

stare circuiti anticrisi, e nel momento in cui si approva - con grande dispiegamento mediatico - lo "Small Business Act" per le piccole imprese.

Non solo questi investimenti non ci sono stati, ma sono stati tolti agli operatori anche quei fondi già destinati da anni, quali quelli delle contravvenzioni, per l'appunto.

Ci auguriamo che dai circa 1,2 mld. di € che lo Stato andrà ad incassare dai proventi contravvenzionali sulle strade nazionali ne tragga almeno quella parte che ogni anno il Ministro dell'Economia destina per la manutenzione del Demanio stradale in carico all'Anas e che per quest'anno non ci risulta (fonte Anas) siano stati (ancora) versati.

In sostanza per il nuovo passaggio, sicuramente peggiorativo sotto il profilo dell'investimento specifico in sicurezza delle strade la situazione si presenta così:

- ◆ coacervo delle contravvenzioni su base annua: 2 miliardi di €;
- ◆ contravvenzioni revenienti da rilevatori di eccesso di velocità tutor/autovelox: circa 1,2 miliardi di € per Enti locali e Stato;
- ◆ contravvenzioni di altro tipo: circa 600 mln. di € suddivisi tra enti locali e Stato;
- ◆ circa 200 mln. di € residuano ai vari operatori istituzionali, sociali ed industriali della sicurezza della strada;
- ◆ all'interno di questo piccolo segmento si inseriscono non più di 100 - 150 mln di € per le dotazioni di sicurezza: una vera miseria a fronte di un fabbisogno per la sistemazione della

rete stradale italiana per la quale occorrerebbero circa 14 miliardi di € per un adeguato raffronto con l'Europa.

E, a proposito di "governance", sembra non adatta a risolvere la mancanza l'istituzione di un (ulteriore) Comitato di indirizzo e Controllo delle attività comuni alla sicurezza stradale, con funzione di supporto al Ministero delle Infrastrutture. Il coordinamento, pure da noi invocato, dovrebbe essere effettivo e con potere decisionale "erga omnes" e quindi tenuto posto a livello di Presidenza del Consiglio (e prevedere anche un minimo di presenza degli operatori al suo interno).

Nel merito, dopo tutte queste manipolazioni, il provvedimento potrà attivare - come detto - lavori per non più di 100-150 milioni di €, mentre fornirà allo Stato ed agli enti locali un gettito di circa 1,8 miliardi di €, che si andrà a sommare ai circa 80 miliardi di euro che lo Stato riceve dalla fiscalità attorno alla circolazione stradale (accise, imposta di possesso degli autoveicoli, imposta sull'assicurazione RCA ecc.).

Insomma una delusione cocente per la collettività e per gli operatori della sicurezza stradale, cui il Ministero deve, in tempi brevi, porre rimedio, perché gli incidenti stanno di nuovo aumentando e le imprese delle dotazioni di sicurezza stradale stanno morendo, per assoluta mancanza di commesse e, con loro, la professionalità e l'occupazione italiane, di questa filiera.

In terza lettura alla Camera, visto che qualche ritocco al testo è già stato presentato dall'Onorevole Valducci in

altra materia dello stesso d.d.l. sulla sicurezza stradale, si potrebbero quanto meno apportare due piccoli ritocchi volti a:

