

AUT & AUT

AUTONOMIA & AUTONOMIE mensile delle autonomie della Toscana - Anno XVIII n.7 luglio 2010

Sicurezza stradale

EDITORIALE	3	Pistoia: più attenzione all'utenza debole	19
Una manovra senza equità Alessandro Cosimi		San Casciano punta sugli autoveicoli	19
DALL'ANCI TOSCANA	4	Legalità e rispetto delle regole	20
Monica Mani		Emilio Bonifazi	
IL PUNTO CHI VA PIANO RESTA SANO, E USARE LA TESTA È MEGLIO	5	Strade di Siena più sicure: ecco come	20
Gli incidenti stradali: i dati e le azioni	7	Guidare ad alta velocità: stile di vita e responsabilità	21
Fabio Voller e Francesco Innocenti		Sandra Carpi Lapi	
Obiettivo più sicurezza e incidenti dimezzati	9	DIRE e FARE 2010	24
Luca Ceccobao		IO L'ANCI LA VEDO COSÌ	25
L'Acì per zebre europee più sicure	11	PERCORSI DI CITTADINANZA	
Alessandra Rosa		Cittadini di un'unica comunità	27
L'esempio di Icaro	12	Nadia Conti	
Con la persona al centro	13	Figlioli miei, razzisti poco immaginari	28
I fattori individuali di rischio	13	Sara Denevi	
Letizia Di Bartolomeo		I giovani e l'altro tra noi	28
Competenze personali per una mobilità sicura	13	Non aver paura dei fantasmi	29
Francesco Esteban		Colloquio con Pape Diaw a cura di Guendalina Barchielli	
Ecco il Plan de seguridad vial alla catalana	15	A scuola di intercultura	29
Intervista a Farners De Cruz		"Guida all'informazione Sociale" per i neo amministratori	30
Le novità legislative oltre il "nuovo" Codice della strada	16	Giuseppe Faso	
Elio Cappellini			
Partire dai dati per accrescere la sicurezza	17		
Margherita Mellini			

AUT@AUT



Anno XVIII numero n.7 luglio 2010
 Reg. Trib. di Prato nr. 180 del 8/7/1991.
 Editore: Aut&Aut Associazione
 Proprietà: Anci Toscana
 Direttore responsabile: Marcello Bucci
 Direttore editoriale: Alessandro Pesci
 Collegio di garanzia: Alessandro Cosimi, Luca Lunardini, Sabrina Sergio Gori, Angelo Andrea Zubiani
 Redazione: Comunica Viale Giovine Italia, 17 - 50122 Firenze
 tel. 055.2645261 - fax. 055.2645277 - email: redazione@comunica-online.com
 Caporedattore: Olivia Bongiani
 In redazione: Guendalina Barchielli, Mariarita Boscarato, Maria Teresa Capecchi, Sara Denevi,
 Monica Mani, Margherita Mellini
 Collaboratori: Enzo Chioini, Gianni Verdi
 Segreteria di redazione: Simona Capecchi, Carlotta Ferretti
 Grafica e impaginazione: Osman Hallulli
 Pubblicità: Comunica Viale Giovine Italia, 17 - 50122 Firenze
 Tel. 055.2645261 - fax 055.2645277 - email: info@comunica-online.com
 Stampa: Industria Grafica Valdarnese

Anci Toscana
 Viale Giovine Italia, 17 - 50122 Firenze Tel 055 2477490 - Fax 055 2260538
 posta@ancitoscana.it - www.ancitoscana.it
 Per quanto riguarda i diritti di riproduzione, l'editore si dichiara pienamente disponibile a regolare eventuali spettanze
 per quelle immagini di cui non sia stato possibile reperire la fonte.

*La prudenza è la capacità di distinguere
 le cose da fare da quelle da evitare
 Marco Tullio Cicerone*

*Le immagini di questo numero sono tratte
 da alcune campagne di comunicazione italiane
 ed estere per la promozione dell'educazione
 e della sicurezza stradale.*



Quando questo articolo sarà pubblicato saremo nel pieno del confronto/scontro sulla manovra finanziaria del Governo, varata lo scorso 31 maggio.

Vi sono riflessioni che rimangono valide al di là del mutare delle situazioni. Partirei da noi, dall'Anci.

La crisi economica e le risposte messe in campo dal Governo mettono a dura prova il ruolo stesso dei Comuni e quello della nostra Associazione. Dobbiamo evitare di riprodurre al nostro interno le contrapposizioni dello scenario politico nazionale. Lo possiamo evitare solo entrando nel merito dei provvedimenti, indicando il contributo che possiamo dare per affrontare e superare la crisi.

Stiamo lavorando per questo a livello nazionale e lo stiamo facendo in Toscana. Lo facciamo perché non ci interessa prevalere su qualcuno, ma rappresentare un'Istituzione. Se si pensa che aprire al nostro interno, tra centrosinistra e centrodestra, una contrapposizione sulla manovra significhi guadagnarci qualcosa, vuol dire che si pensa al metodo Catania, che è quello che rovina, non solo noi, ma tutti.

È bene allora ricordare che la "grande protesta dei Sindaci" è arrivata sulle prime pagine dei giornali quando si sono mossi in Lombardia, dove la maggioranza dei Comuni è retta da Giunte dello stesso indirizzo politico del Governo centrale, oppure che è stato il governatore Formigoni a dichiarare che «questa manovra è anticostituzionale perché toglie i soldi ma non le funzioni. L'Esecutivo è un padre sciamannato che aumenta il debito pubblico».

Le nostre idee su questa crisi sono molto semplici e chiare:

a) non è possibile che la crisi venga pagata da chi guadagna 1200 euro al mese e non da chi ne guadagna 1200 e più al giorno. Per questo è importante che si riequilibri il carico dei sacrifici con una "patrimoniale di solidarietà" una tantum e si riapra il discorso sulla tassazione, come avviene in tutta Europa, delle proprietà immobiliari e delle rendite finanziarie;

b) non si può, fino ad oggi, avere negato la crisi e dire che di fronte a questa situazione siamo vicini alla situazione della Grecia (o non è vera la prima affermazione o non è vera la seconda);

c) certamente bisogna fare manovre economiche anticicliche con il taglio della spesa, ma se si va a vedere dentro quelle di Germania e Francia ci accorgiamo che c'è stata una scelta precisa: dare i soldi alle imprese, passando attraverso percorsi di concorrenza, stare insieme alle Banche per sostenere l'economia vera. In Italia si è deciso di dare i soldi alle Banche, sostenendo un'economia che non è ripartita sul terreno dell'economia vera, cioè della produzione;

d) il Governo sembra non voler comprendere che senza un progetto che dica come agganciare i tagli (perché se ci sono gli sprechi bisogna tagliare!), agli investimenti, la manovra in sé è una manovra drammatica, perché toglie risorse senza aprire nessuno spiraglio!

In Italia siamo di fronte a un'evasione fiscale nell'ordine di oltre 140 miliardi di euro, con un sistema fiscale "demotivato" da condoni e scudi vari, mentre negli Usa per gli stessi reati si arriva a prendere l'ergastolo. Pagare le tasse non è eversivo, si tratta di costruire quell'equilibrio serio che tutti i Paesi trovano nel momento in cui devono far funzionare i servizi.

In questo quadro la condizione dei tagli diventa un elemento devastante, perché non c'è più nessuna autonomia degli Enti locali. La dimostrazione sta nel fatto che a questi tagli non ha corrisposto l'apertura sul Patto di Stabilità.

Credo che, oggi, l'obiettivo reale dello scontro siano le funzioni fondamentali dei Comuni, infatti i tagli non sono frutto di un elemento

di giudizio sull'operato di ogni Comune. I tagli vengono fatti a priori sui trasferimenti. Per i Comuni della Toscana, ci dice l'Ifel, si tratta di circa 285 milioni di euro per raggiungere il nuovo obiettivo 2012.

Se Tremonti fosse un liberale vero ci metterebbe alla prova sul terreno del Federalismo, con sistemi premianti, che lasciano al territorio elementi che favoriscano l'economia e il dinamismo.

In questa situazione è quanto mai centrale il rapporto che riusciremo a stabilire con la Regione Toscana. Sin dai primi tavoli di concertazione si è aperto un confronto nel merito dei problemi, a partire dagli effetti che i tagli alle Regioni provocheranno nella ulteriore riduzione (del 30%) dei trasferimenti regionali ai Comuni.

Servizi pubblici locali, casa, welfare, rifiuti: questi temi, agganciati alla necessità di discutere insieme delle politiche urbanistiche e di gestione del territorio, sono stati posti da Anci al tavolo regionale e su di essi abbiamo avviato il confronto che si svilupperà nei prossimi mesi con sedute specifiche dedicate ai singoli settori. Ciò richiederà alla nostra Associazione una forte capacità di analisi e di proposta, entrando nel cuore dei problemi consapevoli che, per fare un passo avanti, occorrerà che ogni Comune sia disposto ad assumere una visione che superi, almeno un poco, i propri confini e interessi.

La sfida è alta e noi dobbiamo essere in grado di raccogliercela, contribuendo a creare quell'idea positiva di futuro, nell'interesse di tutti i cittadini, di cui oggi sentiamo un gran bisogno.

Una manovra senza equità

Alessandro Cosimi, presidente Anci Toscana

Alcuni consigli utili su come trasformare una manovra tutta "lacrime e sangue" e colpevolmente frenante in un provvedimento capace di dare una minima prospettiva di ripresa. Ma l'obiettivo è il risparmio o mettere al tappeto le autonomie e il loro ruolo?

Azione stragiudiziale per recupero Ici: come aderire

Un'azione stragiudiziale per il pieno reintegro del mancato gettito Ici a decorrere dal 2008, derivante dall'esclusione dell'applicazione dell'Ici sull'abitazione principale da parte dei Comuni toscani. A promuovere e coordinare l'azione di recupero, inizialmente in via stragiudiziale, è l'Anci Toscana, attraverso il conferimento della pratica ad un unico legale che rappresenti l'interesse diffuso degli Enti. Data l'eccezionalità della situazione, Anci Toscana sosterrà economica-

mente l'iniziale azione stragiudiziale promossa dagli Enti, assumendo a proprio carico la parcella complessiva del legale incaricato. Per il conferimento dell'incarico è necessaria la deliberazione della Giunta municipale. Copia della delibera dovrà essere inviata, oltre che allo Studio legale incaricato, ad Anci Toscana via fax allo 055 2260538, o via mail a posta@ancitoscana.it o all'indirizzo della sede in viale Giovine Italia, 17 50122 Firenze.

Sì al CET: un parere fuga i dubbi degli enti

Anci Toscana ha chiesto un parere legale per chiarire i dubbi sollevati da alcuni Comuni sulla facoltà di avvalersi dei servizi del Consorzio Energia Toscano, nato nel 2003 su impulso della Regione Toscana e di cui Anci Toscana, insieme ad Uncem Toscana, nel 2006 ha acquisito una quota di azioni (il 16,67%) con lo scopo di favorire l'acquisto di energia elettrica e gas metano a costi vantaggiosi. Nell'ultimo anno erano emerse da parte di alcuni enti perplessità circa il fatto di affidarsi al CET, senza alcuna procedura di evidenza pubblica, per l'approvvigionamento dell'energia elettrica e del gas, utilizzando il Consorzio come centrale di committenza. Ora lo Studio legale associato del prof. Morbidelli ha elaborato un parere che fugge ogni dubbio sulla vicenda. L'Associazione rinnova ai Comuni l'invito a valutare l'opportunità di avvalersi dei servizi offerti dal CET tramite Anci Toscana, secondo lo schema di convenzione già sottoscritto da 37 Comuni e 2 Comunità montane.

Distribuzione gas naturale, la circolare ANCI

ANCI ha redatto una circolare sulla distribuzione del gas naturale per fornire indicazioni ai Comuni su come comportarsi in attesa della scadenza delle concessioni in essere, sull'affidamento del servizio di distribuzione, sui provvedimenti relativi alla definizione degli Ambiti territoriali minimi e sui criteri per lo svolgimento delle relative gare. I molti cambiamenti intervenuti sul piano normativo negli ultimi anni in materia di erogazione dei servizi pubblici locali hanno infatti reso la disciplina di questi servizi non sempre di agevole comprensione, determinando incertezza nell'interpretazione da parte degli enti locali. Obiettivo della circolare è quello di agevolare la comprensione di come gli enti locali dovranno comportarsi in questa fase transitoria, in attesa che entrino in vigore le nuove normative sull'affidamento dei servizi e la definizione degli Ambiti territoriali minimi.

In 50 Comuni toscani manca il segretario generale

Anci Toscana ha effettuato nei mesi scorsi una piccola ricognizione sullo stato del servizio di segreteria generale nei Comuni toscani. Dall'indagine si può rilevare una situazione di grave carenza di organico, nonostante l'elevatissimo numero di convenzioni per la gestione associata del servizio di segreteria generale che si sono sviluppate in Toscana. Attualmente, su 287 Comuni, sono 237 i Comuni con segretario, 50 quelli con segretario vacante. Il report completo, che può essere scaricato dal sito www.ancitoscana.it, è stato inviato all'AGES nazionale per illustrare la situazione.

Anci Toscana guarda all'Europa

Anci Toscana guarda all'Europa. E lo fa attraverso due diverse iniziative. Si è svolto a Livorno il convegno di apertura del progetto UCAT - Unione Città Alto Tirreno, finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo regionale all'interno del Po Italia-Francia "Marittimo", programma di cooperazione transfrontaliera che vede coinvolti i territori marittimi e costieri di Toscana, Liguria, Sardegna, Corsica, di cui Anci Toscana è capofila. Presenti i rappresentanti delle Anci regionali coinvolte e dei Comuni aderenti al progetto, ovvero Livorno, Genova, Cagliari e Ajaccio che hanno illustrato le iniziative che intendono sviluppare sui servizi turistici, sul welfare e nei rapporti con l'Università. Anci Toscana si propone di valorizzare le esperienze più innovative portate avanti dai Comuni toscani negli ultimi 12 anni attraverso un Osservatorio dell'innovazione. E proprio per potenziare il ruolo dei Comuni in Europa, Anci Toscana ha dato vita all'Ufficio Europa, per assistere i propri soci nella predisposizione di progetti di cooperazione territoriale.

Cabine telefoniche: dismetterle o opporsi?

A partire dal mese di giugno, su tutto il territorio nazionale, sarà attivato un progressivo piano di dismissione di parte degli impianti di telefonia pubblica situati all'aperto. Un'operazione che avverrà secondo le modalità prescritte dall'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni con la delibera 31/10/CONS, e le cui motivazioni sono legate principalmente all'uso sempre più diffuso dei servizi di telefonia mobile, con la conseguente riduzione di utilizzo delle cabine e delle cupole telefoniche. Come illustrato in una lettera inviata da Telecom al presidente di Anci nazionale Sergio Chiamparino, la società dovrà inviare all'amministrazione territorialmente competente una comunicazione con l'indicazione delle postazioni di telefonia pubblica che si andranno a rimuovere, così da consentire ai Comuni che lo ritengono necessario di inoltrare all'Autorità una motivata istanza di opposizione alla rimozione degli impianti.

Chi va piano resta sano, e usare la testa è meglio

One drink can change your entire outlook.



