

MEMORIA RETE VIVINSTRADA PER AUDIZIONE IX COMMISSIONE
CAMERA DEI DEPUTATI DEL 14 NOVEMBRE 2023

Onn. Commissari,

come rete Vivinstrada, associazioni per la prevenzione stradale e la cultura della mobilità, esprimiamo di seguito la nostra posizione in merito alle proposte di legge attualmente in discussione presso questa Commissione.

Ribadendo la fondata convinzione che **le leggi vigenti sono già sufficientemente adeguate**, se ben applicate, a fronteggiare con successo la drammatica strage stradale da sempre in corso, dobbiamo prendere atto che nessuna delle proposte qui valutate può essere individuata come decisiva per un significativo miglioramento dei comportamenti di guida e quindi per una conseguente riduzione delle vittime stradali.

Abbiamo perciò espresso parere negativo a quelle proposte che riteniamo contrarie ai tre principi cardine di moderazione del traffico, riduzione del traffico e cultura della mobilità sicura e sostenibile mentre ci siamo dichiarati neutrali rispetto a proposte anche di buon senso ma secondarie o complementari a soluzioni e interventi che ancora purtroppo latitano, condannando inesorabilmente tantissime vite che potrebbero essere salvate in tempi rapidi.

Intendiamo, inoltre, ricordare due punti dirimenti che il legislatore dovrebbe prendere in considerazione per incidere significativamente sul grave fenomeno sociale della sinistrosità motoristica ovvero l'**abolizione del comma 6 bis dell'articolo 142** del Codice della Strada, un unicum italiano sconosciuto a tutti gli ordinamenti stradali internazionali, e l'introduzione obbligatoria, su tutto il parco auto e moto circolante, con adeguate misure di gradualità, del **dispositivo ISA** per il controllo e la segnalazione automatica del superamento dei limiti di velocità.

Di seguito la posizione di rete Vivinstrada sugli atti parlamentari al vaglio della Commissione.

AC 41	Neutralità	AC 96	Contrarietà
AC 195	Neutralità	AC 411	Contrarietà
AC 412	Contrarietà	AC 526	Neutralità
AC 529	Neutralità	AC 578	Neutralità
AC 634	Contrarietà	AC 684	Neutralità
AC 686	Neutralità	AC 697	Contrarietà
AC 718	Neutralità	AC 865	Contrarietà
AC 874	Contrarietà	AC 892	Neutralità
AC 985	Neutralità	AC 1030	Contrarietà
AC 1218	Contrarietà	AC 1258	Contrarietà
AC 1265	Neutralità	AC 1398	Neutralità
AC 1413	Contrarietà	AC 1435	Contrarietà

Alleghiamo un elenco di tipologie di interventi ordinati secondo la loro efficacia nell'affrontare mortalità e incidentalità sulle strade con risultati ottenibili nel breve periodo, considerando il fenomeno della strage motoristica una EMERGENZA sociale che costa una media giornaliera di circa 9 vite (dati Istat 2022).

ORDINE DI PRIORITA' DELLE SOLUZIONI AL FENOMENO DELL'EMERGENZA STRADALE

È qui raccolto un tentativo di elenco ordinato di soluzioni all'aspetto EMERGENZIALE del fenomeno **strage stradale**, ovvero interventi che producano effetti significativi **nell'immediato o nel breve periodo**, indicativamente da 1 a 6 mesi.

A ogni tipologia di soluzione è attribuito un **valore**, un coefficiente di efficacia e priorità formulato in base al rapporto Risultati attesi/Tempi, praticabilità, costi di realizzazione.

Tale coefficiente consente a istituzioni, enti, operatori e a tutti i titolari della funzione di prevenzione stradale di porre a confronto tra loro le varie tipologie di intervento e valutarne l'opportunità di realizzazione.

Valore 100 rappresenta il coefficiente massimo di priorità ed efficacia, 1 quello minimo.

