautelative, dinamiche di intervento degli enti istituzionali per fronteggiare eventuali calamità legate allo stesso territorio. Segnali evidenti di una accresciuta sensibilità verso l'educazione alla prevenzione soprattutto in

quelle aree dove esistono delle criticità endemiche.

Altra considerazione emersa durante la giornata è l'assoluta necessità di organizzare in modo sistematico esercitazioni di cooperazione tra i vari organismi istituzionali e le associazioni di volontariato per formare tutti gli “attori” alla reciproca conoscenza, aumentando così in modo esponenziale la prontezza di riflessi collettiva in caso di emergenza reale e sviluppando quegli stessi temi di interesse della popolazione ma con il livello di approfondimento necessario per averne una lucida padronanza.

Evidentemente la formazione e l'addestramento implicano una corretta e completa autoanalisi perché alcune criticità pur emerse (coordinamento



Foto 1 L'area dell'esercitazione a Cava dei Selci.

delle attività tra le organizzazioni, sicurezza del campo base, consapevolezza dei ruoli) siano oggetto di successiva discussione assolutamente necessaria per garantire la crescita dell'intero sistema.

*Capo Area Risorse Umane – Supporter Operativo.



Foto 2 Foto di gruppo a fine esercitazione.

→🕒 Stati Generali del Volontariato di Protezione Civile

riconoscimenti e ringraziamenti per il Centro Alfredo Rampi nella cerimonia d'apertura

a cura della Redazione di CIP

Il Centro Alfredo Rampi Onlus, invitato a presenziare ai lavori di apertura degli Stati Generali del Volontariato (Roma 13 - 15 aprile 2012) ha ricevuto un importante riconoscimento da Franco Gabrielli, Capo del Dipartimento della Protezione Civile Italiana, che ha dedicato un lungo passaggio del suo discorso alla nostra Fondatrice e al nostro operato: *“Un Dipartimento che nacque sulle macerie del terremoto dell'Irpinia e al tragico epilogo dell'incidente di Vermicino in cui perse la vita il piccolo Alfredo Rampi. Sono particolarmente lieto di vedere oggi tra gli ospiti presenti in sala la Signora Rampi, donna straordinaria che trentuno anni fa ha saputo sublimare il proprio immenso dolore in un coraggioso gesto di amore e solidarietà, trasformandolo in un dono destinato ad altre mamme e ad altri papà, ad altre famiglie, alla comunità tutta, fondando un'associazione di protezione civile di cittadini impegnati nella cultura della prevenzio-*

ne. E permettetemi di ricordare come nelle polemiche che imperversarono nei giorni e nei mesi seguenti all'incidente non una sola parola di accusa verso alcuno ascoltammo dalla signora Franca, né leggemmo sul suo volto rabbia, vendetta, desiderio di individuare capri espiatori per lenire il proprio dolore ma solo un impegno silenzioso e caparbio a costruire qualcosa di importante e significativo per rendere memoria ed onore al ricordo di suo figlio. Fu anche grazie all'incontro con la signora Franca Rampi che l'allora Presidente della Repubblica Sandro Pertini si convinse della necessità di istituire una struttura nazionale che si occupasse di protezione civile ogni giorno”.

Un lunghissimo applauso ha interrotto a questo punto Gabrielli, in un riconoscimento unanime al ruolo fondativo per la protezione civile italiana del Centro Alfredo Rampi da parte di tutti i volontari presenti



e dei rappresentanti delle istituzioni - fra cui il Presidente della Repubblica Napolitano ed il Presidente del Consiglio Monti.

Alla fine della cerimonia di apertura il Prefetto Gabrielli si è voluto fermare a parlare con Franca Rampi e Daniele Biondo sui temi della prevenzione in protezione civile e della preparazione della popolazione alle emergenze ambientali.