Giovani vittime di eventi evitabili. La fotografia della maggior parte del milione e trecentomila morti che ogni anno insanguinano le strade del mondo. Con particolare attenzione all'Europa, che si è data un obiettivo sicurezza rispetto al quale l'Italia è indietro. E non di poco. L'esempio virtuoso della Spagna. Cosa accade in Toscana e come incidere sui modelli di comportamento e sulla psicologia dei guidatori

*Lunga e diritta correva la strada, l'auto veloce correva
la dolce estate era già cominciata vicino lui sorrideva, vicino
lui sorrideva...*

*Forte la mano teneva il volante, forte il motore cantava,
non lo sapevi che c'era la morte quel giorno che ti aspettava,
quel giorno che ti aspettava...*

*Non lo sapevi che c'era la morte, quando si è giovani è strano
poter pensare che la nostra sorte venga e ci prenda per mano,
venga e ci prenda per mano...*

*Non lo sapevi, ma cosa hai sentito
quando la strada è impazzita,*

*quando la macchina è uscita di lato e sopra un'altra è finita,
e sopra un'altra è finita...*

Come se fosse l'inizio di un concerto del settantenne cantautore di Pavana, dedicata a SF o ad uno a caso degli oltre unmilionetrecentomila morti che ogni anno insanguinano le strade del mondo, ci piace iniziare questa introduzione con le prime strofe di una delle più belle canzoni che tratta di una perdita, assurda ed evitabile, come soltanto può esserlo quella per un incidente stradale.

Eccesso di velocità, imprudenza, distrazione, stanchezza, pericolosità del tracciato: sono alcuni degli ingredienti di quella specie di strano "gioco" progettato da un giocattolaio matto che pare si sia divertito ad inventare regole assurde: un mix di fretta, imprudenza, pericolo, casua-

lità, lungo i miliardi di percorsi possibili che si ottengono percorrendo i milioni di strade del mondo. Vince chi riesce a sopravvivere, evitando l'alta probabilità di restare coinvolto in un incidente.

Già, ma chi sono coloro che più frequentemente rimangono coinvolti in incidenti? Ce lo spiegano Fabio Voller e Francesco Innocenti dell'Agenzia regionale di sanità. Statisticamente si tratta soprattutto di giovani maschi tra i 15 e i 19 anni e i ricercatori evidenziano – se mai ce ne fosse bisogno – che si tratta di eventi evitabili e come sia necessario adottare politiche di prevenzione.



Chi va piano resta sano, e usare la testa è meglio



I sinistri sono in aumento, di giorno in città nei feriali, di notte fuori dei centri urbani nei week end. Il rischio-motorino e i principali comportamenti pericolosi. I casi di Pistoia, San Casciano e Grosseto. Mettere la persona al centro dell'attenzione, attenti ai risvolti psicologici dei comportamenti alla guida. Il problema è come riuscire ad educare guidatori intelligenti

Ma la patente a punti è un efficace strumento di prevenzione? In Italia non come nel resto d'Europa. Permettere di riguadagnare punti pagando una sanzione non fa bene, non riduce il numero e la pericolosità dei guidatori pericolosi. E l'Europa si allontana. Siamo infatti distanti di ben 17 punti percentuali dall'obiettivo di ridurre del 50% entro il 2010 la mortalità sulle nostre strade. Ad osservare i dati verrebbe voglia di vietare la patente, a prescindere dalla loro abilità alla guida, a tutti i maschi fino al compimento del trentesimo anno, se è vero com'è vero che circa un terzo dei coinvolti in incidenti sono maschi dai 14 ai 29 anni, il doppio rispetto alle femmine. E il trend

parla invece di sinistri in aumento. Soprattutto di giorno, nei feriali e nelle strade urbane. Ma è di notte, fuori dalle città e nei week end che si registrano gli incidenti più gravi. Che da noi si concentrano nella Toscana del sud, Arezzo, Siena e Grosseto, oltre che a Pisa. Quanto alla cause, le prime tre sono il mancato rispetto delle precedenza, la guida distratta, la velocità troppo elevata. Il motorino, uno dei peggiori regali che un genitore può fare al proprio figlio, è uno dei principali fattori di rischio: il 50% dei giovani che lo usa regolarmente ha avuto almeno un incidente nell'ultimo anno. Un altro dato che ci pone lontano dall'Europa è quello dei controlli sulle strade: negli ultimi anni sono

aumentati, ma sono ancora insufficienti.

Tra gli obiettivi che si pone la Regione c'è di accrescere il livello di sicurezza e di dimezzare il numero degli incidenti. Per far questo ha attivato - come spiega il neo assessore regionale a infrastrutture mobilità e trasporti, Luca Ceccobao - tre programmi annuali con 129 interventi ed un investimento di 65 milioni di euro. In cantiere ci sono opere di miglioramento della viabilità regionale, ma anche programmi di educazione nelle scuole rivolti in particolare ai giovani quattordici e quindicenni. La Toscana ha aderito alla Carta europea della sicurezza stradale, ma i tagli annunciati dal Governo rischiano di indebolire i risultati raggiunti fin qui e di produrre danni per la sicurezza nella mobilità di tutti i toscani.

E della necessità di mettere la persona al centro dell'attenzione, scrivono Letizia Di Bartolomeo e Francesc Esteban di Formacciò, l'organizzazione che si dedica alla formazione di formatori in mobilità sicura. Il loro invito è quello di lavorare di più su quello che in alcune circostanze diventa il perverso rapporto tra uomo e macchina e sulla gioventù come fattore di rischio. In ogni caso è importante imparare a controllare i rischi del proprio gruppo di età o del proprio contesto culturale, mentre tra i fattori personali di rischio figurano una percezione del pericolo errata o inadeguata, la difficoltà ad adattarsi a condizioni ambientali mutevoli e la mancanza di consapevolezza di sé e delle proprie azioni. Insomma, guidare non è banale, anche se lo sembra e il modello adottato nei Paesi Baschi suggerisce di porre un'attenzione trasversale a tutte le competenze. Il farlo permette che il comportamento virtuoso sia effettivo, facilita l'alerta e favorisce la concentrazione. Anche in Catalogna hanno ottenuto risultati eccellenti. La loro strategia chiave si basa sull'educazione, sulla formazione e sulla sensibilizzazione verso una mo-

bilità sostenibile e sicura, unite al contrasto dell'indisciplina, della velocità eccessiva, del consumo di alcool e droghe, del mancato utilizzo dei dispositivi di sicurezza passivi. L'idea è che l'approccio globale rappresenti l'unica forma per ottenere un cambiamento culturale e per mantenere e migliorare i risultati raggiunti. E la Catalogna pare avercela fatta a vincere la sua battaglia: negli ultimi dieci anni la mortalità tra gli uomini nella fascia tra i 15 e i 29 anni è diminuita di due terzi.

E in Toscana, che accade a livello locale? A Pistoia, dove si registra la più bassa mortalità per incidenti, puntano sull'attenzione all'utenza debole: ciclisti e pedoni anziani. A San Casciano la ricetta pare essere quella dell'aumento del numero degli autovelox. A Grosseto credono che non sia giusto affidarsi soltanto alla repressione, ma che occorra puntare sulla prevenzione, a partire da discoteche e locali pubblici.

Ma l'aspetto psicologico è fondamentale, come spiega Sandra Carpi Lapi dell'Università di Firenze. Dalla ricerca che ha condotto risulta che i giovani vanno più forte, che la molla che li spinge a comportamenti errati è il divertimento, ma anche il denaro, uniti alla voglia di superare i limiti e di non porseli proprio, i limiti, affidandosi al caso in un delirio di onnipotenza. Insomma insicurezza e onnipotenza sono le due facce di un medesimo clima culturale.

Non ci resta allora che chiudere con l'acuta considerazione di Cristobal Montoro, ispiratore della patente a punti in Spagna: *"produciamo veicoli intelligenti, stiamo lavorando a strade intelligenti... quando ci decideremo a educare conducenti intelligenti?"*

Davvero un bell'interrogativo. Allora buona lettura. E buona guida del proprio veicolo. E di se stessi.

Gli incidenti stradali: i dati e le azioni

di FABIO VOLLER e FRANCESCO INNOCENTI, Settore Epidemiologia Servizi Sociali Integrati - Agenzia Regionale di Sanità

In un anno in Italia 220.000 incidenti, con 311.000 feriti e 4.700 morti.

La patente a punti da noi meno efficace che altrove. Lontani dall'obiettivo che ci pone l'Unione Europea. In Toscana 18.800 incidenti, 25.000 feriti e 300 morti



Secondo i dati riportati dalla World Health Organization (WHO), gli incidenti stradali rappresentano la prima causa di morte nel mondo fra i giovani di età 15-19 anni, la seconda per i ragazzi di età 10-14 e 20-24 anni e la nona per gli adulti. Ogni anno inoltre, muoiono 1,2 milioni di persone e rimangono feriti oltre 50 milioni di individui. La natura evitabile di questi eventi accidentali rende ancor più importante la definizione di mirate politiche di prevenzione, nonché di adeguati sistemi di monitoraggio del fenomeno stesso.

Secondo i dati del flusso Istat/Aci, in Italia si sono verificati nel 2008 circa 220.000 incidenti stradali, che hanno comportato il ferimen-

to di quasi 311.000 individui ed il decesso di circa 4.700 persone. Il trend mostra una riduzione degli eventi a partire dal 2003, anno di introduzione della patente a punti (PaP) ma, è doveroso precisare che questo strumento in Italia non è risultato efficace come in altri Paesi Europei. Probabilmente la causa è legata alla possibilità, data agli utenti della strada che commettono un'infrazione, di scegliere tra la decurtazione dei punti dalla patente oppure il pagamento di una multa, consentendo così ai guidatori "pericolosi" di non essere estromessi dalla circolazione. In relazione all'obiettivo fissato dall'Unione Europea nel libro bianco (2001), in merito alla riduzione della mortalità del 50% entro il 2010, l'Italia mostra, a due

anni dal termine, un decremento del 33%, attestandosi su livelli ben lontani dal traguardo. In Toscana si sono verificati nel 2008 oltre 18.800 incidenti stradali, comportando il ferimento di quasi 25.000 individui ed il decesso di circa 300 persone e sempre per incidente stradale nel 2008 hanno richiesto le cure dei Pronto Soccorso toscani circa 85.000 individui (il 6% del totale degli accessi per tutte le cause). Circa un coinvolto su tre ha un'età compresa tra i 14 ed i 29 anni, ed i maschi infortunati sono oltre il doppio rispetto alle femmine. Le categorie deboli della strada sono i ciclisti ed i pedoni, specie in età anziana.



Gli incidenti stradali: i dati e le azioni



Il trend degli ultimi venti anni indica che il numero di sinistri è in aumento mentre, a partire dal 2003, anno di introduzione della PaP, si è verificata una stabilizzazione degli eventi. Il maggior numero di incidenti vengono rilevati durante il giorno, nelle strade urbane, nei giorni dal lunedì al venerdì ma è la notte, nelle strade extraurbane, durante il week end che avvengono i sinistri più gravi. Sempre secondo l'Istat, le prime tre cause di incidente sono: il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità troppo elevata. Il dato relativo al numero di incidenti alcol correlati (1,3%) è fortemente sottostimato; il motivo è legato al metodo di rilevazione dell'informazione, rispetto al quale è prevista la registrazione della causa finale piuttosto che quella scatenante il sinistro. È difficile valutare correttamente quali zone geografiche presentano una maggiore propensione al rischio di incidente stradale rispetto ad altre, così come capire se il genere maschile è un fattore di rischio come indicherebbero le frequenze assolute di sinistrosità. Sarebbe infatti necessario disporre di informazioni sui "denominatori di riferimento", quali ad esempio, le ore trascorse alla guida, i chilometri percorsi da ogni individuo, quali tratti stradali sono attraversati, gli orari di transito, etc, dati questi reperibili solo per mezzo di indagini ad hoc. Attualmente, gli indicatori che per-



Le aree più virtuose e quelle con molti sinistri. Metà dei giovani ha avuto almeno un incidente l'anno. Il problema alcool e quello droga. I pedoni sono i soggetti più a rischio. È la notte a rendere gli incidenti più gravi. Da noi meno controlli sulle strade che nel resto d'Europa

mettono di effettuare le analisi ed i confronti, sono quelli che utilizzano come denominatore il numero di incidenti occorsi. Questi sono l'indice di lesività (feriti/incidenti) per 1.000, e l'indice di gravità (deceduti/incidenti) per 1.000. Sulla base dei risultati, è possibile distinguere a livello territoriale:

Asl con sinistri particolarmente gravi:

Arezzo, Grosseto, Siena, Pisa

Asl con sinistri di media gravità:

Livorno, Lucca, Viareggio, Empoli, Massa e Carrara, Pistoia

Asl con sinistri di bassa gravità:

Firenze, Prato

Secondo lo studio EDIT, un'indagine ad hoc

effettuata da ARS su un campione di oltre 5.000 studenti toscani di età 14-19 anni, ripetuto con cadenza triennale (ultima rilevazione nel 2008), risulta che, tra coloro che hanno riferito di guidare con una certa regolarità motocicli, moto o auto, circa il 50% ha dichiarato di essere incorso in un incidente stradale almeno una volta nell'ultimo anno. Dalla distribuzione territoriale è emerso che i guidatori delle Asl di Livorno, Viareggio, Firenze e Siena sono quelli maggiormente coinvolti in incidenti stradali mentre sono risultati decisamente al di sotto della media regionale le prevalenze delle Asl di Pisa, Arezzo e Grosseto. Un terzo circa dei conducenti abituali di ciclomotori, moto o auto ha riferito inoltre di aver guidato almeno una volta, nell'ultimo anno, dopo aver consumato elevate quantità di alcool, mentre il 16% dopo aver assunto droghe. Se da una parte devono esser incentivate le azioni preventive per un uso consapevole del mezzo e per la dissuasione di comportamenti altamente a rischio come quelli di consumare sostanze prima di mettersi alla guida, va fortemente caldeggiato anche un ampliamento del numero di controlli sulle strade che per quanto in forte aumento negli ultimi anni, è ancora molto lontano dal dato medio europeo.

I Semafori del rischio: INCIDENTALITA'

(nel corso della propria vita):



ASL: 6-Livorno; 12-Viareggio; 11-Empoli; 4-Prato



ASL: 10-Firenze; 7-Siena;
1-Massa Carrara; 9-Grosseto



ASL 5-Pisa; 2-Lucca; 3-Pistoia; 8-Arezzo

I Semafori del rischio: GRAVITA' DEGLI INCIDENTI



ASL: 12-Viareggio; 11-Empoli; 2-Lucca



ASL: 3-Pistoia; 10-Firenze; 6-Livorno



ASL: 1-Massa Carrara; 9-Grosseto; 8-Arezzo;
7-Siena; 4-Prato; 5-Pisa

Obiettivo più sicurezza e incidenti dimezzati

di **LUCA CECCOBAO**, assessore alle infrastrutture e ai trasporti della Regione Toscana



Il tentativo è quello di ridurre, entro il 2015, del 50% sia gli incidenti che i morti. Attivati tre programmi annuali con 129 interventi ed un investimento di 65 milioni di euro. Il nodo formazione

Quello della sicurezza sulle strade è uno dei temi più delicati nelle politiche della mobilità e dei trasporti. Non è semplicemente una voce di bilancio, o un compartimento di necessari investimenti e piani regionali da finanziare e promuovere, ma è l'idea che la mobilità delle persone, specialmente su gomma, comporti spesso un rischio, e questo rischio vada strenuamente combattuto, contenuto ed arginato. Si tratta, insomma, di investire sulla sicurezza e spesso sulla salvaguardia della vita dei nostri cittadini. In questo contesto si inserisce il Piano Regionale della Mobilità e della Logistica (PRML), che contiene anche un'analisi

dello stato della sicurezza stradale toscana. Ne emerge, in estrema sintesi, che l'incidentalità stradale è la principale causa di morte per la popolazione tra i 15 e i 29 anni e interessa in modo particolare la popolazione maschile. I sinistri stradali sono concentrati soprattutto (75%) nelle aree urbane più intensamente abitate. Di fronte a questi dati l'obiettivo toscano è quello di ridurre del 50% il numero di incidenti e delle vittime di incidenti da qui al 2015. Tra i principali strumenti messi in campo dalla Regione c'è la definizione dei Piani urbani di Mobilità (PUM) comprensivi di misure a protezione della mobilità pedonale, lo sviluppo di aree a traffic calming ("zone

30") e di una rete protetta di piste ciclabili. Inoltre siamo impegnati nell'attuazione del programma straordinario d'interventi sulla viabilità regionale 2003-2007, recentemente aggiornato in Giunta, e nello svolgimento di programmi di educazione nelle scuole per gli studenti di 14 e 15 anni.