Gli interventi qui proposti devono intendersi **a sistema**, come insieme integrato e interconnesso di soluzioni. Sistema assolutamente non alternativo a quello di interventi di medio e lungo periodo necessario per realizzare le Città30.

L'avvio immediato e contemporaneo, su percorsi paralleli e complementari, delle soluzioni per EMERGENZA e CITTA'30, facce della stessa medaglia prevenzione stradale, rappresenta invece condizione primaria imprescindibile per la realizzazione del nuovo disegno e **visione di città** aperti alla libera, efficiente e sicura fruizione da parte di tutte le utenze degli spazi pubblici viari.

A cominciare da quelle più vulnerabili.

SOLUZIONI ALTISSIMA PRIORITA'

100 Controllo della velocità tramite dispositivo di rilevazione dinamica Scout speed. In alternativa o complementare all'utilizzo del sistema Intelligent Speed Assistance, introdotto da luglio '22 per modelli di nuova omologazione e obbligatorio da luglio '24 per nuove immatricolazioni. (A)

99 Controlli a campione per il rispetto della precedenza al pedone sui passaggi pedonali. (A)

98 Contrasto alla sosta selvaggia con interventi del personale di Polizia e strumenti elettronici (Street control). (A)

97 Comunicazione diffusa alla cittadinanza su svolgimento, motivazioni e obiettivi delle attività di prevenzione attivate. (B)

*-----

- 96 Contrasto alla sosta selvaggia con dissuasori fisici (parapedonali, a scomparsa, in cemento). (E)
- 95 Formazione su distorsioni comportamentali, limiti umani nelle capacità di controllo nella guida e sensibilizzazione sulle mobilità sostenibili (leggere, collettive e multimodali). (B)
- 94 Installazione strutture spartitraffico e isole salvagente per attraversamenti pedonali nelle carreggiate oltre i 3 metri di larghezza carreggiata. (E)
- 93 Installazione dissuasori fisici verticali e orizzontali di velocità – Rivedere eventuale normativa restrittiva locale. (E)
- 92 Controllo della velocità media (dispositivi Tutor e Celeritas) e puntuale (autovelox fissi /mobili). (C).
- 91 Fiscalità crescente sui carburanti con proventi a sostegno del trasporto pubblico e categorie più fragili. (D)

SOLUZIONI ALTA PRIORITA'

- 90 Diffusione viabilità a 20 e 30 Km/h. (E)
- 89 Diffusione pedonalizzazioni e semi-pedonalizzazioni. (E)
- 88 Manutenzione strisce pedonali e installazione nuovi attraversamenti dove necessari. (E)
- 87 Controllo del passaggio con segnale semaforico rosso con strumenti elettronici (Vistared, Photored, T -red). (C)
- 86 Riduzione degli spazi di intersezione e conflitto tra flussi di traffico nelle canalizzazioni, nelle svolte e nelle rampe di immissione ed uscita da e per altra viabilità. (E)
- 85 Diffusione della viabilità destinata alle mobilità collettive e leggere. (E)
- 84 Diffusione e controllo dei percorsi riservati al trasporto pubblico. (C)
- 83 Controllo per il rispetto dei percorsi ciclabili. (A)
- 82 Istituzione aree con divieto/limitazione di accesso per veicoli sprovvisti di limitatore automatico di velocità (I.S.A.) Intelligent Speed Assistance. (E)
- 81 Dotazione obbligatoria di limitatori automatici di velocità (ISA) sempre attivi su tutti i mezzi del Comune, municipalizzate e partecipate. (C)
- 80 Promozione app di condivisione dell'uso del mezzo privato (es. Moversi.com). (D)
- 79 Diffusione asservimento semaforico a favore dei mezzi di trasporto pubblico. (D)