→📍 Inaugurato il Museo Geologico e delle Frane di Civita di Bagnoregio

di Giovanni Maria Di Buduo*

Lo scorso lunedì 23 aprile è stato inaugurato il “Museo Geologico e delle Frane” di Civita di Bagnoregio, intitolato a Gianfranco Imperatori, fondatore e Segretario Generale dell’Associazione Civita per molti anni. All’inaugurazione hanno presenziato l’On. Gianni Letta, Presidente Onorario dell’Associazione Civita, numerose autorità locali, tra cui il Presidente della Provincia di Viterbo Marcello Meroi, il Vescovo Monsignor Lino Fumagalli, il Prefetto di Viterbo Antonella Scolamiero, il Procuratore Capo Alberto Pazienti, il presidente della Provincia Marcello Meroi, e diversi sindaci e assessori provinciali.

Gli invitati sono stati accolti dal Sindaco di Bagnoregio Francesco Bigiotti che ha affermato: “Il nostro intento, anche grazie al patto di intesa con l’Università Iuav di Venezia [Istituto Universitario di Architettura di Venezia], è quello di attivare lo studio e la ricerca scientifica, al fine di poter contribuire, attraverso le giuste competenze, alla valorizzazione del patrimonio culturale, geologico, ambientale e architettonico di Civita di Bagnoregio”.

Il “Museo Geologico e delle Frane” racconta la storia evolutiva geologica, illustra i fenomeni geomorfologici in atto ed espone i progetti dedicati allo studio dell’insediamento di Civita e gli interventi di stabilizzazione della rupe e dei versanti. In realtà l’intero territorio della “Valle dei Calanchi” è un museo a cielo aperto, dove si riconosce quella unione perennemente instabile tra bellezze architettoniche, artistiche e forze della natura.

“Civita è una città che vive – ha affermato nel corso dell’intervento l’onorevole Letta - un vero e proprio pellegrinaggio dello spirito. Oggi è il

terzo anniversario dalla scomparsa del professore Imperatori e, al contempo, il 25° anniversario della nascita dell’Associazione Civita. Una coincidenza che è un atto dovuto e, indubbiamente, voluto. Una bellezza di un luogo così straordinario e unico; una nuova tappa del Museo per la valorizzazione e la

promozione dei beni”.

“Civita di Bagnoregio aveva bisogno di qualcosa di diverso e, grazie al contributo e all’apporto del professore – ha proseguito Letta - è cominciata l’era dell’economia della conoscenza; un nuovo modello di sviluppo. Nacque qui questa intuizione. Imperatori era



Foto 1 Da sinistra: il Presidente della Provincia di Viterbo Marcello Meroi, il Prefetto di Viterbo Antonella Scolamiero, la signora Imperatori, l’On. Gianni Letta, il Vescovo Monsignor Lino Fumagalli.



Foto 2 Il taglio del nastro. Da sinistra: il Sindaco di Bagnoregio Francesco Bigiotti, la signora Imperatori, l’On. Gianni Letta.

convinto che la visione deve precedere, strategicamente, qualsiasi programma: nella vita, come nell'azienda".

"Il museo delle frane testimonia – ha concluso Letta – come la natura, con la sua forza, riesce a modellare un paese e la sua architettura artistica: spettacolo per gli occhi e per lo spirito. Una realtà che non deve solo studiare il passato, ma anche l'avvenire. L'uomo, con la sua intelligenza e capacità, deve cercare di armonizzare ciò che la natura impone. Oggi il mio auspicio è quello che Civita di Bagnoregio divenga, in un momento così difficile, la metafora dell'Italia intera: bisogna bloccare le frane, arginarle e creare una realtà nuova".

"Civita di Bagnoregio – ha sostenuto nel corso del suo intervento il presidente della Provincia di Viterbo Marcello Meroi - è certamente uno dei borghi più belli della Tuscia, e non credo di esagerare definendo l'antica cittadina uno spettacolo unico al mondo. È un onore essere qui oggi insieme ai rappresentanti delle istituzioni, delle amministrazioni e delle associazioni che hanno fatto sistema per tutelare e

valorizzare questo patrimonio di bellezza inestimabile. Il museo intitolato al professor Imperatori è un'opera di qualità, che senza dubbio contribuirà ai risultati della ricerca scientifica, e per questo voglio ringraziare tutti coloro che, in rappresentanza del pubblico e del privato, sono qui oggi a dare il proprio contributo a questa iniziativa.