Nella stessa direzione si muove il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) che assegna alle regioni il compito di attuare la programmazione delle spese d'investimento, destinando risorse sul territorio, in coerenza con le linee di finanziamento e dei relativi campi di intervento.



Obiettivo più sicurezza e incidenti dimezzati



Tre programmi attuativi, 5,6 milioni di euro per 47 interventi di messa in sicurezza dei punti stradali più pericolosi. Un'intensa attività di prevenzione e di educazione nelle scuole e verso i giovani. I riflessi negativi dei tagli imposti dal Governo

Ad oggi, la Regione ha attivato con i tre programmi annuali 129 interventi sul territorio regionale di cui alcuni in fase di realizzazione e molti già ultimati. Gli interventi, finanziati fra il 40% e il 50% del loro costo progettuale, hanno prodotto un investimento complessivo in sicurezza stradale di oltre 65 milioni di euro. Si tratta di mettere in sicurezza intersezioni stradali particolarmente pericolose, tramite impianti semaforici "intelligenti" o con l'inserimento di rotatorie, o di garantire la sicurezza dei pedoni attraverso percorsi dedicati e attrezzati, con passaggi pedonali in rilievo e miglioramento della segnaletica orizzontale, per non parlare della messa in sicurezza dei percorsi per l'accessibilità alle scuole, ed infine di quelli che hanno istituito "zone 30" o creato piste ciclabili protette. Siamo pronti a dare il via anche al 4° e al 5° Programma che saranno attivati non appena perfezionati gli atti amministrativi per il trasferimento delle risorse da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Oltre agli interventi relativi ai finanziamenti dei tre programmi attuativi del PNSS la Regione ha destinato 5.600.000 euro del proprio bilan-

cio alla sicurezza stradale, ed ha finanziato 47 interventi coerenti sia con il PNSS che con il PRML e compatibili con la fonte di finanziamento regionale. Le azioni si sono concentrate soprattutto nella messa in sicurezza dei punti particolarmente pericolosi delle strade regionali, provinciali, comunali ed urbane, scegliendo quei progetti che meglio hanno risposto a standard di elevata efficacia e qualità. La prevenzione passa anche dall'istruzione e formazione. In questo ambito la Regione ha attivato attività d'educazione e formazione per la sicurezza stradale rivolta ai più piccoli: gli automobilisti di domani. Un esempio per tutti lo spettacolo teatrale "Aci-Babà e i Quaranta Pedoni", promosso e finanziato insieme all'Automobile Club Italia nazionale e realizzato dal tetro "Pupi e Fresedde" di Rifredi. L'evento ha avuto una diffusione capillare in tutte le scuole elementari della Toscana ed è stato programmato a teatro in numerose repliche dal 2008 ad oggi. Quest'anno è inoltre prevista la realizzazione di un nuovo spettacolo teatrale dedicato ad un pubblico in età scolare più avanzata (13/18 anni) dal titolo "È sbandato l'uomo ragno" progettata sempre dal Teatro Pupi e Fre-

sedde e finanziato da noi, insieme alla Provincia di Firenze e ad ACI Firenze. Come Regione, infine, abbiamo aderito alla Carta Europea della Sicurezza Stradale accogliendo l'invito della Commissione Europea ed abbracciando l'iniziativa "una responsabilità condivisa" con la formalizzazione a livello europeo del nostro impegno e dello sforzo in questa direzione. I risultati raggiunti non possono essere considerati consolatori, tanto meno sufficienti ad evitare inutili morti, ma testimoniano l'impegno costante nella promozione, diffusione e attuazione di quelle che riteniamo essere valide strategie, utili a contrastare l'incidentalità stradale. Siamo senza dubbio consapevoli che non sono ancora stati affinati tutti gli strumenti che possono efficacemente operare in questo campo. Certo, adesso i tagli annunciati dal Governo rischiano di indebolire quanto fatto in questo ambito ed anche la programmazione futura. In una fase economica già difficile, non ci rendiamo conto che ridurre gli stanziamenti nel settore dei trasporti rischia di produrre non solo un danno per gli utenti dei servizi e per le imprese, ma anche, sebbene in via indiretta, per la sicurezza nella mobilità di tutti i toscani. ■



L'Acì per zebre europee più sicure

di **ALESSANDRA ROSA**, direttore dell'Automobile Club Firenze

I passaggi pedonali invece di proteggere i pedoni sono luoghi a rischio. Un'indagine per rendere pedoni e automobilisti più consapevoli dei loro doveri. Osservare i migliori e i peggiori per fare meglio. Italia maglia nera. Quattro categorie di sicurezza, 22 fattori componenti, quattro indicatori di valutazione. Semafori spesso incongrui. Cooperazione internazionale per la sicurezza

Divulgare la cultura della sicurezza stradale come finalità istituzionale: è questo uno dei più importanti scopi perseguiti dall'Automobile Club d'Italia, ente pubblico non economico organizzato su base federale, che dagli inizi del secolo scorso si propone di affiancare l'azione degli Enti locali su questa tematica. Una delle ultime e più interessanti iniziative intraprese è quella denominata "Pedestrian Crossing", progetto sulla sicurezza dei pedoni realizzato nell'ambito del contesto

EuroTEST in collaborazione con i più importanti Automobile Club europei. Si tratta di un'accurata indagine sugli attraversamenti pedonali motivata da tre fattori primari: ogni giorno almeno 22 pedoni muoiono sulle strade europee (circa 8.000 nella EU a 27 membri); nel 15% dei sinistri sono coinvolti dei pedoni; 1 incidente su 4 (si fa riferimento a quelli in cui si rileva la presenza di un pedone), avviene su un passaggio pedonale.

La ricerca si pone vari obiettivi: evidenziare il rischio potenziale di utilizzo degli attraversamenti

pedonali nei differenti Paesi; rendere pedoni e conducenti maggiormente consapevoli dei rispettivi doveri; individuare, in ciascun Paese, le migliori e le peggiori soluzioni adottate nella progettazione degli attraversamenti pedonali; attirare l'attenzione delle autorità nazionali, regionali e locali sulla necessità di ricorrere a tutte le possibili misure atte a ridurre gli incidenti che coinvolgono i pedoni.



C'est jaune, c'est moche, ça ne va avec rien, mais ça peut vous sauver la vie.

Gilet et triangle deviennent obligatoires dans chaque véhicule. Équipez-vous dès maintenant.

www.securite-routiere.gouv.fr

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Ministère de l'Énergie, du Développement durable et de l'Énergie
Ministère de l'Intérieur



L'Acì per zebre europee più sicure



Nel novero dei 15 Paesi europei monitorati – tra questi Francia, Germania e Spagna – l'Italia presenta in assoluto il numero più elevato di vittime tra i pedoni (758), facendo registrare un tasso di mortalità tre volte superiore a quello dell'Olanda.

La metodologia prescelta, definita in collaborazione con l'Università La Sapienza di Roma, prevede la strutturazione di 4 categorie di sicurezza o criteri (dimensionamento spaziale e temporale, visibilità diurna, visibilità notturna, accessibilità) e 22 fattori componenti derivati dalla letteratura scientifica sulle valutazioni di sicurezza; inoltre, l'attribuzione di pesi sulla base di un processo gerarchico analitico, validati da casi di incidenti approfonditi in ambito di ricerche europee; infine, la determinazione di 4 indicatori di valutazione (uno per ogni categoria o criterio di sicurezza) e di 1 indicatore di sicurezza complessivo. Ecco i risultati. Sono 28 gli attraversamenti pedonali su 215 (18 le città sotto la lente ACI) che non hanno superato il test, riportando una valutazione "insufficiente". Sono 118 gli attraversamenti (poco più della metà di quelli testati) che hanno invece ottenuto valutazioni positive, ma di quest'ultimi solo 2 sono stati giudicati "ottimi", mentre 69 hanno riportato il punteggio "sufficiente". La valutazione peggiore è stata assegnata ad un attraversamen-

to di Bruxelles, la migliore ad uno di Londra. A Roma il primato del meno "accessibile".

Le principali carenze riscontrate sono la mancanza di isole salvagente, la frequente incongruità dei tempi semaforici (indicatore dimensionamento spaziale e temporale); la presenza di veicoli parcheggiati davanti agli attraversamenti, la distanza di visuale libera inadeguata per le vetture in manovra di svolta (indicatori visibilità diurna e visibilità notturna); i livelli di illuminazione notturna e visibilità della segnaletica orizzontale (indicatore visibilità notturna); le

barriere architettoniche molto diffuse assieme ad altri ostacoli che limitano l'accessibilità a tutte le utenze (indicatore di accessibilità); uso ancora limitato di tecnologie avanzate (semafori pedonali intelligenti, countdown, sistemi innovativi di illuminazione).

Di fronte a differenti criticità si riscontrano differenti soluzioni, il cui confronto consente di stilare un tempestivo catalogo di interventi per gli attraversamenti più pericolosi. Da sottolineare che in molte città rilevate si registra un'elevata variabilità dei risultati dell'indagine, a causa della presenza di veicoli in sosta ed ostaco-

li, anche nei casi di soluzioni progettuali efficienti in termini di sicurezza. La felice esperienza di cooperazione internazionale ha portato anche un'attenzione maggiore agli aspetti comportamentali nelle campagne informative, sostenendo altresì l'assunzione di regole comportamentali europee comuni. Per concludere, si segnala che Firenze verrà inserita nel corso del 2010 nel numero delle città i cui attraversamenti pedonali saranno oggetto di valutazione, con l'auspicio di poter fornire un valido supporto alle amministrazioni competenti. ■



L'esempio di Icaro

È giunto ormai alla decima edizione il progetto Icaro, campagna di educazione stradale promossa dalla Polizia di Stato, dai Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca e dalla Fondazione Ania – Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici.

Il progetto si propone di dar vita ad una rete di prevenzione e sensibilizzazione avvalendosi di una comunicazione d'impatto, che oltre ad evidenziare i comportamenti rischiosi dei giovani sulle strade, coinvolge anche le famiglie, con incontri sulla sicurezza stradale in cui, servendosi di questionari, simulazioni e filmati,

interagiscono tra loro studenti, insegnanti, genitori e Polizia.

Proprio per questo suo approccio innovativo e per l'ampiezza delle ricerche effettuate, Icaro – come ha ricordato anche il ministro dell'Interno Maroni durante la presentazione della decima edizione del progetto lo scorso marzo – è un'iniziativa di eccellenza della polizia stradale italiana, un progetto la cui importanza è testimoniata dalla sua "esportazione" in tutta Europa col nome di "Icarus", finanziato dalla UE. Obiettivi di Icarus sono l'identificazione dei fattori di rischio che influenzano i giovani guidatori attraverso un'indagine che dovrà

coinvolgere circa 20.000 ragazzi delle scuole secondarie di tutta Europa, e la successiva elaborazione di un modello di formazione a livello europeo che tenga conto delle diversità culturali e normative dei vari Paesi. Il progetto prevede anche la costituzione di una rete di agenzie che si occupino di sicurezza stradale, attraverso cui poter realizzare efficaci azioni di prevenzione, anche grazie ad un cd rom realizzato sulla base dei dati raccolti durante l'indagine, che consentirà agli operatori di procedere secondo linee guida comuni e confrontare le differenze nelle abitudini di guida e, più in generale, il rapporto con la strada dei giovani europei (gb).



Con la persona al centro

I fattori individuali di rischio

di **LETIZIA DI BARTOLOMEO**, consulente e formatrice di FormAcció SLP

Un incidente non è mai frutto di una sola causa. Possiamo quindi cercare di organizzare in categorie i diversi elementi che vi hanno contribuito. Una prima catalogazione può essere fatta rispetto al triangolo strada/veicolo/persona: la nebbia per esempio ha a che vedere con le condizioni dell'ambiente e della strada, i freni con il veicolo, l'alcol con la persona. La maggioranza degli incidenti (più del 92%, dicono le ricerche) coinvolge elementi da riportare direttamente alla persona, il 46% alla strada e il 29% al veicolo. Elementi come la velocità, o la mancanza di revisione, riguardano sia il veicolo che la persona. Questo quadro supera lo schematico 1 causa 1 effetto, ma non fornisce sufficienti elementi per il lavoro di prevenzione.

Competenze personali per una mobilità sicura

di **FRANCESC ESTEBAN**, professore alla Università Ramon Llull di Barcellona, socio di FormAcció.Net

La mobilità sicura si occupa di fare in modo che pedoni, passeggeri o guidatori possano muoversi con sicurezza. Sono gli interventi preventivi diretti alla persona quelli che hanno la ricaduta più significativa nella diminuzione degli incidenti stradali. Parlare di mobilità sicura suppone andare oltre l'educazione stradale. Non si tratta solo di far sì che i bambini sappiano i quattro segnali di traffico più significativi: la morte precoce per incidente stradale si produce soprattutto nei giovani (prima causa di morte nel mondo tra i 15 e i 29 anni), negli adulti che vanno a lavorare e negli anziani che attraversano la strada. Si tratta di evitare che il soggetto non entri a far parte dei circa 1,3 milioni di persone che muoiono ogni anno sulle strade del mondo: di imparare a controllare i rischi del proprio gruppo di età e del proprio contesto culturale.

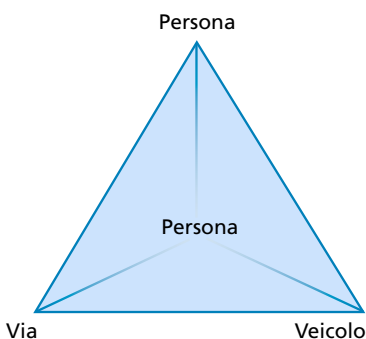




I fattori individuali di rischio



Nel triangolo la persona è al centro anche degli altri due vertici: conduce la macchina lungo una strada e, allo stesso tempo, governa se stessa e le proprie situazioni. Come dice Cristobal Montoro, ispiratore della patente a punti in Spagna: "produciamo veicoli intelligenti, stiamo lavorando a strade intelligenti... quando ci decideremo a educare conducenti intelligenti"? La velocità, la nebbia, l'alcol o la scarsa distanza di sicurezza sono fattori di rischio, di correlazione ma non necessariamente causali. Siccome i giovani sono statisticamente coinvolti nella maggioranza degli incidenti, possiamo dire che "essere giovane è un fattore di rischio". Queste variabili producono correlazioni interessanti perché ci aiutano a stabilire "profili di rischio" e calcolare



probabilità. Ma, da un punto di vista educativo, la domanda chiave è invece: che caratteristiche interne ha un giovane che lo fa classificare come "a rischio" di incidente grave? Se un ragazzo ha bevuto, ha una probabilità più alta di avere un incidente. Ma come facciamo a fare in modo che decida di non guidare?

Non dobbiamo, pertanto, cercare la causa diretta della condotta (l'alcol), ma la "causa della causa", i motivi interni, e

cioè i fattori personali di rischio. Attraverso una ricerca realizzata negli ultimi 10 anni in Catalunya, ne abbiamo rilevati 4.

