

Riformata la Protezione civile

La bozza di riforma della Protezione civile mantiene alcune misure già presenti nella legge in vigore e introduce delle novità. È stata innanzitutto cancellata dalle competenze del dipartimento la direzione dei "grandi eventi", restituendo la struttura alla sua attività principale: la gestione dei rischi. **LE CALAMITÀ** vengono distinte in tre gruppi a seconda dell'intensità: quelle che possono essere condotte dagli enti locali con strumenti ordinari, quelle per cui è necessaria l'azione coordinata di più soggetti e, infine, quelle per cui occorre l'impiego di mezzi e poteri straordinari. Una novità rilevante riguarda i tempi: lo stato di prima emergenza ha una durata massima di 60 giorni, prorogabili

di altri 40, diventa cosa distinta il periodo necessario al superamento della fase critica, che attiene all'amministrazione competente con strumenti e procedure ordinari. All'atto della dichiarazione di stato d'emergenza si attinge alle risorse del fondo nazionale, integrato con quello per le spese impreviste se insufficiente. Questo verrà alimentato con risorse straordinarie, come l'aumento dell'accisa sui carburanti per un massimo di 5 cent/litro. Le Regioni, a loro volta, possono aumentare l'imposta regionale per un valore equivalente.

LA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO, che può delegare al solo Viminale, mantiene il coordinamento delle attività delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato, degli enti territoriali e di altre organizzazioni coinvolte, utilizzando la struttura operativa della Protezione civile. Il capo dipartimento ha la massima autonomia nei primi 20 giorni dall'evento disastroso, tempo in cui può emanare ordinanze e stabilire spese anche senza il nulla osta del ministero dell'Economia.



notevolmente anche i bisogni alimentari. È evidente che il miglioramento dei livelli di nutrizione dipende dalla corretta gestione e utilizzo della terra e dell'acqua. Attualmente l'agricoltura a livello globale assorbe il 70% delle risorse idriche. Per sfamare 9 miliardi di individui si dovrà incrementare ulteriormente la produzione, con ricadute drammatiche sull'accesso all'acqua.

I dati emersi nel corso del Forum sono impressionanti. Mentre per bere una persona ha bisogno di circa 3 litri di acqua al giorno, all'industria alimentare sono necessari 3.000 litri al giorno per produrre il cibo necessario a quella stessa persona: 3.000 litri per arrivare al pasto che ognuno

di noi ha davanti a sé quotidianamente. Ecco perché una delle azioni che Amref persegue, e continuerà a perseguire, è quella di un'incisiva azione di supporto ai piccoli agricoltori e allo sviluppo delle aree rurali vulnerabili. Costruire infrastrutture per l'accesso all'acqua, formare in loco donne e uomini capaci di coltivare gli orti comunitari, dotare i villaggi di sistemi di smaltimento che tutelino la salubrità delle falde: sono punti cruciali per garantire l'attività dei piccoli agricoltori, che in Africa danno sostentamento al 70% della popolazione. Amref continuerà a sostenerli e a lavorare per far crescere, in Africa, il futuro dell'Africa. ■

* direttore Amref Italia



Taxi a pedali

Anche i taxi riscio possono dare un contributo nel promuovere la mobilità. È un servizio già attivo in molte città italiane: Roma, Firenze, Milano, Torino, Genova, Bari, Salerno. Piace ai cittadini e ai turisti ed è un modo efficace per favorire nei centri storici servizi innovativi ed ecologici, così come già avviene in moltissime città europee e americane. Bisogna però chiarire l'incertezza normativa per dare compiutamente il via libera al servizio noleggio con conducente anche per i tricicli a pedali. Nell'attuale codice della strada, all'articolo 85, con la parola "triciclo" non è chiaro se sia inteso consentire sia ai veicoli a motore dotati di carta di circolazione, come i tricicli a motore o le motocarrozze, sia ai velocipedi non dotati di carta di circolazione, come appunto i tricicli a pedali e i tricicli con pedalata assistita, la possibilità di svolgere il servizio di noleggio con conducente.

PER SCIogliere QUESTO DUBBIO NORMATIVO ho presentato un'interrogazione parlamentare al ministero dei Trasporti affinché si faccia chiarezza su questo punto specifico. A quanto ci risulta esiste a proposito una richiesta di chiarimento giacente presso i competenti uffici del ministero, corredata da un dettagliato parere legale. Inoltre molte città italiane hanno già tentato, in vario modo, di dare risposte amministrative alle imprese che si occupano di riscio.

« Il riscio piace ai turisti ed è un modo per favorire nei centri storici servizi ecologici. Ma va chiarita l'incertezza normativa per dare il via libera al noleggio con conducente »

Roma, ad esempio, con un progetto sperimentale con i detenuti, a Firenze con vari progetti sperimentali di pubblico intrattenimento, a Genova con un'autorizzazione a fare tour turistici. Nell'interrogazione parlamentare si chiede inoltre al ministero di precisare se lo svolgimento di noleggio con conducente con tricicli risulti essere una delle attività economiche liberalizzate dai recenti provvedimenti del governo. Si tratterebbe di un segnale innovativo che potrebbe arrivare dall'esecutivo, anche riconoscendo una pubblica utilità ai trasporti di persone e cose effettuati con velocipedi, in modo da promuovere un servizio di trasporto e turistico a zero emissioni di CO₂ nei centri storici, nelle aree pedonali, nelle ztl, nei parchi e nelle piste ciclabili.

PIÙ IN GENERALE, UN MODO CONCRETO per contrastare l'inquinamento da traffico nei centri storici delle città e anche per creare nuove occasioni di occupazione giovanile.