Grazie e buon lavoro a tutti da parte del territorio della Tuscia".

Il Museo aprirà al pubblico nel mese di giugno.

*Geologo.



Foto 3 La sala della storia di Civita di Bagnoregio, con il plastico del paese.



Foto 4 La sala fossili e rocce.



Foto 5 La sala monitoraggio del territorio.

CONSIGLI BIBLIOGRAFICI

pubblicazioni a cura del Centro Alfredo Rampi onlus

→🕒 FARE GRUPPO CON GLI ADOLESCENTI

FRONTEGGIARE LE “PATOLOGIE CIVILI” NEGLI AMBIENTI EDUCATIVI

Edizioni Franco Angeli, 2008

Collana “Adolescenza, educazione e affetti” diretta da G. Pietropolli Charmet

di **Daniele Biondo**

Il libro descrive gli interventi che possono essere realizzati all'interno dei contesti educativi – istituti scolastici e centri di aggregazione giovanile – per aiutare ragazzi ed operatori (educatori e insegnanti) a realizzare significative esperienze di gruppo, grazie alle quali le istituzioni educative possono prevenire il rischio di scendere in un funzionamento primitivo, terreno di coltura delle “patologie civili”.

L'Autore propone una prassi educativa e formativa - sperimentata a lungo nelle attività del Centro Alfredo Rampi - orientata dalla dimensione inconscia delle relazioni affettive, che affonda le sue radici nella dimensione gruppeale, considerata come specifica dimensione adolescente della mente.

Viene presentato un originale modello d'intervento negli ambienti educativi: il setting psicodinamico multiplo con il gruppo.



→🕒 SOPRAVVIVERE ALLE EMERGENZE

Gestire i sentimenti negativi legati alle catastrofi ambientali e civili

Edizioni Magi 2009

di **Rita Di Iorio e Daniele Biondo**

Il libro offre una visione globale della psicologia dell'emergenza e approfondisce il rapporto fra l'uomo e l'ambiente, le tecniche di preparazione ai rischi ambientali della popolazione e le metodologie di formazione degli operatori della protezione civile alla gestione emotiva dei sentimenti legati alle catastrofi. Gli Autori presentano una metodologia formativa, ampiamente sperimentata in diversi decenni di attività all'interno delle attività del “Centro Alfredo Rampi onlus”, che hanno definito “modello psicodinamico multiplo per le emergenze”. Tale modello utilizza: gli studi psicoanalitici per affrontare le tematiche legate al trauma delle vittime ed i sentimenti negativi associati; l'orientamento psicodinamico per fare ricerca nel campo della percezione del rischio; gli studi psicosociali per esplorare la dimensione pubblica della mente al fine di rendere gli individui consapevoli della dimensione sociale del rischio. Inoltre, integra l'orientamento psicodinamico con quello pedagogico per la realizzazione degli interventi educativi e formativi.



→🕒 PSICOSOCCORSO

Dall'incidente stradale al terremoto

Edizioni Magi 2011

di **Rita Di Iorio e Daniele Biondo**

Il volume presenta una panoramica degli interventi di psicosoccorso realizzati in situazioni di microrischio (incidenti stradali, incendio di palazzina, ecc.) e di macrorischio ambientale (terremoto), focalizzando l'attenzione sia sul problema del singolo individuo danneggiato dall'esperienza traumatica (soccorso psicologico all'individuo) che sulla ricostruzione del tessuto sociale minato dall'evento traumatico (soccorso psicosociale alla comunità).

Dall'attivazione degli psicologi fino alla gestione del post-emergenza, attraverso la descrizione di esperienze sul campo il libro sistematizza gli aspetti organizzativi, la tecnica dell'intervento e il lavoro di rete, mettendo in risalto alcune delicate relazioni vittima-soccorritore permettendo al lettore di vivere dall'interno della scena le emozioni e i sentimenti che si attivano in caso d'emergenza.

Gli interventi descritti fanno riferimento all'attività degli Psicologi delle Emergenze Alfredo Rampi e la metodologia utilizzata: il «Modello psicodinamico multiplo per le emergenze», sperimentato da anni sia negli interventi di prevenzione che in quelli di soccorso.