- La percezione del rischio errata o inadeguata si riferisce a errori nella lettura globale degli elementi che compongono il traffico. Decisioni come guidare senza cintura o mantenere poca distanza di sicurezza in autostrada manifestano la mancanza di percezione del rischio di ciò che potrebbe succedere; la difficoltà di calcolare il tempo necessario per attraversare una strada di grande circolazione o di sorpassare in uno spazio troppo corto derivano da una falsa valutazione del rischio che la manovra comporta.
- La mancanza di adattabilità è la difficoltà di adattarsi a condizioni ambientali mutevoli o alle proprie trasformazioni fisiche e mentali. Nonostante i segnali interni (fatica, sonno) o esterni (luci, cartelli) che ci avvisano di questi cambiamenti, siamo portati a mantenere lo stesso comportamento.
- La mancanza di consapevolezza di sé e delle proprie azioni, nonché delle motivazioni che ci fanno decidere. Abbiamo la certezza che le alterazioni emotive - ad es. la rabbia - quando siamo al volante, hanno conseguenze dirette anche sul nostro stile di guida, che diventa più "sportiva". Se ho coscienza di come sto potrò gestire queste alterazioni o scegliere di non guidare.
- L'influenzabilità evidenzia la tendenza ad agire tenendo conto del parere o delle aspettative degli altri, che ci porta a tenere comportamenti (il picco è durante l'adolescenza) che non avremmo scelto se fossimo stati soli. È il caso delle corse sulle strade, del non utilizzo del casco o della cintura.

Competenze personali per una mobilità sicura



La mobilità sicura come modello preventivo

La prevenzione degli incidenti comporta inesorabilmente di modificare determinati comportamenti. Non si tratta solo di sapere cosa dobbiamo fare. Non è sufficiente conoscere le norme, né avere le abilità sufficienti per eseguirle. Neanche la volontà dell'individuo è sufficiente. È necessario integrare la nostra condotta nel contesto e trattare il comportamento come una globalità.

Attualità della visione competenziale

Il modello più potente è quello competenziale che, partendo dall'analisi di comportamenti osservabili, cerca di stabilire livelli di conseguimento della competenza. L'approccio per competenze si è diffuso negli ultimi anni nell'educazione obbligatoria e nella formazione professionale, continua, ed universitaria. Una competenza è un insieme di comportamenti dimostrati in un contesto, risultanti dall'integrazione di conoscenze, informazioni e concetti, abilità ed atteggiamenti, che permettono la realizzazione di un'attività con alto risultato. Le competenze non sono compartimenti stagni: molte volte si relazionano, e il lavoro negli elementi di una competenza può migliorare anche il rendimento in una diversa.

Il modello basco

Pochi sono gli esempi di modelli competenziali integrali per la mobilità sicura: due sono il catalano e il basco. Nel modello basco l'attenzione è trasversale a tutte le competenze: è un processo psicologico continuo che fa sì che il comportamento sia effettivo, facilita l'allerta e permette la concentrazione. Ci sono due competenze riferite ad aspetti interni della persona: la gestione di sé e delle proprie emozioni e la gestione dello stress in situazioni stradali. Le competenze relazionate con aspetti esterni sono la consapevolezza della vulnerabilità ed il rischio e all'analisi dell'ambiente. Quelle legate alla contraddizione tra adattarsi o

mantenere un comportamento rigido: la resistenza alla pressione del gruppo, e l'adattamento e flessibilità. Queste competenze vengono articolate in cinque livelli e cinque fasce d'età, per permettere al formatore (maestro, professore, istruttore di scuola guida, educatore, vigile urbano) di identificare i contenuti in consonanza con questo continuum educativo. Il lavoro per competenze consente di realizzare una pedagogia attiva, centrata su esperienze reali, dove i partecipanti alla formazione sono i veri protagonisti, capaci, attraverso nuove esperienze, di trasformarsi di mettere in atto comportamenti preventivi.



Ecco il Plan de seguridad vial alla catalana

Intervista a **FARNERS DE CRUZ**, responsabile di Educazione e Formazione Stradale del Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya, raccolta da Valter Giuliani, consulente di FormAcciò



L'esempio della Spagna e di una Regione che in dieci anni ha drasticamente ridotto il numero dei morti sulle strade. Puntare sull'educazione nelle scuole e in particolare in quelle superiori. Regole da condividere, non da subire. La questione delle sanzioni, la presenza delle norme e quella delle convenzioni. Necessario un cambiamento culturale. Verso l'obiettivo morti zero

Quali sono le competenze del Servei Català de Trànsit?

Il Servei Català de Trànsit (SCT) è un organismo autonomo che fa parte del Dipartimento degli Interni, Relazioni istituzionali e Partecipazione della Generalitat di Catalunya, le cui funzioni fanno riferimento alla mobilità. Con la Direzione della Polizia della Generalitat, il SCT gestisce e coordina il traffico e la sicurezza stradale, essenzialmente nelle vie interurbane, e adotta le misure necessarie a garantire sicurezza e fluidità nelle strade catalane. Se le funzioni più conosciute riguardano le sanzioni, il SCT lavora anche in ambiti come la regolazione delle scuole guida e la formazione degli istruttori, l'accreditamento di centri medici di scuola guida. È responsabile dell'informazione stradale, delle campagne di sensibilizzazione, della ricerca su traffico e sicurezza e della promozione dell'educazione stradale: funzioni che richiedono profili professionali diversi, dall'ingegneria, dalle scienze dell'educazione al diritto.

Quali le strategie adottate per contrastare la mortalità sulle strade?

Le molteplici strategie vengono raccolte nel "Piano catalano di sicurezza stradale", documento triennale che vede la partecipazione di tutti gli attori del traffico (dipartimenti della Generalitat) amministrazioni locali, Stato, operatori e gestori del traffico ed entità e associazioni. L'obiettivo è quello fissato dalla Commissione europea, nel Libro Bianco del Trasporto del 2001: salvare 25mila vite l'anno sulle strade europee, con una riduzione graduale fino al 50% delle vittime nel periodo 2000-2010.

Una strategia chiave è l'educazione, la formazione e la sensibilizzazione per una mobilità sostenibile e sicura, che si completa con il contrasto all'indisci-

plina stradale, alla velocità eccessiva, al consumo di alcol e droghe e il mancato utilizzo dei dispositivi di sicurezza passiva. La ricerca cresce d'importanza anno dopo anno. Infine, la gestione sostenibile del traffico, che implica interventi diretti al cambiamento culturale, al miglioramento dei sistemi di informazione e alla sicurezza delle infrastrutture.

A chi sono diretti i programmi di prevenzione?

I programmi di prevenzione devono dirigersi a tutti gli utenti perché tutti i cittadini interagiscono nella via pubblica con altre persone e in questa interazione può intervenire un veicolo. Si differenziano secondo i ruoli che ogni utente svolge in un determinato momento, ma alla fine si tratta delle stesse persone con ruoli distinti. L'approccio globale è l'unica forma per ottenere un cambiamento culturale e per mantenere e migliorare i risultati raggiunti.

In Catalogna, abbiamo un modello di educazione stradale con basi teoriche solide e risorse che ne facilitano l'implementazione, al quale hanno contribuito i referenti di educazione stradale della polizia. Abbiamo però difficoltà nell'estensione a tutti i destinatari. Da una parte, esiste l'educazione stradale scolastica, importante nell'educazione primaria, ma che diventa imprescindibile in quella secondaria, nella quale invece non si sono ancora raggiunti i livelli di implementazione ottimali, dall'altra si sta sviluppando lentamente l'introduzione nel tempo libero. Si avanza nel lavoro nelle scuole guida, ma spesso in forma individuale e volontaria, dato che purtroppo il sistema legale non prevede l'educazione dei neo autisti nella prospettiva di creare valori e atteggiamenti positivi.

La normativa sulla sicurezza e il procedimento sanzionatorio sono un altro elemento del sistema

preventivo. La norma scritta, esplicita, deve essere un supporto per stabilire la norma del gruppo, informale: affinché lo diventi, deve essere stimata positivamente dalla maggioranza dei cittadini, cosa che richiede di essere d'accordo con i valori che comporta, e i cittadini devono sentirsi protetti dall'attuazione della norma.

In Spagna e in Italia, in una via a doppio senso, i veicoli circolano a destra: è una convenzione. In questo caso, che cosa va prima, la norma formale o la convenzione dei cittadini? L'importante è che le due vadano d'accordo, e che gli autisti che circolano sulla destra possano fidarsi di avere libera la loro corsia da veicoli che circolano in senso contrario.

Quali risultati avete ottenuto nel corso della vostra attività?

Nel periodo 2000-2010 si è registrata una discesa graduale delle morti per incidente (da 891 nel 2000 a 429 nel 2009). Ci sono stati cambiamenti culturali importanti, come un'accettazione progressiva del sistema sanzionatorio e l'aumento della percezione degli incidenti come problema sociale. La maggiore sensibilità fa sì che anche le norme giuridiche evolvano positivamente.

Il miglioramento nella sicurezza ha avuto conseguenze in particolare sugli uomini da 15 a 29 anni, tra i quali la mortalità attuale è un terzo rispetto al 2000. Purtroppo però, gli obiettivi di riduzione della mortalità in questa fascia d'età, per quanto ambiziosi e malgrado siano stati ampiamente raggiunti, rappresentano comunque un fallimento del sistema. Ogni vittima di traffico è una persona, con nome e cognome, che dovrebbe stare ancora con la sua famiglia e i suoi amici. Perciò, il SCT definisce come obiettivo di fondo una riduzione dei sinistri che tenda ad avvicinarsi alla mortalità zero. ■



Le novità legislative oltre il “nuovo” Codice della strada

di **ELIO CAPPELLINI**, assessore alla Polizia municipale del Comune di Lucca, responsabile politiche della sicurezza e Polizia municipale di Anci Toscana

L'analisi del disegno di legge in materia di sicurezza stradale. Manca un legame forte con le amministrazioni locali e con i piani della mobilità locale. Gli interventi a tutela dell'ambiente. La questione della sorveglianza sulle strade comunali e su quelle provinciali o statali. A chi devono andare i proventi delle sanzioni? Le difficoltà di rendicontazione



Il disegno di legge (atti del Senato n.1720/A), dato per imminente ormai da tempo, torna per l'ennesima volta sul testo dell'ormai non più “nuovo” Codice della Strada, modificandone un cospicuo numero di articoli.

Da amministratore di Ente locale, molti sarebbero gli aspetti meritevoli di discussione, essendo la sicurezza stradale una componente essenziale delle strategie di corretto presidio del territorio. In questo senso, assume rilievo proprio l'intitolazione del disegno di legge: “*Disposizioni in materia di sicurezza stradale*”.

L'art.2 del ddl va ad incidere sull'art. 7 dell'attuale codice, ovvero la norma che disciplina il potere di regolamentazione della circolazione nei centri abitati, per lo più attribuito ai sindaci (o più correttamente, almeno secondo la dottrina più accreditata, ai dirigenti del settore competente in base alle scelte organizzative dell'Ente). Francamente, ci si aspettava qualche cosa di più, anche in relazione alle esigenze dei Comuni di avere chiarezza sulle possibilità di tariffazioni di vario genere, a fronte di scelte locali di mobilità urbana e, nello stesso tempo, delle ben note difficoltà di bilancio.

Il legislatore, invece, si preoccupa soltanto dell'esigenza di rafforzare gli interventi a tutela dell'ambiente, introducendo un regime sanzionatorio autonomo mediante l'inserimento di un comma *ad hoc* (il 13-bis) per le violazioni ai limiti di circolazione disposti per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale.

La modifica della norma sui limiti di velocità

Merita un'analisi a parte la modifica della norma sui limiti di velocità (art.142 C.d.S.). Di interesse specifico per i Comuni, sono sicuramente i neo-introdotti commi 12-bis, 12-ter e 12-quater, relativi agli accertamenti effettuati dai Corpi e servizi di Polizia municipale nell'ambito dei territori di competenza. La norma costituisce attenuazione di un precedente tentativo di “ancoraggio” totale degli introiti derivanti dalle sanzioni alla proprietà della strada, anziché all'appartenenza dell'organo di polizia che ha effettuato la rilevazione, osteggiato a tempo debito da Anci e riproposto ora in versione edulcorata. In pratica, si prevede che il 50% delle somme introitate a seguito di rilevazione di violazioni ai limiti massimi di velocità effettuate attraverso apparecchi, sistemi appositi o attraverso dispositivi e mezzi tecnici di controllo a distanza, vengano destinate all'Ente proprietario, in deroga alla regola generale già citata, stabilita dal comma 1 dell'art. 208 C.d.S. A differenza, poi, di quanto stabilito in tale disposizione per tutte le violazioni stradali, in queste ipotesi la destinazione è totale, non in termini percentuali, alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, nonché al potenziamento delle attività di controllo. Il tutto, però, a cura dell'Ente proprietario della strada su cui avviene la rilevazione in base alla destinazione della metà dei proventi che gli spettano, a prescindere da chi ha concretamente effettuato l'accertamento. L'intuibile, ancorché inconfessabile, rischio, è che la Polizia municipale focalizzi la propria operatività sulle strade di proprietà comunale, piegandosi alla logica - sicuramente estranea alle finalità di sicurezza stradale e non tenendo

conto, ad esempio, dell'alto livello di sinistrosità di un'arteria provinciale o statale - ma mossa comunque dall'encomiabile intento di garantire alla propria amministrazione somme necessarie alla manutenzione delle strade comunali, spesso molto dissestate.

I meccanismi di rendicontazione

Per garantire l'effettività della ripartizione in ragione del 50% all'Ente proprietario della strada, ovviamente se diverso da quello di appartenenza dell'organo accertatore, ma anche della destinazione finalizzata, il legislatore introduce meccanismo di controllo ulteriore: preso atto del fallimento dell'art. 208, rimasto inattuato da parte di molti Comuni laddove prevede l'obbligo di trasmettere al Ministero delle infrastrutture le determinazioni cui viene stabilita la destinazione dei proventi delle violazioni, si introduce, solo per le violazioni ai limiti di velocità, la trasmissione in via informatica delle informazioni entro il 31 maggio di ogni anno. Facendo riferimento all'anno precedente, ogni Comune dovrà indicare l'ammontare dei proventi di propria spettanza, desumendoli da un non meglio precisato “rendiconto” approvato (dalla Giunta? dal dirigente?) nel medesimo anno, specificando anche gli interventi realizzati a valere su tali risorse, pena la riduzione ulteriore della percentuale di spettanza. A prescindere, dunque, dalla divisione “equa” degli introiti, ci aspetta un meccanismo di rendicontazione / attuazione che rischia di presentarsi tutt'altro che agevole ed imporre ai Comandi di Polizia municipale scorpori le cui modalità si auspica sia il legislatore, non la prassi, a dover chiarire, con conseguente autonoma responsabilità.

Partire dai dati per accrescere la sicurezza



di MARGHERITA MELLINI

Nasce nel 2007 il Sistema integrato regionale per la sicurezza stradale. Una mappatura aggiornata e tempestiva di tutti i dati delle forze dell'ordine riferiti all'incidentalità delle varie zone della Toscana. Un network tra Province e Regione. La Provincia di Arezzo capofila del progetto. Uno strumento utile per capire dove intervenire e come farlo per ridurre i rischi per automobilisti e pedoni

Il progetto SIRSS (Sistema Integrato Regionale per la Sicurezza Stradale) nasce nel maggio del 2007 e prevede il decentramento della raccolta dati ISTAT per quello che concerne la Statistica IST-00142 CTT-INC "Incidenti stradali". I dati relativi agli incidenti stradali in pratica non vengono più inviati direttamente all'ISTAT ma vengono inviati alle Province e alla Regione per confluire in una banca dati che georeferenzia i luoghi dei sinistri e permette un intervento mirato in materia

di gestione strade e sicurezza stradale.

