

LA TESTIMONIANZA

L'esempio dei comuni migliori A Firenze un'idea da copiare

Ecco la storia del "piano strategico per la sicurezza stradale a Firenze - 2011-2020" che è stato poi chiamato progetto DAVID

di STEFANO GUARNIERI*

Leggendo il pezzo di oggi di Repubblica sulla morte dei pedoni ho avuto ulteriore conferma di quello che sapevo già da tempo: Le grandi città metropolitane sono pericolose per le "utenze deboli". Il problema sicuramente c'è, l'attenzione e la voglia di risolverlo sono difficili da trovare.

L'ho vissuto sulla mia pelle con l'omicidio di mio figlio Lorenzo di 17 anni, avvenuto lo scorso anno a Firenze, a causa di un guidatore ubriaco e drogato che lo ha investito in pieno. Mi sono accorto che il tema della sicurezza stradale non viene affrontato in maniera efficace nelle nostre città. Potrei fare una lunga lista di quello che avrebbe potuto evitare la morte di un ragazzo di 17 anni e che non fu fatto. Come lui tanti altri casi.

Parlando con molti amministratori mi apparve subito chiaro che non esisteva un approccio integrato alla sicurezza. In molti casi ognuno esprimeva un'idea personale, non basata su dati, ma semplicemente su aspetti ideologici: "non si fa educazione nelle scuole!" ... "cosa c'entra l'educazione se non ci sono pene severe" .. "le pene severe non servono, bastano quelle di adesso con più controlli" ... "dobbiamo solo migliorare le nostre strade che sono piene di buche ..." e così via. Per non parlare poi dell'approccio fatalista: "è toccato a te .. hai avuto sfortuna!" Ero indignato nel vedere affrontare in maniera così approssimativa un tema così importante: "il diritto alla vita per i nostri figli".

Mi sono detto, ma cosa fanno i più bravi? Come fa l'Inghilterra ad essere 20 anni avanti a noi (In Italia siamo come numero di decessi dove l'Inghilterra era nel 1991! È come se loro avessero l'iPhone e noi in Italia fossimo ancora al TACS, i primi cellulari)!. Sono andato a visitare una centrale di polizia nella città di Sheffield e da lì sono tornato con un'idea di progetto che stiamo portando avanti con il comune di Firenze.

Cosa mi sono portato a casa dalla visita? Occorre pianificare e darsi un obiettivo, come in un'azienda, e l'obiettivo deve essere misurabile e definito nel tempo. Non si può operare da soli, ma tutte le componenti che lavorano sulla strada, devono collaborare insieme con un sistema di "governance" definito e efficace. È un problema complesso che va affrontato da più punti di vista e non esiste la bacchetta magica. Gli inglesi usano le tre "E": "Enforcement" (regole e applicazione delle regole), "Education" (educazione) e "Engineering" (Ingegneria che significa strutture, viabilità e tecnologia). Infine hanno ben chiaro che ridurre la violenza stradale porta un beneficio economico.

È nata allora l'idea, poi realizzata, di fare un "piano strategico per la sicurezza stradale a Firenze - 2011-2020" che abbiamo chiamato progetto DAVID. David non è solo uno dei simboli di Firenze, la speranza del piccolo che sconfigge il grande. DAVID è un acronimo che sta per Dati e analisi (ottimizzazione della raccolta dati sugli incidenti stradali); Aderenza alle regole (a partire da nuove leggi e più controlli); Vita ed educazione (diffusione di maggiore conoscenza delle regole e consapevolezza dei pericoli); Ingegneria (ovvero la messa in sicurezza delle infrastrutture e l'incentivazione di nuove tecnologie); Dopo la violenza (supporto alle famiglie e formazione degli operatori). Non esiste quindi "la soluzione" ma esistono tante soluzioni che vanno messe in pratica nel giusto ordine.

"Perché nulla è la torre o la nave se dentro non vi sono i guerrieri" diceva Sofocle in Edipo Re. Non potevo fare questa cosa da solo e i miei guerrieri sono stati la società di consulenza internazionale McKinsey che ha portato l'esperienza di paesi leader nella sicurezza stradale quali UK, Svezia, Israele e la Facoltà di Ingegneria dell'università di Firenze. Il tutto con la collaborazione del Comune, della Polizia Municipale e di associazioni che si occupano di sicurezza (cito fra tutte l'Asaps).

Ci siamo dati l'obiettivo: salvare 58 vite umane in 10 anni e ridurre di 1.000 unità i feriti gravi. Siamo partiti dai dati (raccolti con fatica avendo incluso anche quelli degli ospedali) sull'incidentalità fiorentina degli ultimi dieci anni. Abbiamo geo-localizzato gli scontri degli ultimi

due anni, circa 10.000 identificando quelli che gli inglesi chiamano i "black spot" (in un sistema a risorse limitate gli interventi strutturali devono partire da dove l'impatto è più alto). Con un processo strutturato di coinvolgimento dei vari enti abbiamo identificato una lista di possibili iniziative, valutandone anche l'impatto dei costi e dei benefici. Fra queste iniziative c'è anche la proposta di legge popolare per l'introduzione dell'omicidio stradale (www.omicidiostradale.it), ma non solo. I controlli antialcol passeranno da 5000 a 20.000 in 3 anni. E tanto altro che potete vedere nel documento pubblicato nel web site www.occhioallastrada.it

Il Piano strategico è stato pensato come un 'regalo' che l'Associazione Lorenzo Guarnieri ha fatto al Comune di Firenze. Assumerà ancora più valore se la metodologia, replicabile grazie alle competenze portate da McKinsey, verrà adottata anche da altre grandi città metropolitane. In questo senso, il Sindaco Renzi ha voluto presentare il progetto David alla riunione nazionale dell'Anci svoltasi recentemente a Brindisi. "Di fronte a dati emergenziali e un approccio emotivo - ha aggiunto Renzi - noi proponiamo un Piano basato su un metodo razionale e vogliamo che la politica assuma il tema della sicurezza stradale non come uno tra tanti ma come uno tra quelli fondamentali". "Non dimentichiamo - ha evidenziato - che la violenza stradale, oltre al dramma sociale, ha anche un pesante risvolto economico, ovvero costa 40 miliardi di euro l'anno, circa il 2% del Pil italiano".

Utilizzando un approccio razionale e serio credo che si possa fare bene anche in Italia su questo tema. Lo dimostra il progresso fatto nelle nostre autostrade. Nei dieci anni dal 2000 al 2009 le morti sono passate da 750 a 350 con una riduzione del 53% (-8% all'anno). La mortalità nelle zone urbane si è ridotta invece solo del 35% (-4% all'anno). Questa differenza di 18 punti percentuali nei 10 anni fa qualcosa come 5.000 lenzuoli bianchi in più stesi sulle strade dei nostri comuni. Tanti "Lorenzo" potevano essere ancora con noi. Mi chiedo se secondo voi c'è qualcosa di più importante di questo nell'agenda delle priorità delle nostre amministrazioni ?

*Vice Presidente Associazione Lorenzo Guarnieri

© Riproduzione riservata (17 ottobre 2011)

ANNUNCI PREMIUM PUBLISHER NETWORK



Aiuta una bambina

Le bambine soffrono di pesanti discriminazioni sessuali

[Adotta una bimba a distanza](#)

Divisione La Repubblica

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa - P.Iva 00906801006

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di CIR SpA