- 78 Politica tariffaria Tpl con introduzione del carnet di titolo di viaggio integrato a prezzo agevolato. (D)
- 77 Diffusione doppi sensi ciclabili, previa emanazione regolamento attuazione. (E)
- 76 Dotazione scivoli per bici e trolley per superamento dislivelli nelle stazioni Metro e treni. (D)
- 75 Copertura completa e costante della geolocalizzazione della rete del trasporto pubblico per una infomobilità efficace ed affidabile a favore dell'utenza. (D)
- 74 Dotazione obbligatoria dei dispositivi di assistenza alla guida per la rilevazione presenza perimetrale nei grandi mezzi di trasporto. (C)
- 73 Politiche di disincentivo all'uso del mezzo privato tramite tariffazione e pricing su sosta e transito. (D)
- 72 Formazione e sensibilizzazione specifica di tutto il personale, in particolare quello professionale di guida, dell'Amministrazione locale, municipalizzate e partecipate, anche in ambito l. n. 81/2008 sulla sicurezza sul lavoro. (B)
- 71 Forme di incentivazione mobility manager aziendali e d'area. (B)
- 70 Creazione strade scolastiche. (E)
- 69 Creazione nuovi percorsi ciclabili. (E)
- 68 Controlli comportamentali di guida (guida pericolosa, mancate precedenza, velocità di sicurezza, rispetto segnaletica, etc.) (A)
- 67 Aggiornamento costante dati sulla sinistrosità stradale presso gli Open Data dei siti istituzionali degli enti locali. (B)
- 66 Riduzione dei tempi di attesa per il pedone, mobilità leggera e collettiva nelle fasi semaforiche. (D)

SOLUZIONI MEDIA PRIORITA'

- 50 Realizzazione rotatorie, fino a n. 2 corsie massimo, con effetto di moderazione di velocità verificabile con collaudo pratico. (E)
- 49 Introduzione distanza di sicurezza per superamento biciclette e monopattini. (E)

SOLUZIONI BASSA PRIORITA'

- 12 Incentivi economici per spostamenti in bici. (E)
- 11 Realizzazione rotatorie con più di due corsie e senza effetto di moderazione della velocità. (E)

- 10 Interventi infrastrutturali, segnaletica e viabilità per soluzioni “black point”. (E)
- 9 Contrasto uso cellulare, alcol e droga alla guida. (A)
- 8 Realizzazione attraversamenti pedonali luminosi e incremento illuminazione in genere. (E)
- 7 Introduzione obbligo titolo di guida per monopattini e biciclette. (E)
- 6 Politiche di limitazione accessi e circolazione generalizzati temporanei e con deroghe. (E)
- 5 Controlli documentali (revisione veicolo, assicurazione, titolo di guida, etc). (A)
- 4 Manutenzione fondo e infrastrutture stradali. (E)
- 3 Installazione “occhi di gatto” e bande sonore. (E)
- 2 Uso abbigliamento alta visibilità e protezioni per utenze leggere. (E)
- 1 Formazione nozionistica limitata a norme e responsabilizzazione utenze vulnerabili. (B)

* Si consideri il limite che individua le prime quattro tipologie di soluzioni che si ritengono meglio combinabili e più efficaci come sistema minimo di interventi.

TIPOLOGIE DI INTERVENTI EVIDENZIATI PER COLORE E LETTERA

- A) **POLIZIA LOCALE E FORZE ORDINE**
- B) **FORMAZIONE, INFORMAZIONE, COMUNICAZIONE E ORGANIZZAZIONE**
- C) **STRUMENTI ELETTRONICI**
- D) **TRASPORTO PUBBLICO E RIDUZIONE DEL TRAFFICO**
- E) **INTERVENTI STRUTTURALI E DISCIPLINA DI TRAFFICO**

Rete #VIVINSTRADA: Coordinatore Alfredo Giordani, e-mail: alfredotri@gmail.com

– Cell: 333.3440189. PEC: vivinstrada@legalmail.it