Il progetto ha una durata triennale ed un costo complessivo di € 850.000: il 60% finanziato con fondi ministeriali del primo programma di attuazione del PNSS (Piano Nazionale della Sicurezza Stradale), il 20% dalla Regione Toscana e il restante 20% dalle Province. Capofila del progetto è la Provincia di Arezzo, che ha anche promosso due appuntamenti di approfondimento sulla questione: un convegno di presentazione a Dire&Fare 2008 e un workshop ad Arezzo nel febbraio 2009.

I dati del SIRSS partono dal 2008, ma nel patrimonio del SIRSS ci sono anche le annualità 1997-2007 (per le quali è stato effettuato un percorso di "recupero" della georeferenziazione).

La Regione Toscana si è posta all'avanguardia con questo progetto, attivando per prima in Italia la possibilità offerta dall'accordo Istat-Stato-Regioni-Enti Locali del 2005, già aggiornata per il 2010, in materia di attività statistiche.



Partire dai dati per accrescere la sicurezza



Tra gli obiettivi del progetto c'è l'innalzamento della qualità e la tempestività del dato e l'integrazione della rilevazione Istat con informazioni utili alla migliore gestione delle strade.

Attraverso i centri di monitoraggio provinciali e regionali è infatti possibile avere una mappa aggiornata in tempo reale, che raccoglie in un'unica fonte tutti i dati di Polizia Municipale, Polizia Stradale, Carabinieri e di tutti gli altri corpi interessati. Questo consente un maggior livello di condivisione e quindi un'armonizzazione degli interventi, ma anche uno scambio di informazioni più rapido: la prima trasmissione ufficiale dei dati raccolti da Istat, secondo step del processo, è stata effettuata nel giugno 2009

più che dimezzando i tempi di acquisizione. Una velocizzazione resa possibile anche dall'ausilio delle nuove tecnologie: grazie a una progressiva informatizzazione dei dati è stata più semplice la realizzazione del database che ha previsto interventi iniziali sia in termini di software che di hardware, che hanno permesso la creazione del necessario network fra province e Regione.

«Raccogliamo quotidianamente tutti i dati toscani – spiega l'ingegner Paolo Vadi, responsabile trasporti della Provincia di Arezzo – e, una volta accorpatis ed aggregati, li trasmettiamo alla Regione Toscana. Di qui vanno poi all'Istat per le statistiche nazionali, ma con la possibilità di poterli leggere ed interpretare con tempestività, contrariamente al passato».

Conoscere i punti critici delle strade permette infatti di indirizzare i propri interventi in maniera mirata, proprio lì dove si ripetono tragiche fatalità, per prevenire l'incidentalità stradale attraverso il monitoraggio dell'indice di gravità.

Visto il riscontro positivo fin qua rilevato dal progetto le amministrazioni provinciali, unitamente al Settore viabilità di interesse regionale della Regione Toscana hanno firmato, nel novembre del 2009, una convenzione per la prosecuzione e l'implementazione del progetto – SIRSS2, per un nuovo triennio. Sarà cofinanziata dal III Piano nazionale sulla sicurezza stradale e per la prosecuzione delle attività già avviate e la manutenzione del sistema operativo, è previsto l'impegno delle Province e della Regione.



Incidenti con feriti e morti

1997	17216
1998	18195
1999	16865
2000	17613
2001	18905
2002	18675
2003	20004
2004	19869
2005	21134
2006	20826
2007	20210
2008	18563

Numero di eventi per strada regionale - 2008

SR 2	104
SR 12	89
SR 65	33
SR 66	111
SR 68	27
SR 69	24
SR 70	33
SR 71	124
SR 74	20
SR 206	27
SR 222	56
SR 258	11
SR 302	33
SR 325	113
SR 398	7
SR 429	52
SR 435	199
SR 436	75
SR 439	259
SR 445	11

Numero incidenti per mese di accadimento - 2008

Gennaio	1197
Febbraio	1156
Marzo	1180
Aprile	1248
Maggio	1492
Giugno	1444
Luglio	1632
Agosto	1351
Settembre	1417
Ottobre	1405
Novembre	1239
Dicembre	1154

Fonte: progetto SIRSS, Regione Toscana

Percentuale di eventi per tipologia di strada - 2008

Rettilineo	43%
Incrocio	25%
Intersezione stradale segnalata	9%
Curva	8%
Rotatoria	5%
Intersezione regolata con semaforo o agente	4%
Pendenza	2%
Dosso, stretto, sacca	1%
Intersezione non segnalata	1%
Non rilevato	2%

Pistoia: più attenzione all'utenza debole

La sicurezza stradale nel comune di Pistoia si gioca su due piani, che procedono di pari passo. Da una parte c'è l'attività di controllo, accertamento, prevenzione ed educazione realizzata dal Corpo di Polizia municipale, dall'altra l'amministrazione comunale ha investito molto in una serie di interventi per rendere più sicure le strade del territorio.

Con le risorse messe a disposizione dal Piano nazionale di sicurezza stradale (669mila euro) il Comune è intervenuto sia sulle principali vie di comunicazione dove si registrano le velocità maggiori, sia in corrispondenza di punti sensibili del territorio come

i plessi scolastici. Sono stati effettuati interventi volti a rendere più sicure varie strade del territorio comunale con la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati e protetti, risagomature della carreggiata, aiuole spartitraffico, sistemi di segnalazione verticale integrata da segnalazioni luminose, utilizzo di asfaltature speciali che aumentano l'aderenza dei veicoli, sistemi di circolazione che impediscono determinate manovre su alcuni incroci pericolosi.

L'obiettivo è «migliorare la fruizione di alcuni percorsi - spiega Riccardo Pallini, assessore alla viabilità e Polizia municipale del Comune di Pistoia - favorendo l'utenza

debole quale è appunto il pedone». L'intento dell'amministrazione comunale è anche quello di «favorire chi si muove in bicicletta», prosegue l'assessore. Una nuova pista ciclabile lungo Viale Arcadia, ad esempio, è prevista nel Pius. C'è poi il progetto di collegamento tra la zona della Stazione ferroviaria e l'area del nuovo ospedale e parco fluviale, nell'ambito della viabilità a servizio del nuovo presidio ospedaliero.

Nel 2009 sono stati 325 i posti di controllo della Polizia stradale. Ci si è mossi lungo due direttrici: la prima comprende le sanzioni per violazioni come la mancata copertura assicurativa (325), la velocità

non adeguata (197), il mancato rispetto delle precedenze (129), o il non utilizzo delle cinture (111) e le sanzioni dinamiche, accertate con strumenti elettronici, che nel 2009 hanno fatto registrare una sensibile diminuzione: 626 le infrazioni semaforiche (1876 nel 2008 e 2589 nel 2007) e 35 quelle legate alla misurazione della velocità (271 nel 2008 e 458 nel 2007).

Una seconda direttrice è quella della tutela della corretta fruizione della strada, che comprende aspetti quali l'abuso del contrassegno disabili o l'occupazione abusiva della sede stradale e la sosta irregolare o vietata (29.225 nel 2009, 25.946 nel 2008 e 23.712 nel 2007). ■

LAMBS TO THE SLAUGHTER

WAIT FOR THE GREEN



PEDESTRIAN COUNCIL OF AUSTRALIA



San Casciano punta sugli autovelox

Autovelox, presidi di controllo e campagne informative: tre strumenti per tutelare la sicurezza di pedoni e automobilisti. A metterli in campo è il Comune di San Casciano (Fi), dove sono in arrivo tre misuratori della velocità su alcune delle principali viabilità del territorio comunale. È stato infatti attivato - fanno sapere dall'amministrazione comunale - il procedimento autorizzativo per l'installazione di tre postazioni fisse di misurazione della velocità: «L'autovelox - commenta l'assessore alla Mobilità, Renzo Masi - rappresenta uno degli strumenti più efficaci come

deterrente alla velocità e va usato in senso preventivo. Con l'arrivo di questi misuratori di velocità si intende dare una risposta concreta alle necessità dei cittadini e soddisfare un maggior bisogno di tutelare la loro sicurezza su alcune delle principali arterie di collegamento del territorio comunale, viabilità importanti e molto trafficate».

Secondo i dati forniti dalla Polizia municipale da alcuni anni si registra una graduale e progressiva diminuzione delle infrazioni relative alla velocità in corrispondenza delle aree presenziate dagli autovelox. Al momento sono complessivamente

sette gli apparecchi di misurazione della velocità presenti nel territorio sancascianese.

La tutela dei pedoni e degli automobilisti è un obiettivo che l'amministrazione comunale persegue attraverso azioni diversificate come i corsi tenuti dai vigili a centinaia di studenti delle scuole del territorio, finalizzati al conseguimento del patentino, i progetti che mirano all'informazione e alla comunicazione, tra cui spicca "Siamo tutti pedoni", la campagna nazionale alla quale quest'anno il Comune ha aderito, e infine gli interventi di controllo preventivo sul territorio. ■



Legalità e rispetto delle regole

di **EMILIO BONIFAZI**, sindaco di Grosseto



La sicurezza dei cittadini è uno dei principali obiettivi che ci siamo posti come amministrazione comunale di una città, Grosseto, che registra un alto tasso di incidentalità sulle strade del territorio.

Un percorso che si è sviluppato principalmente su due filoni, legati al miglioramento della mobilità urbana ed alle attività di prevenzione e controllo rivolte agli automobilisti. Ci siamo voluti caratterizzare non soltanto per un'azione repressiva, seppur necessaria, ma per una serie di atti-

vità che vedono nella prevenzione il loro elemento essenziale.

In questi anni abbiamo realizzato un piano di interventi volto a favorire l'uso della bicicletta e la riduzione del traffico in città: accanto alle numerose rotatorie realizzate, ben 17 in punti critici per la circolazione cittadina, sono stati attuati interventi di traffic calming e piste ciclabili. Va in questa direzione anche l'inaugurazione, proprio in questi giorni, di una nuova pista ciclabile che attraversa la città e che, a regime, consentirà di collegare le frazioni

balneari con l'area archeologica di Roselle con un unico percorso ciclabile di oltre 20 chilometri.

In queste settimane è in atto un complesso monitoraggio sui flussi di traffico per rilevare dati statistici sulle criticità nella circolazione nei principali snodi del traffico cittadino.

Si tratta di una indagine su più livelli e prevede il rilevamento di dati in aree cruciali. Un vero identikit della circolazione stradale che ci consentirà di avere dati aggiornati sul traffico in entrata e uscita, ma anche sui punti di sno-

do di maggiore criticità. Tutte informazioni utili per la definizione dei nuovi interventi per rendere la circolazione stradale più sicura e fluida.

Per lavorare ad una città più sicura è fondamentale l'impegno delle amministrazioni locali in progetti che riducano al minimo i rischi per pedoni, ciclisti e automobilisti. Tutte attività che devono essere accompagnate da un atteggiamento più attento e consapevole dei cittadini.

Per questo il Comune ha avviato una serie di progetti di informazione fuori dalle discoteche e dai pubblici esercizi in collaborazione con la Polizia municipale, per sensibilizzare i giovani sui rischi dell'abuso dell'alcol. Contestualmente il Comune realizza periodicamente attività educative per le scuole e finalizzate a dare ai più giovani quegli strumenti necessari ad un corretto comportamento nelle strade, anche come ciclisti o pedoni.

Perché solo la legalità e il rispetto delle regole, quando si tratta di circolazione stradale, possono tradursi in sicurezza e salute per tutti i cittadini. ■

Strade di Siena più sicure: ecco come

Un lavoro attento e costante per il miglioramento della segnaletica stradale, con la realizzazione di sei nuovi attraversamenti pedonali rialzati nelle maggiori arterie della città, ma anche l'istallazione di circa 400 dissuasori di sosta per assicurare ai pedoni la percorribilità dei marciapiedi in completa sicurezza, il ridisegnamento di circa 50 fermate del trasporto pubblico locale e il rifacimento della segnaletica orizzontale con materiale ad alta rifrangenza in gran parte della città. È stato questo l'impegno dell'amministrazione comunale di Siena nel 2009 in materia di sicurezza stradale, portato avanti

grazie anche all'approvazione del progetto "Strade più sicure". Interventi mirati, che seguono quelli già realizzati nel 2008 e precedono il programma inserito nel bilancio 2010, grazie ai quali il trend degli incidenti a Siena è in calo. Durante l'anno da poco concluso, infatti, gli incidenti rilevati sono stati 634, in netta flessione rispetto ai 666 del 2008.

Ma la sicurezza stradale a Siena è anche innovazione. L'amministrazione comunale, infatti, ha installato in alcune curve ritenute possibilmente critiche alcuni guard rail sperimentali, pensati per la sicurezza non solo degli automobilisti,

ma anche dei motociclisti. La loro forma impedisce ai centauro che dovessero perdere il controllo del mezzo di rimanere incastrati tra le stesse protezioni delle barriere metalliche e l'asfalto, mentre il colore giallo acceso richiama l'attenzione sull'imminenza di una curva pericolosa.

Ancora sul versante sicurezza, l'amministrazione comunale ha avviato, nel marzo 2009, un rapporto di collaborazione sperimentale con la ditta "Sicurezza e Ambiente" per tutte le operazioni di ripristino delle condizioni di sicurezza post incidente. La ditta è dotata delle certificazioni di conformità allo standard

UNI EN ISO 9001/2000 e UNI EN ISO 14001/2004 e nel 2009 ha effettuato complessivamente 159 interventi di bonifica. Il servizio è attivo 24 ore su 24 e prevede l'immediata pulitura e l'eventuale manutenzione straordinaria dei tratti di strada interessati da incidenti, così da ripristinare nel minor tempo possibile le condizioni di sicurezza per la viabilità.

Il tutto con la costante presenza della Polizia Municipale in ogni zona della città ed un programma attento di educazione stradale, che nel 2009 ha visto coinvolti 1600 alunni delle scuole materne, elementari, medie e superiori di Siena. ■

Guidare ad alta velocità: stile di vita e responsabilità

di SANDRA CARPI LAPÌ, Facoltà di Psicologia - Università degli Studi di Firenze

I risultati di una ricerca condotta dall'Università di Firenze sui comportamenti rischiosi. I valori personali sono il divertimento, ma anche il denaro. Il senso del limite e la voglia di superarlo. Le ragioni psicologiche dei comportamenti sbagliati. L'imprudente non si impone limiti ma si affida al caso. I modelli negativi che vengono dai mass media: il mondo reale e quello virtuale



Da una ricerca condotta dal Dipartimento di Psicologia dell'Università di Firenze emergono dati interessanti sulle variabili psicosociali connesse alla guida ad alta velocità. La ricerca, commissionata dalla Società della Salute e dal Comune di Firenze, aveva come oggetto il rischio connesso all'infezione Hiv ma nell'indagine è stata presa in considerazione un'ampia gamma di comportamenti rischiosi per la salute, dalla guida pericolosa all'assunzione di sostanze. Sono stati intervistati 328 soggetti, di cui 168 maschi e 160 femmine, di età compresa fra i 20 e i 68 anni (età media 35,66); per le elaborazioni statistiche sono stati raggruppati per classi di età: fino a 30 (46,3%), da 31 a 50 (39%) e oltre 51 (14,6%). Si tratta in larga maggioranza di persone in possesso di diploma di scuola secondaria superiore o di laurea; per quanto riguarda la professione, i gruppi più ampi sono costituiti da studenti, impiegati e liberi professionisti.