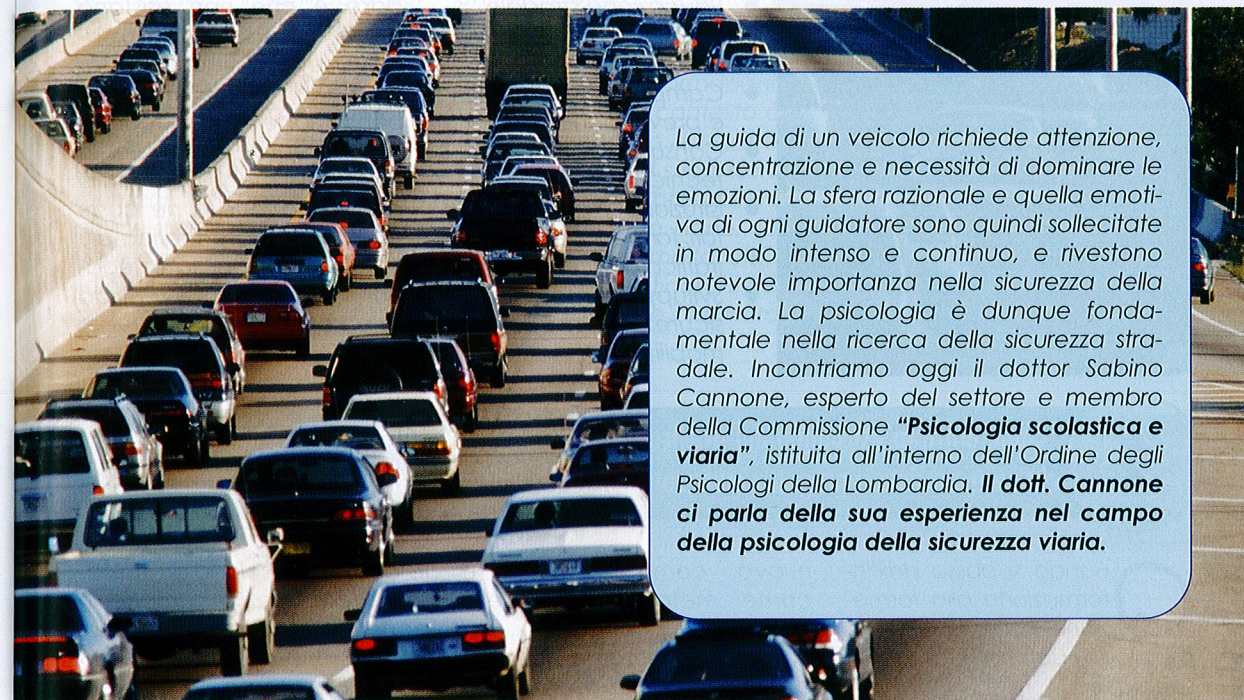
- ◆ stabilire una percentuale minima per le dotazioni di sicurezza per le contravvenzioni derivanti dai rilievi in automatico sulla velocità: in questa parte del provvedimento il rischio è che tutto l'investimento si concentri sull'acquisto di tali rilevatori e rimanga, come al solito, trascurata la manutenzione e le dotazioni di sicurezza;
- ◆ tenuto conto, inoltre, che il Ministero dell'Economia, da l'una e dall'altra platea risulta il maggior fruitore dei proventi contravvenzionali (circa € 1.2miliardi), tale importo dovrebbe essere reinvestito, secondo i fabbisogni per esercizio nella manutenzione del demanio stradale nazionale in carico all'Anas ai sensi degli art. 822 e seguenti del c.c., cosa che a volte avviene e a volte no: quest'anno, infatti, tale investimento non è stato effettuato.

Non andremo oltre ad evitare di disperdere le pochissime occasioni che abbiamo di modifica.

A margine non si può non osservare che almeno quattro Ministri della funzione Pubblica hanno affermato che le norme andrebbero scritte in modo leggibile. Quella in esame è sicuramente un esempio di come una normativa di così importante rilevanza per la sicurezza stradale sia chiara (forse) solo per pochi addetti ai lavori.

Psicologia del traffico e della sicurezza viaria: intervista a Sabino Cannone⁽¹⁾

di Marco De Mitri⁽²⁾



La guida di un veicolo richiede attenzione, concentrazione e necessità di dominare le emozioni. La sfera razionale e quella emotiva di ogni guidatore sono quindi sollecitate in modo intenso e continuo, e rivestono notevole importanza nella sicurezza della marcia. La psicologia è dunque fondamentale nella ricerca della sicurezza stradale. Incontriamo oggi il dottor Sabino Cannone, esperto del settore e membro della Commissione "Psicologia scolastica e viaria", istituita all'interno dell'Ordine degli Psicologi della Lombardia. Il dott. Cannone ci parla della sua esperienza nel campo della psicologia della sicurezza viaria.

1

Cos'è la Psicologia del Traffico?

Quali sono i suoi campi ed i suoi metodi di applicazione?

La psicologia del traffico studia il comportamento alla guida e tutti gli effetti ad esso collegati. La guida fa parte di un sistema complesso, non si può analizzare il comportamento alla guida senza tener conto del "sistema traffico" nella sua totalità; fanno parte di questo sistema diversi fattori: l'interazione tra gli utenti della

strada; le strutture (strade, segnaletica, ecc.); le leggi; i veicoli e la loro progettazione (ergonomia); le caratteristiche individuali, ecc.

La comprensione del comportamento ed il tentativo di influenzarlo in modo positivo, non può prescindere dalla collaborazione con altre figure che lavorano nell'ambito del

traffico e che si occupano in diversa misura della progettazione di veicoli, della legislazione, della progettazione e costruzione delle strade, della segnaletica, del livello politico, ecc. Il sapere psicologico deve lavorare in modo interdisciplinare, trasmettendo conoscenze sul comportamento umano utili ad altre figure che



2

Come entra la psicologia del traffico nei programmi di educazione stradale? In cosa consiste il progetto realizzato per la Provincia di Belluno?

Quando si passa dall'informazione alla formazione, l'intervento dello psicologo del traffico, quale specialista del "fattore umano", risulta imprescindibile, se si vuole mirare ad un cambio degli atteggiamenti alla guida. C'è comunque un passaggio dall'atteggiamento all'effettivo comportamento, in cui intervengono altre variabili oltre a quella soggettiva e di cui è importante tenere conto.

