



in bici per l'ambiente

STATI
GENERALI
Mobilità
Nuova

Bologna, 12
aprile 2015

STATI GENERALI DELLA MOBILITÀ NUOVA

Tavolo Muoversi in Sicurezza



Edoardo Galatola
Alfredo Drufuca





MUOVERSI IN SICUREZZA

- La sicurezza stradale è strettamente connessa alle **politiche del trasporto e in generale della mobilità**
- L'incidentalità stradale **non è ineluttabile**: è un'emergenza che può essere sconfitta.
- A maggior ragione per l'utenza vulnerabile della strada e in particolar modo per quella non motorizzata vero motore, insieme al TPL, della mobilità sostenibile.





MUOVERSI IN SICUREZZA

- Della sicurezza si è parlato in tutti i tavoli, a riprova dell'importanza dell'argomento.
- Viceversa per parlare di sicurezza occorre parlare anche di mobilità
- Ai partecipanti è stato distribuito un quaderno di approfondimento FIAB che cerca di fare sintesi sull'argomento.
- Oggi siamo in un momento particolare. C'è forte attenzione, una forte dinamica anche a livello legislativo, a dimostrazione dell'interesse, ma ancora nessun risultato raggiunto.





MUOVERSI IN SICUREZZA

- Occorre pertanto un ulteriore sforzo, ma soprattutto una forte volontà politica (come dimostrano gli intoppi non casuali sorti in Senato per frenare ad e. l'approvazione della legge delega sul Codice della Strada)
- Serve inoltre un coordinamento ad es. tra i diversi ministeri e soggetti interessati per far convergere le proposte.
- A tal proposito si potrebbe riprendere il Master Plan della mobilità ciclistica.
- È importante pensare all'esempio dell'Olanda, quando si fece di una crisi (quella petrolifera degli anni '70) sistema
- Di seguitogli spunti raccolti al tavolo della sicurezza e infine una sintesi delle principali proposte





TAVOLO TECNICO

«MUOVERSI IN SICUREZZA»

LINEE D'AZIONE RACCOLTE





VEICOLI PIÙ SICURI

- Adozione dell'intelligent speed adaptation (ISA), cui va affidato il rispetto generale dei limiti di velocità vigenti sulle diverse categorie di strada. Si aderisce alla campagna "un filo di sicurezza" recentemente lanciata per chiedere a Governo e Parlamento una rapida azione in questo senso.
- Opportune forme di incentivo potrebbero favorirne nell'immediato una applicazione 'volontaria'; norme specifiche potrebbero essere rapidamente emanate per le flotte aziendali e assimilate, mentre i bandi di gara potrebbero facilmente richiederla per le flotte del car sharing.
- Rendere obbligatorio l'uso delle scatole nere, capaci di registrare stili di guida e infrazioni, ma anche permettere di rivedere la tariffazione delle polizze e la loro rateizzazione e, più in generale, da utilizzare per trasformare per quanto possibile gli oneri fissi (di assicurazione e di circolazione) in tariffe 'a consumo' intelligenti che tengano conto, oltre che dei km percorsi, anche di altre variabili significative quali la disponibilità di modi alternativi e della vulnerabilità del contesto attraversato.
- Evidenziare il livello di sicurezza verso terzi nelle caratteristiche dei veicoli
- Ritornare ad una tassazione proporzionale al peso del veicolo



CONTESTO PIÙ SICURO

- La possibilità di utilizzare in modo diffuso gli strumenti di rilevazione automatica delle velocità e di relativo sanzionamento in ambito urbano, il cui uso è oggi limitato ai soli assi di scorrimento;
- L'obbligo di prevedere da parte delle amministrazioni comunali interventi di limitazione/chiusura al traffico in corrispondenza delle scuole durante gli orari di ingresso/uscita
- Riorganizzare le città per tutelare gli anziani
- Passare da Zone 30 a Città '30', definendo i 30 km/h come la norma e non l'eccezione
- Stabilire un presupposto di responsabilità rispetto al livello di vulnerabilità degli utenti.
- Raccogliere i dati sulla composizione modale ciclistica





CONTESTO PIÙ SICURO

- Raccogliere e divulgare i dati sull'incidentalità anche su scala locale, con georeferenziazione e incrocio con statistiche sanitarie
- Introdurre le Analisi di rischio (Piani urbani, Viss estesa)
- L'attuazione di efficaci politiche di controllo della sosta che eliminino il fenomeno della sosta illegale (sui marciapiedi o in doppia fila). Essenziali in questo senso tutte le azioni tese alla riduzione del tasso di motorizzazione
- Procedere a una più adeguata manutenzione delle sedi stradali, il cui stato si è particolarmente degradato a seguito della crisi finanziaria degli enti locali. Tali interventi, essenziali per la sicurezza, potrebbero in particolare essere oggetto di specifiche leggi di finanziamento e sottratti al calcolo del patto di stabilità, in particolare quando funzionali alla circolazione ciclabile.
- L'adozione di norme tecniche di indirizzo che consentano l'applicazione dell'intero set dei dispositivi di moderazione da anni e con successo applicati in molti paesi nel mondo ma in Italia ancora privi di sufficiente inquadramento normativo.





UTENTI PIÙ SICURI

- Sicurezza posti lavoro: allargare il campo di applicazione del Testo Unico anche all'ambito stradale (esplicitata attraverso una modifica dell'art. 62) e inserire nel Testo Unico un nuovo Titolo, esclusivamente dedicato al Rischio Stradale.
- Inserire anche i modelli di organizzazione e gestione aziendale basati sullo standard ISO 39001:2012 tra quelli citati nell'art. 30 comma 5 del Testo Unico 81/2008.
- Istituzionalizzare lo psicologo del traffico in scuole guida, campagne pubblicitarie etc.
- Formazione/educazione: rinnovo patente con aggiornamento; introdurre nelle autoscuole elaborati specifici sulla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti; campagne di comunicazione sugli esiti dell'incidentalità; lavoro nella scuola
- Facilitazione dell'assicurazione per le biciclette
- Istituire consulte bicicletta locali





TAVOLO TECNICO

«MUOVERSI IN SICUREZZA»

LE PROPOSTE





LE PROPOSTE

1. Promuovere la mobilità non motorizzata (oltre al TPL) anche per migliorare la sicurezza dei centri urbani
2. Passare da Zone 30 a Città '30', definendo i 30 km/h come la norma e non l'eccezione
3. Adottare i sistemi ISA (Intelligent Speed Adaptation) per un controllo delle velocità grazie alla tecnologia oggi disponibile
4. Sistematizzare e divulgare la raccolta dati sulla composizione modale degli spostamenti e sull'incidentalità su scala locale
5. Rendere obbligatorie analisi di rischio che permettano di individuare la priorità e l'urgenza degli interventi di mitigazione e messa in sicurezza attraverso strumenti quali i Piani della Sicurezza locali e le VISS
6. Promuovere la sicurezza stradale in ambito lavorativo sia in fase di valutazione dei rischi che di certificazione ISO 39001