Guidare ad alta velocità o andare in auto con un amico che ha bevuto risultano essere fra i comportamenti a rischio più frequenti, insieme all'assumere alcol, fumare cannabis e avere rapporti sessuali non protetti; tuttavia tali comportamenti mostrano un andamento non omogeneo in relazione all'età: in particolare, la guida pericolosa, sia propria che di amici, e l'assunzione di alcol tendono a diventare meno frequenti con l'aumento dell'età.

Un'altra area indagata riguardava gli obiettivi che ogni persona ritiene importanti nella propria vita; è stato quindi possibile mettere in relazione le prospettive e i valori personali con la messa in atto di comportamenti rischiosi: guidare ad alta velocità risulta correlato in modo significativo con il desiderio di divertirsi, di avere soldi e di provare di tutto (vedi graf. 1). Possiamo pensare che lanciare l'auto ad alta velocità acquisti un senso all'interno di uno stile di vita teso a sperimentare emozioni forti e a consumare senza limiti di spesa: il problema del limite,



Guidare ad alta velocità: stile di vita e responsabilità



della ricerca spasmodica di un suo superamento, della difficoltà di trovare in se stessi e nel gruppo di amici le risorse per individuare interessi maggiormente in sintonia con il proprio benessere, appare qui di importanza cruciale.

Una posizione di questo tipo potrebbe facilmente collegarsi con una percezione generale di incertezza, di scarse prospettive, di sfiducia nel futuro: a livello personale, tale percezione può tradursi in un senso di inefficacia della propria azione e di impotenza di fronte agli ostacoli, come se nelle difficoltà della vita l'unica possibilità di avere successo, o per lo meno di cavarsela, fosse quella di affidarsi al caso, sfidando la sorte al di là di ogni ragionevolezza. Questa ipotesi appare confermata dall'analisi di un'altra variabile presa in esame nella ricerca, la percezione di controllo sulla propria salute; le persone, nell'individuare le cause del proprio stato di salute (positivo o meno), tendono ad attribuire la responsabilità principale ad agenti diversi: se stessi e il proprio comportamento, le figure professionali oppure il caso. Nella ricerca è stata utilizzata una scala che, tramite tre sottoscale specifiche, individua la tendenza principale di ciascun soggetto: la media delle risposte indica che le persone intervistate attribuiscono in primo luogo a se stessi la responsabilità del proprio benessere, in secondo luogo alle figure professionali, e solo come ultimo possibile agente prendono in considerazione il destino.

Nonostante questa tendenza generale, è interessante notare che coloro che sono soliti guidare ad alta velocità ottengono punteggi più alti nell'attribuire la responsabilità del proprio benessere al destino, più che al proprio comportamento: il guidatore imprudente, insomma, si affida al caso, piuttosto che proteggere se stesso e gli altri con un comportamento adeguato.

Qui entra in gioco, tuttavia, un elemento estremamente preoccupante, ossia il senso di onnipotenza che sembra spingere in molti casi ad adottare comportamenti rischiosi,

come se il pensiero fosse: "a me non succederà". Infatti, se nella gestione della propria salute coloro che guidano ad alta velocità tendono ad affidarsi al destino, essi mantengono

tuttavia la sensazione di avere la situazione sotto controllo, ottenendo punteggi più alti degli altri nella scala di auto-efficacia (vedi graf. 2). Questa variabile misura la

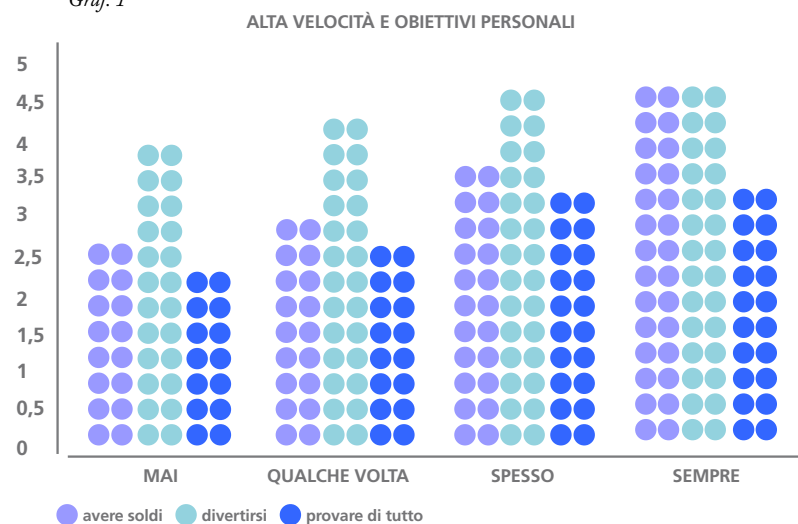
percezione della propria capacità di gestire situazioni impreviste, di affrontare e risolvere problemi, di superare le difficoltà che si presentano nella vita: quando ad un alto livello di auto-efficacia non corrispondono comportamenti adeguati sul piano dell'autoprotezione possiamo pensare che esista uno scarto tra valutazione della propria capacità di controllo e valutazione della situazione effettiva, una sorta di debolezza dell'esame di realtà.

Senza dubbio i modelli diffusi oggi dai mass-media tendono a rafforzare il senso di onnipotenza, rendendo sempre più difficile il passaggio dal mondo virtuale a quello reale: la tendenza a non ritenersi troppo responsabili del proprio benessere (e probabilmente anche di quello altrui) e la sensazione di mantenere tuttavia il controllo della situazione costituiscono una miscela esplosiva molto pericolosa sul terreno della prevenzione e dei comportamenti adeguati a ridurre il rischio.

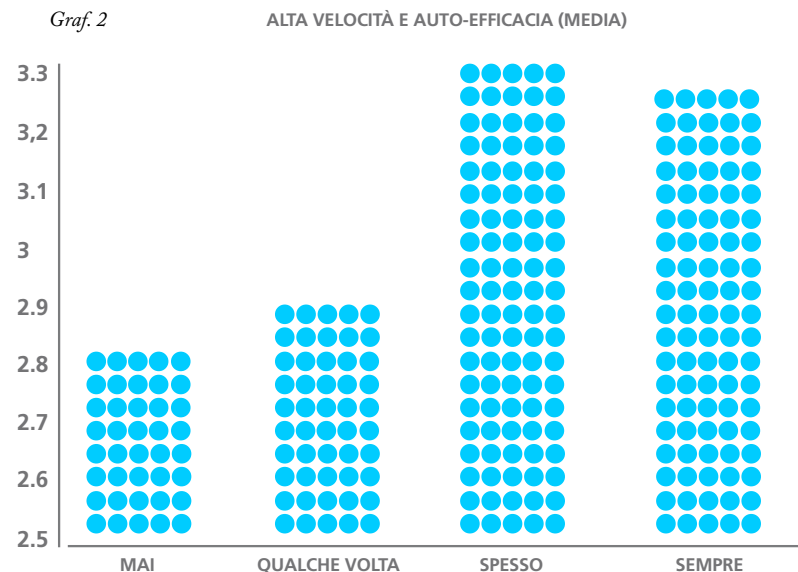
Le campagne tese a promuovere nei cittadini la capacità di assumere comportamenti responsabili dovrebbero quindi tenere conto di queste problematiche, adottando strategie comunicative che riescano ad incidere sulla percezione dei pericoli reali e sulla possibilità di limitarli che ciascuno di noi possiede, nella consapevolezza che insicurezza e onnipotenza sono le due facce di un medesimo clima culturale.



Graf. 1



Graf. 2





SITOGRAFIA

European Commission Transport. European road safety action programme.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Piano nazionale della sicurezza stradale. Codice della strada

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

Polizia di Stato-Stradale.

<http://www.poliziadistato.it/pds/stradale/stradale.htm>

Il progetto europeo Icarus

<http://www.webicarus.eu>

ACI Automobile Club Italia

<http://www.aci.it/sicurezzastradale/>

"Global status report on road safety". World Health Organization (documento in inglese)

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/index.html

Web di educazione per la mobilità sicura del governo catalano (in catalano)

<http://edums.gencat.cat/>

Guida di competenze per la mobilità sicura. Governo Basco (in spagnolo)

<http://www.trafikoa.net/public/wps/wcm/resources/file/ebc2c30f9b1d188/CASTELLA.pdf>

Un riassunto dei modelli catalano e basco (in italiano)

http://www.formaccio.net/formaccion/desarrollo_social.php?l=it

IL PUNTO I nomi

Emilio Bonifazi, sindaco di Grosseto.

Elio Cappellini, assessore alla Polizia municipale del Comune di Lucca, responsabile politiche della sicurezza e Polizia municipale di Anci Toscana.

Sandra Carpi Lapi, Facoltà di Psicologia - Università degli Studi di Firenze.

Luca Ceccobao, assessore alle infrastrutture e ai trasporti della Regione Toscana.

Letizia Di Bartolomeo, consulente e formatrice di FormAcciò SLP.

Francesc Esteban, professore alla Università Ramon Llull (Barcellona, Spagna), socio di FormAcciò.Net, consulenza di Risorse umane e Mobilità Sicura.

Valter Giuliani, consulente di FormAcciò.

Francesco Innocenti, Settore Epidemiologia Servizi Sociali Integrati - Agenzia Regionale di Sanità.

Farners De Cruz, responsabile di Educazione e Formazione Stradale del Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya.

Renzo Masi, assessore alla Mobilità del Comune di San Casciano.

Riccardo Pallini, assessore alla viabilità e Polizia municipale del Comune di Pistoia.

Alessandra Rosa, Direttore dell'Automobile Club Firenze.

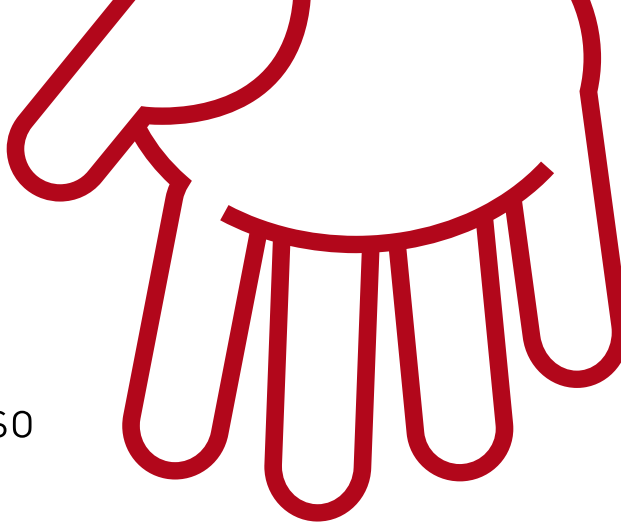
Paolo Vadi, ingegnere, responsabile trasporti della Provincia di Arezzo.

Fabio Voller, Settore Epidemiologia Servizi Sociali Integrati - Agenzia Regionale di Sanità.



DIRE E FARE

FIRENZE FORTEZZA DA BASSO
17/20 NOVEMBRE 2010
WWW.DIRE-FARE.EU



DIRE e FARE. La Pa in movimento

DIRE e FARE è la rassegna, promossa da **Anci Toscana** e **Regione Toscana**, dedicata all'innovazione nell'Amministrazione pubblica.

Giunta alla sua **XIII edizione**, si rivolge a quanti – nella Pa, nel Terzo settore, nelle agenzie statali e regionali, nelle aziende pubbliche e private – mettono il proprio impegno **al servizio dei cittadini**.

DIRE e FARE 2010 rappresenta per gli enti locali toscani il palco ideale per mostrare che la **reazione alla crisi** necessariamente parte dalla rivalutazione del loro ruolo e delle loro attività.

Areapubblica

Dalle politiche per lo **sviluppo locale** all'**e-gov**, dalle opportunità offerte dall'**Europa** alla **comunicazione**, dal **welfare** al **capitale umano**: le soluzioni portate da enti e aziende di servizi per **contrastare la crisi**, rilanciare lo sviluppo e restare sempre **al fianco dei cittadini**, coniugando risparmio e servizi.

Paesaggio

Per toccare con mano quali sono le **buone pratiche** in materia di paesaggio che si possono ritrovare nel panorama europeo, per riflettere sulle più efficaci politiche per la **tutela** e la **valorizzazione** dei territori e il miglioramento degli **spazi urbani**.

SottoVENTI

Lo spazio delle **giovani cittadinanze**, dove **cultura**, **ambiente** e **sport** sono le risorse con cui sostenere e promuovere l'impegno verso una crescita consapevole dei ragazzi nel rispetto dei principi di **legalità** e **solidarietà**.

II Biennialina nazionale dell'infanzia

Sede anche del **XIII Congresso internazionale AIFREF**, presenta le soluzioni più innovative in materia di tutela e promozione dei **diritti dei bambini**, per dare visibilità alle tante realtà virtuose italiane ed europee.

Percorsi culturali pensati ad hoc per i più piccoli: **educazione musicale**, promozione della **lettura** attività ludiche per avvicinarsi all'**arte**.



Per avere ulteriori informazioni contattare la
segreteria organizzativa Comunica srl
viale Giovine Italia, 17 50122 Firenze
Tel. 055 2645261 - Fax 055 2645277
e-mail: info@dire-fare.eu

Io l'Anci la vedo così...

I risultati dell'indagine Audit 2009 di Anci Toscana

Io l'Anci la vedo così... è la nuova edizione dell'Audit di Anci Toscana, che è stata realizzata negli ultimi mesi del 2009, in gran parte approfittando della presenza degli amministratori alla XIII Assemblée congressuale di Anci Toscana. Sono stati 70 i questionari restituiti, di cui più della metà compilati da sindaci (rispetto al 2007 questi ultimi sono aumentati del 20%, raggiungendo il 56,3% del totale).

Tre le aree in cui era suddiviso il questionario

Servizi offerti ai comuni

Il 43% degli intervistati dichiara di avere una buona conoscenza dei servizi che Anci Toscana offre ai propri associati. Accanto a questi si colloca un altro 48% che, pur dichiarando di conoscere le attività, manifesta l'esigenza di avere maggiori informazioni, in quanto ritiene di averne bisogno (64,4%) o di avere interesse a stare in contatto con Anci Toscana (35,6%). Il 52% dichiara di aver partecipato a iniziative di Anci Toscana nell'ultimo anno. Quasi l'85% degli intervistati ritiene che i servizi offerti da Anci Toscana ai propri soci siano molto o abbastanza utili.

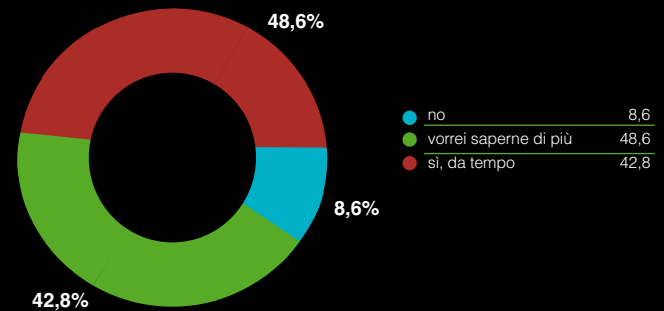
Comunicazione

Nel 43,5% dei casi gli intervistati dichiarano di preferire la casella di posta elettronica come strumento di contatto (nel 2007 erano solo il 13%). Il 19% indica invece incontri, seminari, convegni, che evidentemente soddisfano esigenze comunicative differenti. La nuova versione del giornale Aut&Aut viene considerata migliore della precedente dal 60%, mentre il Bilancio sociale di Anci Toscana è ritenuto dal 47% uno strumento utile ad accrescere la trasparenza e a diffondere le iniziative dell'associazione. Più dell'87% giudica l'attività di comunicazione in modo decisamente positivo.