Il Progetto realizzato per la Provincia di Belluno, frutto di un lungo lavoro di progettazione svolto insieme al collega Giuseppe Grasso ed implementato con la collaborazione dell'attore Gianni Lamanna, costituisce una proposta

nuova, come contenuti e come metodologia, quella della lezione-spettacolo, nel variegato panorama dell'educazione stradale in Italia. In estrema sintesi, l'educazione stradale da noi proposta è l'educazione ad una civile convivenza, dentro e fuori la scuola, così come nei rapporti tra gli esseri umani e l'ambiente che li ospita. Quindi, sicurezza stradale e mobilità sostenibile, trattate alla pari. In essa, il concetto di sicurezza non è inteso come l'individuazione di un nemico da eliminare; bensì come condivisione. La strada come spazio condiviso, in questo in perfetta sintonia con l'idea di Hans Mondermann di "Shared Space". Considero la tematica strada-

le come una splendida metafora delle relazioni umane in generale. Dall'esperienza di Belluno è stato realizzato un video, il cui senso consiste nel fornire una documentazione, per quanto parziale e frammentaria, del nostro metodo e del clima emotivo che abbiamo instaurato con i ragazzi e che è ora possibile vedere andando sul sito <http://www.youtube.com> e da lì effettuare la ricerca interna con il seguente titolo: La patente interna-emozioni alla guida, guidare le emozioni. Tra non molto sarà inoltre completato il libro che sto scrivendo sull'esperienza di Belluno, sviluppando i contenuti originali che lì erano stati solo accennati.

operano in questo settore. In quest'ottica possiamo individuare molteplici campi di intervento della psicologia del traffico:

- Attività diagnostica in tutti i settori del trasporto.
- Driver improvement.
- Riabilitazione e terapia.
- Ergonomia e consulenza; progettazione/valutazione veicoli e infrastrutture.
- Educazione stradale.
- Consulenza nello sviluppo di leggi.
- Campagne di marketing e prevenzione.
- Consulenze per politici e tecnici del traffico.
- Istruzione in corsi universitari; formazione esperti del traffico di altre discipline.
- Sviluppo interventi di sicurezza stradale e mobilità.

- Valutazione efficacia interventi di sicurezza stradale e mobilità.
- Perizie e consulenze (es. dopo incidenti, in ambito giudiziale, ecc.).
- Programmi "train the trainer" (scuole guida, polizia, ecc.).

Per quanto riguarda i metodi di applicazione, l'idea di base è che non esistano teorie universali che possano spiegare il comportamento in tutte le situazioni, bensì modelli che secondo l'argomento di studio si adattano meglio all'analisi della situazione e ne costituiscono la base teorica più consona sia per la spiegazione sia per gli interventi da attuare.

3

Come rientra la psicologia della sicurezza viaria nella stima degli impatti di una nuova infrastruttura?

Rientra in modo "tecnico", integrando le conoscenze tecniche dell'ingegnere del traffico o dell'architetto urbanista; ma rientra anche in modo "ermeneutico", cioè decifrandone il significato per valutarne la coerenza con il contesto simbolico di riferimento. Non dimentichiamoci che una volta realizzate le nuove infrastrutture, chi ne usufruirà saranno pur sempre degli esseri umani. Nella realtà dell'ambiente stradale convivono due universi: quello probabilistico/ingegneristico, orientato alla massima funzionalità ed

efficienza e quello sociale/relazionale, orientato alla ricerca di senso. Esiste un "cosa fare" ed un "perché fare una data cosa".

Un'infrastruttura è comunque anche un oggetto simbolico, che veicola con la sua stessa presenza delle informazioni su sé stessa, sul suo contesto culturale e simbolico di riferimento ed il senso del suo essere lì. L'esempio delle rotatorie è illuminante. Se fatte bene, sono indubbiamente molto utili ed efficaci nel fluidificare il traffico e nel diminuire il numero di

incidenti e la loro gravità. Ma bisogna capire che spesso non c'è coerenza tra il significato simbolico, orizzontale - cioè di comunicazione diretta e paritetica tra gli automobilisti - delle rotatorie ed il significato simbolico, verticale - cioè un rapporto gerarchico tra l'istituzione ed il singolo automobilista - del resto delle infrastrutture, a cominciare dai semafori. L'effetto che ne risulta è molto simile, secondo me, a quello di una parola straniera inserita nella propria lingua.

1) Sabino Cannone si occupa di educazione stradale dal 1993, in particolare nel settore della psicologia del traffico. È attivo nel campo della formazione e della supervisione del lavoro dei formatori nelle scuole, nonché nella collaborazione con ingegneri del traffico ed architetti urbanisti. Ha progettato un innovativo corso di auto-formazione assistita, aperto al pubblico: "La via della guida: come trasformare lo stress da traffico in un'occasione di crescita personale", che consente di sviluppare attenzione, concentrazione, intuizione, ed autocontrollo.

2) Marco De Mitri è ingegnere civile (ind. trasporti). Dal 2002 lavora per NIER Ingegneria (www.niering.it), dove segue i progetti dedicati al mondo dei trasporti e della mobilità delle persone. Dal 2008 cura il sito web www.marcodeмитri.it, spazio dedicato alla diffusione di novità, interviste ed approfondimenti in tema di sicurezza stradale, mobilità sostenibile e trasporto pubblico innovativo.