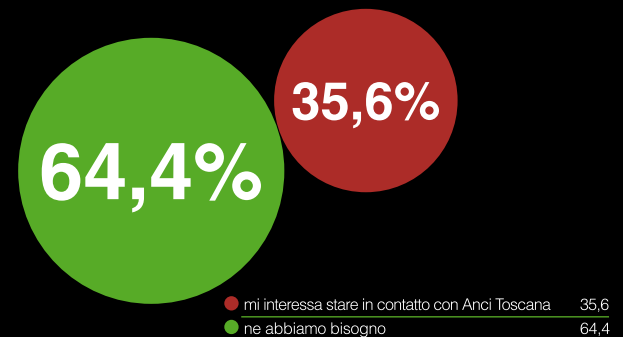
La mission di Anci Toscana

L'81,5% ritiene che la presenza di Anci Toscana sia politicamente opportuna, mentre un 17% la considera utile soprattutto per l'apporto tecnico e professionale fornito ai comuni. Il 47% vorrebbe che si aumentassero le occasioni di incontro tra i comuni, il 36% i servizi di assistenza professionale e il 14% vorrebbe ricevere più informazioni: una risposta che contrasta con l'Audit 2007, quando il 46% voleva accrescere i servizi di assistenza e il 35% le occasioni di incontro. La nuova tendenza trova conferma nel fatto che oggi più del 68% degli intervistati ritiene che Anci Toscana in futuro debba far sentire sempre più la sua voce sia su base regionale che nazionale, mentre il 30% invita a rafforzare le attività di servizio.

È a conoscenza dei servizi offerti da Anci Toscana?



Se è interessato a saperne di più, perché? (% N=59)



Che tipo di informazione desidera ricevere maggiormente da Anci Toscana? (%)



Ritiene che l'esistenza di Anci Toscana sia... (% N=70)



Uno strumento di assistenza, supporto e consulenza per cercare di rispondere in maniera rapida ai problemi amministrativi più immediati

055 2477490

Numero attivo tutti i martedì dalle 9⁰⁰ alle 12⁰⁰

elia@ancitoscana.it



Scrive Eleonora Costa, Comune di Livorno:

Avrei bisogno di chiarimenti in merito all'utilizzo delle disponibilità finanziarie del fondo previsto dalla Legge 27/12/2006 n° 296, art.1, comma 362, "per la copertura degli eventuali maggiori oneri sostenuti dai Comuni per le procedure, le attività di gestione delle procedure di accesso e attivazione del meccanismo di compensazione tariffaria" di cui al D.M. 28/12/2007 riguardante le compensazioni della spesa sostenuta per la

fornitura di energia elettrica e ora anche del gas. Considerato che il Comune di Livorno ha delegato le attività relative ai "Bonus" di cui sopra ai C.A.F. del territorio, appositamente convenzionati, è necessario sapere se la maggiore spesa sostenuta può essere recuperata mediante il fondo di cui sopra, in tal caso è necessario sapere come procedere.

Elia risponde:

In materia di "bonus elettrico", il D.M. 28 dicembre 2007 ha disposto che gli oneri derivanti dalla compensazione della spesa sostenuta per la fornitura di energia elettrica per i clienti svantaggiati sono posti a carico del sistema elettrico con l'introduzione di un'apposita componente tariffaria applicata alla generalità dell'utenza. I costi di natura "gestionale" per i relativi adempimenti posti a carico dei comuni, necessari all'istruttoria delle domande ai fini dell'ammissione al beneficio, sono posti a carico del Ministero dello sviluppo economico a termini dei commi da 362 a 365 della legge finanziaria 2007. I criteri e le modalità di ripartizione del fondo dovevano essere dettati da un decreto del Ministero Economia di concerto con il Ministero sviluppo economico.

La sentenza della Corte costituzionale n. 168 del maggio 2008 ha, nel frattempo, dichiarato l'illegittimità costituzionale dei citati commi della legge n. 296/2006 nella parte in cui: pongono un vincolo di specifica destinazione della somma per interventi di riduzione dei costi della fornitura energetica per finalità sociali; nella parte in cui non prevedono l'intesa con le Regioni e la Conferenza unificata per determinare la concreta destinazione dei finanziamenti a carico del fondo. A seguito della suddetta dichiarazione non risultano adottati provvedimenti volti ad adeguare la normativa ai riscontri di illegittimità costituzionale, per cui non è possibile fornire indicazioni in merito al riparto dei costi sostenuti dai comuni per la gestione delle procedure in questione.

COMUNE DI MASSAROSA

Ai sensi dell'art. 6 della Legge 25 febbraio 1987, n. 67, si pubblicano i seguenti dati relativi al bilancio preventivo 2010 e al conto consuntivo 2009
1 - le notizie relative alle entrate ed alle spese sono le seguenti (euro):

ENTRATE

DENOMINAZIONE	Previsioni di competenza da bilancio anno 2010	Accertamenti da conto consuntivo anno 2009
. Avanzo amministrazione		
. Tributarie	9.420.845,05	9.403.745,05
. Contributi e trasferimenti	4.009.226,26	3.977.004,84
(di cui dallo Stato)	3.848.357,70	3.962.453,85
(di cui dalla Regione)	127.293,56	14.550,99
. Extratributarie	3.381.190,30	2.919.956,50
(di cui per proventi servizi pubbl)	2.397.300,00	1.797.302,89
Totale entrate di parte corrente	16.811.261,61	16.300.706,39
. Alienazione di beni e trasferimenti	5.253.302,00	4.868.891,52
(di cui dallo Stato)	3.134,00	3.133,61
(di cui dalla Regione)	276.000,00	241.908,27
. Assunzione prestiti	1.050.000,00	100.000,00
(di cui per anticipaz. di Tesoreria)	1.050.000,00	0,00
Totale entrate conto capitale	6.303.302,00	4.968.891,52
. Servizi per conto terzi	3.523.687,00	2.900.923,10
Totale	26.638.250,61	24.170.521,01
. Disavanzo di gestione		
TOTALE GENERALE	26.638.250,61	24.170.521,01

SPESE

DENOMINAZIONE	Previsioni di competenza da bilancio anno 2010	Impegni da conto consuntivo anno 2009
. Disavanzo di amministrazione	70.350,00	
. Correnti	15.079.872,69	15.079.872,29
. Rimborso quote di capitale per mutui in ammortamento	1.661.038,92	1.641.179,85
Totale spese di parte corrente	16.811.261,61	16.721.052,14
. Spese di investimento	5.253.302,00	4.066.908,31
Totale spese conto capitale	5.253.302,00	4.066.908,31
. Rimborso anticip. di tesoreria ed altri	1.050.000,00	0,00
. Servizi per conto terzi	3.523.687,00	2.900.923,10
Totale	26.638.250,61	23.688.883,55
. Avanzo di gestione		481.637,46
TOTALE GENERALE	26.638.250,61	24.170.521,01

2 - la classificazione delle principali spese correnti e in conto capitale, desunte dal consuntivo, secondo l'analisi economico - funzionale è la seguente (euro):

	Amministrazione generale	Istruzione e cultura	Abitazioni	Attività sociali	Trasporti	Attività economiche	TOTALE
. Personale	2.781.795,84	416.530,75		519.144,51		57.459,71	3.774.930,81
. Acquisto beni e prestazioni di servizi	1.479.009,50	1.209.042,00		705.709,00		36.500,00	3.430.260,50
. Interessi passivi	275.449,00	107.181,00		29.354,00	37.264,00	57.748,00	506.998,00
. Investimenti effettuati direttamente dall'Amministrazione	88.133,61	100.000,00					188.133,61
. Investimenti indiretti							0,00
TOTALE	4.624.387,95	1.832.753,75	0,00	1.254.207,51	37.264,00	151.707,71	7.900.320,92

3 - la risultanza finale a tutto il 31 dicembre 2009 desunta dal consuntivo:

. Disavanzo di amministrazione dal conto consuntivo dell'anno 2008	euro -211.050,42
. Residui passivi perenti esistenti alla data di chiusura del conto consuntivo dell'anno 2008	euro 0,00
. Avanzo di amministrazione disponibile al 31 dicembre 2009	euro 33051,37
. Ammontare dei debiti fuori bilancio comunque esistenti e risultanti dalla elencazione allegata al conto consuntivo dell'anno 2009	euro 0,00

4 - le principali entrate e spese per abitante desunte dal consuntivo sono le seguenti (euro):

Entrate correnti	16.300.706,39	Spese correnti	16.811.261,61
di cui:		di cui:	
. tributarie	412,86	. personale	205,41
. contributi e trasferimenti	174,61	. acquisto beni e prest. servizi	334,38
. altre entrate correnti	128,20	. altre spese correnti	122,28

* abitanti al 31.12.2008: n° 22.513

Il sindaco Franco Mungai

PERCORSI DI CITTADINANZA

Cittadini di un'unica comunità

Che fare di fronte alla crescita della presenza straniera. Paura e insicurezza sociale si possono sconfiggere. Il segreto sta nella consapevolezza. L'esempio di Campi Bisenzio

Nel 1999 vivevano a Campi Bisenzio 1.553 stranieri, il 4,16% della popolazione. Dieci anni dopo sono diventati 6.417 cioè il 14,85%. Alla prevalenza dei cinesi si è affiancata l'immigrazione dall'Europa dell'est, dall'Asia, dall'Africa e dall'America Latina, configurando una società multietnica ove non mancano elementi di incomprensione con la comunità locale, per motivazioni economiche, intolleranza per usi e costumi diversi, religione, caratteristiche somatiche, ma anche per un'enorme fragilità personale degli uni e degli altri. Si percepiscono negli uni, l'insicurezza per il futuro, la paura di perdere ciò che si è acquisito e la sfiducia nella rappresentanza. Coinvolge anche parte dei giovani che vivono un quotidiano mediatico e in rete che può isolarli culturalmente. Negli altri è alta la preoccupazione, l'ansia di integrazione per i propri figli, la paura della discriminazione e la sconfitta personale del non riuscire a consegnare alla famiglia futuro e serenità.

Negli uni sono paure emotive, coltivate dai media, alimentate da particolarismi che nascondono non la tutela delle identità locali, ma il timore di un processo di eguaglianza, negli altri sono causate dalla non rappresentanza, dal non poter incidere nella società, dalla discriminazione e dal rifiuto o dal silenzio delle istituzioni.

Paura e insicurezza sociale si possono sconfiggere, non con il coraggio individuale, l'ordine o con l'eccessiva protezione familiare o sociale, ma con il promuovere consapevolezze nelle comunità: trasparenza nelle scelte, istruzione, dialogo e certezza del futuro, sinonimi di sicurezza sociale. Tasselli importanti per costruire una società coesa, per la quale si devono impegnare non solo gli amministratori, ma anche partiti, associazioni, volontariato e ogni attore sociale.

Tra le iniziative, la "Città Visibile" (nel 2009 Campi ha ricevuto dall'ANCI il Premio "Città Ideale") è quella che maggiormente riassume l'impegno dell'amministrazione comunale nel-

la promozione di una città che si arricchisce di relazioni fra persone di nazionalità diverse, ponendosi l'obiettivo del riconoscimento dei diritti di cittadinanza attiva. Attraverso un articolato programma di manifestazioni sui valori di eguaglianza, pace, libertà, giustizia, cooperazione internazionale e scambio culturale, si è favorita la condivisione di valori comuni. Le risposte sono state più che positive, gli immigrati partecipano alla vita locale, alle assemblee, alle celebrazioni e contemporaneamente sempre più giovani intervengono alle iniziative contro il razzismo, per l'autodeterminazione dei popoli, la pace, la legalità e la solidarietà. Il nostro cammino non è finito. Abbiamo tanta strada da percorrere, ma una partita l'abbiamo vinta: quella del sentirci tutti cittadini appartenenti ad un'unica comunità.

Nadia Conti, assessore alla Solidarietà e Cooperazione Internazionale, pace, gemellaggi e immigrazione del Comune di Campi Bisenzio

Figlioli miei, razzisti poco immaginari

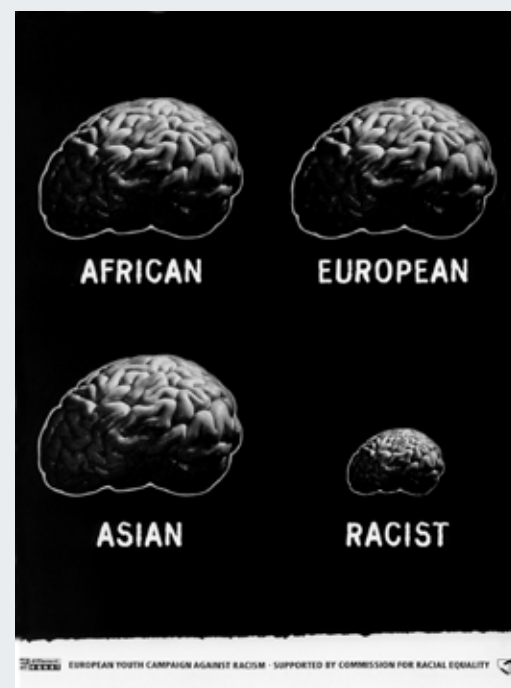
di SARA DENEVI



“Io e gli altri. I giovani italiani nel vortice dei cambiamenti” è l’inchiesta realizzata dall’istituto SWG di Trieste e promossa dalla Conferenza dei Presidenti delle Assemblee legislative delle Regioni e delle Province autonome insieme alla Camera dei Deputati che ha analizzato gli atteggiamenti dei ragazzi italiani tra i 18 e i 29 anni, coinvolgendone oltre 2000. In questa fascia di età i giovani vedono aumentare i comportamenti razzisti e gli atteggiamenti più escludenti nei confronti delle altre appartenenze e 6 ragazzi su 10 affermano che, negli ultimi anni, il livello di razzismo è aumentato. Quello che è percepito, dunque, è un Paese poco incline all’integrazione, poco pronto ad accogliere e interagire con altre culture. L’universo giovanile si dimostra complesso su un tema delicato come quello del razzismo formando sette gruppi distinti all’interno della dicotomia di chi dimostra atteggiamenti di apertura e chi di esclusione.

Nella prima area i soggetti più rappresentativi sono gli inclusivi (il 19,4% dei giovani), ovvero i giovani che riescono ad accettare serenamente le idee divergenti dalla loro; poi i tolleranti (il 14,7%), che negano atteggiamenti razzisti ma non dimostrano un’ineffettiva capacità di riconoscimento nell’altro e gli aperturisti tiepidi (il 5,5%), giovani antirazzisti dalle posizioni molto trattenute. Nell’area che rappresenta i soggetti maggiormente chiusi verso la diversità, quella degli escludenti, troviamo tre gruppi valoriali chiave. Il primo è quello dei Romeno-rom-albanese fobici (che sono il 15,3% dei giovani), ovvero coloro che manifestano una chiara ossessione verso questi popoli, mentre rimangono indifferenti verso altri. Il gruppo degli xenofobi per elezione (19,8%) è il clan giovanile più grande ed è caratterizzato dalla preoccupante tendenza di negazione piuttosto netta di tutti i cittadini immigrati, senza alcuna particolare distinzione. L’ultimo gruppo di quest’area è quello dei giovani improntati al razzismo (10,7%). Si caratterizza come gruppo più esiguo e più estremo dell’area escludente: non esistono, per i giovani che ne fanno parte, stranieri accettabili, e gli atteggiamenti sono apertamente omofobici, l’ostentazione è quella della superiorità razziale, il rifiuto è netto per tutto ciò che è diverso. A metà dell’asse immaginaria dalla massima inclusione alle forme più marcate di esclusione, troviamo i mixofobici. Il gruppo mediano in cui convergono i giovani che non sono del tutto proiettati verso la chiusura, ma che non denotano neppure evidenti segni di apertura verso

l’altro, sono contraddistinti da un sentimento di fastidio e insofferenza verso ciò che si allontana dalla loro identità. L’analisi della mappa delle forme di inclusione ed esclusione indaga, nello specifico, altre questioni importanti come i fattori che fanno crescere l’intolleranza e quelli che determinano le caratteristiche di simpatia e di avversione verso altri popoli. Il dato di bilancio è però che le nuove generazioni si caratterizzano, in primis, in due aree: il fronte aperturista, che include circa il 40% degli intervistati, e quello degli escludenti, forte del 45% degli intervistati.



I GIOVANI E L'ALTRO TRA NOI

Per capire l’atteggiamento dei giovani italiani sull’esclusione sociale e sulla discriminazione è stata di recente pubblicata dalla Fondazione Intercultura onlus, la ricerca “L’altro/a tra noi. La percezione dei confini da parte delle e degli adolescenti italiani”.

Oggetto della ricerca, la percezione dell’alterità tra gli studenti delle quarte delle scuole secondarie (licei scientifici e istituti professionali) delle province di Parma, Reggio Emilia, Padova, Vicenza, Bari, Lecce, Siena e Firenze.

Il quadro che emerge non è rassicurante: gli adolescenti hanno una percezione distorta della figura dello “straniero”: la consistenza numerica degli immigrati è decisamente sovrastimata e l’atteggiamento prevalente è di considerare lo straniero solo come forza lavoro, privandolo della sua dimensione di individuo con un vissuto e degli affetti. C’è poi una conoscenza scarsissima dei diritti e dei doveri dei cittadini stranieri e dei loro Paesi d’origine così come delle loro culture, nei confronti delle quali i ragazzi non

esitano a relazionarsi in base a stereotipi e generalizzazioni, soprattutto quando si parla di rom e musulmani. La scarsa accettazione della diversità si riflette anche sul rapporto con omosessuali e disabili. (gb)

La Fondazione Intercultura onlus, nata a Colle Val d’Elsa col contributo dell’Università per Stranieri di Siena, opera in Italia e in Europa per promuovere il dialogo e lo scambio interculturale tra i giovani di diverse culture

Non aver paura dei fantasmi

Colloquio con **PAPE DIAW**, Arci Toscana, a cura di Guendalina Barchielli



Una campagna per sensibilizzare tutti sul rischio del razzismo. Ma l'Italia non è un Paese per razzisti? L'ipocrisia di chi parla di integrazione ma intende assimilazione. I segnali che la politica deve cogliere

Una raccolta di firme che ha superato abbondantemente le 15.000 adesioni, da consegnare al Presidente della Repubblica, uno spot televisivo e uno radiofonico andati in onda nei mesi scorsi, a cui hanno partecipato attori e persone comuni e uno shopper con il logo della campagna, ovvero un fantasma che sorride. Così la campagna "Non aver paura Apriti agli altri" si è diffusa a macchia d'olio in Italia. L'obiettivo della campagna, promossa da 27 associazioni tra cui Arci, Caritas, Amnesty International, Save the children, Cgil, Cisl e Uil, è quello di sensibilizzare i cittadini sul tema del razzismo e aprire una breccia nel muro di indifferenza che sta riducendo gli spazi della solidarietà e della convivenza civile.

«Purtroppo il razzismo nel nostro Paese viene spesso banalizzato dagli stessi politici, che si affrettano sempre a dire che non è un problema italiano», è l'amaro commento di Pape Diaw, presidente dell'associazione "Oltre l'Africa", primo rappresentante di colore nella storia del Consiglio comunale di Firenze, che per Arci si occupa di Immigrazione.

«La nostra speranza – continua Diaw – come promotori della campagna, è che da qui nasca qualcosa di concreto, che le istituzioni attuino una serie di politiche reali di contrasto al razzismo dilagante nell'Italia di oggi, ben lontana da quella solidale, aperta e disponibile di cui mi sono innamorato 30 anni fa quando sono arrivato».

L'Italia di oggi è un paese ipocrita, secondo Diaw, che parla di integrazione ma in realtà intende "assimilazione", che nel diverso non vede una ricchezza e un'opportunità di crescita, ma una minaccia. «La crisi, negli ultimi anni, ha scoperto il vero volto del Paese: si cerca il nemico sempre nell'altro, si fanno crescere i nostri figli nella paura e nell'ignoranza. Noi, con le associazioni, promuovendo questa campagna, abbiamo lanciato un segnale, che adesso la politica deve cogliere, ma purtroppo in Italia è la politica per prima che si barrica dietro all'identità nazionale, nutrendosi di odio e indifferenza».

Nella mente delle persone, soprattutto dei più giovani, si è insinuato un meccanismo perverso di «inferiorizzazione del diverso» che i promotori vogliono rompere, con azioni e politiche che contribuiscano davvero a "educare" le persone, soprattutto i giovani, al confronto e al rispetto degli altri. «Perché il problema – continua Diaw – non è solo il razzismo, ma un'indifferenza generalizzata, che riguarda tutto il paese, e che mina le basi della convivenza civile e democratica».

A SCUOLA DI INTERCULTURA

In un momento in cui la scuola pubblica italiana subisce tagli che limitano le opportunità formative degli allievi, e in cui l'attività educativa sembra barricarsi nella difesa di una presunta "identità nazionale", il Centro Interculturale del Comune di Pontassieve prosegue la sua decennale collaborazione con le scuole con un duplice obiettivo: offrire pari opportunità agli allievi stranieri e preparare tutti a vivere il confronto interculturale con la necessaria consapevolezza ed appropriate competenze comunicative.

La Rete per la Scuola Interculturale, promossa dal Centro Interculturale e formata da scuole e enti locali di 16 comuni dell'area a sud-est di Firenze, ha messo a punto un modello di integrazione di risorse, esperienze ed opportunità che si basa su una precisa consapevolezza: se si vuole che la convivenza fra culture diverse non sia causa di conflittualità e non porti a nuovi razzismi, soprattutto fra i giovani, è necessario che nelle scuole siano create le condizioni per formare nei giovani stranieri un senso di appartenenza alla comunità di accoglienza e formare in tutti, italiani e stranieri, la capacità di comprendere la complessità del mondo.

Per far questo è importante l'azione dei mediatori culturali, per il supporto all'apprendimento della lingua, ma anche per insegnare la pluralità di linguaggi e culture, perché ciascuno possa trovare una propria collocazione nel rispetto delle altre, senza bisogno di annullare ciò che appare diverso. Un mediatore culturale segue allievo e genitori in colloqui e prove d'ingresso iniziali, sostiene l'alunno con un laboratorio bilingue che facilita l'orientamento, la comprensione dei programmi, il recupero delle competenze e la possibilità di apprendere senza aspettare di poter studiare in italiano. Contemporaneamente l'alunno frequenta un laboratorio di italiano lingua seconda in orario extra-scolastico, avendo così l'opportunità di approfondirne la conoscenza, oltre al lavoro svolto insieme ai compagni di classe e agli insegnanti curricolari.

“Guida all’informazione Sociale” per i neo amministratori

di GIUSEPPE FASO

Non siamo rassegnati all’inesperienza di molti amministratori di recente nomina. Ci guarderemo bene dall’attribuire alla loro età la frequente carenza di informazione. Altre caratteristiche possono valere da variabili più idonee a spiegarla: a partire dai modi in cui avviene oggi il reclutamento del ceto politico.

Ma siamo pronti a dare battaglia perchè non cedano all’angoscia dell’influenza, si informino su quanto è stato fatto prima di loro e non rimastichino stereotipi di senso comune che, in una situazione di rigurgiti etico-politici, precludono la comprensione di fenomeni elementari.

Regaleremo loro la Costituzione, per evitare che la raccomandino ai nuovi arrivati senza averla meditata, e una copia “Dei Doveri dell’uomo” di Mazzini, sperando che vi imparino che i doveri non sono scambiabili con i diritti, e che anch’essi ne hanno, e forse più di altri (Costituz., art. 28). Raccomanderemo loro la lettura della recente “Guida per l’informazione sociale”, edita dall’Agenzia Redattore Sociale di Capodarco, 620 pagine.

Divisa in 13 macro-aree, (da Carcere ad Anziani, da Salute a Criminalità e Sicurezza, da Famiglia a Immigrazione), la Guida fornisce tabelle e suggerimenti per tenersi lontani da tormentoni televisivi e leggende metropolitane. Gli indici, analitici e limpidi, permettono di raggiungere facilmente riferimenti validi, ad esempio sulla violenza alle donne o sull’usura, e sulla loro rappresentazione sociale, che può trarre in inganno chi voglia amministrare senza accodarsi alla chiacchiera balorda. Vengono riassunte in poche limpide righe le argomentazioni su come il senso di insicurezza cresca proporzionalmente all’esposizione alla TV, e si mostrano dati autorevoli su quanto un basso livello d’istruzione favorisca paure sociali. Ferma restando la necessità di rispettare i sentimenti, soprattutto dei deboli, bisognerà poi scegliere se mostrarsi

acquiescenti nei confronti di fantasmi dovuti a panici indotti.

All’immigrazione è dedicato il capitolo più lungo, 105 pagine, denso e prezioso per la sobrietà con cui vengono esposti provvedimenti anche assai discutibili come il “pacchetto sicurezza”, mentre approfondimenti sono dedicati ad alcuni

temi di più consueto fraintendimento, come quello della criminalità dei migranti: vi si evita di aderire a una vulgata assai diffusa, suggerendo un ventaglio di considerazioni di buon senso, sotto il titolo: “Punti condivisi nell’analisi della criminalità straniera in Italia”. Qui la sensibilità sociale e l’attenzione di lunga data sul tema

conducono ad argomentare e non fermarsi alle prime apparenze. La probabile indignazione provata nel vedere quanto politiche inefficaci conducano alla discriminazione si tramuta in capacità di esposizione e di sintesi: una presa di posizione illuministica, con cui si spera di mettere in forse la deriva degenerativa e populistica della politica italiana.

Osservatori attenti, come Donolo e Viale, hanno offerto di recente spunti di grande interesse sulla crisi cognitiva che ci investe. Si ripetono luoghi consunti del senso comune senza sottoporne a verifica le fonti, i passaggi argomentativi, le implicazioni. L’assuefazione e l’acquiescenza al dominio si consolano con la costruzione di mitologie reazionarie. L’eroe coraggioso che denuncia a costo della vita l’orrore spettacolarizzato esenta dalle contraddizioni quotidiane, luoghi concreti della produzione dell’ingiustizia. Non ci si accorge di soggiacere a una scelta di marketing, analizzata con finezza profetica da Gilles Deleuze in un’intervista del 1977: nel momento in cui la ricerca scientifica diventava collettiva, una scelta di marketing ha portato alla glorificazione dell’autore-giornalista, i cui libri si vendono in tutti i supermarket e la cui immagine surroga dalla fatica di leggere e discutere. Sia perciò benvenuto un lavoro come questo, che proviene dal giornalismo, ma è collettivo, anonimo e fatto per essere usato.



La rete antirazzista fiorentina

L’Assemblea per la Costituzione di una Rete antirazzista ha deciso di dare vita anche a Firenze alla Rete Antirazzista, strumento unitario di iniziativa e collegamento delle varie soggettività che hanno inteso costruire un punto di riferimento sul tema. Si sono individuate aree di lavoro - diritti/legislazione, comunicazione/interculturale, accoglienza/inclusione, scuola/cultura - in modo che altre espressioni del mondo dell’immigrazione ne entrino a far parte, attraverso momenti di approfondimento. Tra le adesioni: Ass. Contigo/Perù, Ass. Senegalesi/Fi, Asgi/

Fi, Comitato 1° Marzo/Fi, Ass. Casa Diritti Sociali, Ass. Mwana Africa, Ass. Congolesi Toscana, Ass. Le Mafalde, Missionari Comboniani/Fi, Ass. Filo Rosso, Ass. Osservazione, Circolo Giovani PRC P. Impastato, Ass. El Mastaba, Ass. Convergenza delle Culture, Statunitensi contro la guerra/Fi, Rsu Ateneo F.no, Flc/Cgil Univ.à di Fi, Ass. Sinistra Unita e Plurale (Sup), Per un’altra città, Federazione Verdi/Fi, Comitato F.no Fermiamo la guerra. Per info al momento è attivo l’indirizzo primomartino2010firenze@gmail.com (sd)



Edizione straordinaria

Firenze, 14 settembre 2010

Palazzo degli Affari (Sala Primo piano) Piazza Adua,1

VIII Meeting formativo

Il Decreto legge 78/2010, gli effetti su bilanci comunali e servizi offerti alle comunità

In occasione dell'uscita della manovra economico-finanziaria contenuta nel Decreto legge 78/2010 Anci Toscana, in collaborazione con ANCI, pur proseguendo l'iniziativa politico-istituzionale in difesa dei bilanci comunali, intende fin d'ora prevedere un'edizione straordinaria del tradizionale

Meeting di Viareggio

per approfondire il provvedimento e per un esame degli effetti su bilanci e attività comunali

PROGRAMMA PROVVISORIO

Ore 9³⁰ Registrazione partecipanti

Ore 10⁰⁰ Saluti istituzionali

Riccardo Nencini, assessore al Bilancio della Regione Toscana

Introduzione generale

Silvia Scozzese, direttore scientifico IFEL

Prima Sessione

Ore 10³⁰

GLI ASPETTI ECONOMICO-FINANZIARI

Le misure per il contenimento della spesa

Giulio Balocchi, dirigente Comune di Grosseto, coordinatore Consulta ragionieri

Le modifiche alle regole per il rispetto del Patto di stabilità interno

Nicola Falleni, dirigente Comune di Livorno

Il contributo dei comuni all'accertamento dell'evasione fiscale e l'istituzione dei Consigli tributari comunali

Riccardo Narducci, consulente Anci Toscana

Chiusura dei lavori della mattinata

Alessandro Cosimi, presidente Anci Toscana, sindaco di Livorno, coordinatore Conferenza dei presidenti delle Anci regionali

Ore 13³⁰ Intervallo per il pranzo

Seconda sessione

Ore 14³⁰

L'ORDINAMENTO

L'allineamento dell'ordinamento locale alle nuove normative

Veronica Nicotra, vicesegretario ANCI

Le indennità degli amministratori locali e la gestione associata delle funzioni fondamentali per i comuni sotto i 5000 abitanti

Daniele Formiconi, responsabile Area Piccoli Comuni, Unioni, Associazionismo e Status Amministratori dell'ANCI

Le nuove normative sui Servizi pubblici locali

Alessandro Gargani, vicesegretario generale ANCI

Il decentramento catastale e la ricognizione sulle "abitazioni fantasma"

Antonio Gioiellieri, direttore Anci Emilia-Romagna

Terza Sessione

Ore 16⁰⁰

IL PERSONALE

Il trattamento economico del personale

Annalisa D'Amato, responsabile ANCI Istituzioni, Personale e Relazioni sindacali

Gli effetti della sospensione della l. 150/2009

Carlo Paolini, direttore SSPAL interregionale Emilia-Romagna, Marche, Toscana, Umbria

L'iscrizione è obbligatoria. Per informazioni sulle quote di partecipazione: www.ancitoscana.it

SE COLPISCONO IL COMUNE

COLPISCONO ME



I TAGLI DEL GOVERNO ALLE RISORSE DEI COMUNI
COLPISCONO SERVIZI ESSENZIALI
PER TUTTI I CITTADINI



IMPEDIAMO CHE METTANO AL TAPPETO I NOSTRI COMUNI