“PROPOSTE PER LA SICUREZZA STRADALE NELLE AREE METROPOLITANE”

Roma, 28 ottobre 2015
Sala Capranichetta – Hotel Nazionale – Piazza Montecitorio n. 131

POSITION PAPER

Le misure introdotte negli ultimi decenni in materia di sicurezza stradale hanno determinato risultati incoraggianti per l’ambito extraurbano, mentre in ambito urbano, e soprattutto per le aree metropolitane dove le funzioni si sovrappongono e devono convivere, c’è ancora molto lavoro da fare per tutelare le utenze deboli.

L’introduzione della patente a punti, di tecnologie innovative quali il sistema “Tutor” sulle autostrade, e i nuovi indirizzi normativi per le ispezioni e per le verifiche di sicurezza hanno prodotto gli effetti sperati sulle strade extraurbane, caratterizzate da standard e funzioni definite e univoche.

In ambito urbano, come dimostrano i dati forniti da ISTAT e dalle polizie locali, se pure si è registrata una riduzione complessiva degli incidenti occorsi, si sta di contro verificando un ulteriore aumento degli incidenti che coinvolgono i pedoni, i ciclisti, gli anziani, le due ruote a motore, utenti deboli per i quali è tra l’altro alto il tasso di lesività.

Le più evidenti criticità, in ambito metropolitano, sono conseguenza di interventi proposti e attuati in maniera non sistematica e di misure spesso insufficienti a garantire gli standard di sicurezza necessari laddove gestire lo spazio si traduce in una rimodulazione a vantaggio di una o altra componente e le soluzioni sono a volte risultato di scelte politiche.

Gli alti livelli di congestione, la difficoltà di controllare un sistematico mancato rispetto delle regole e una offerta infrastrutturale e di servizi spesso inadeguata alla domanda di spostamenti sono tra le principali cause degli scarsi risultati ottenuti finora in ambito urbano.

Le proposte per superare tali criticità riguardano, in particolare:

- la condivisione di metodologie operative e la sistematizzazione delle attività di analisi e verifica di sicurezza delle strade esistenti e dei progetti in corso (Road Safety Inspection – Road Safety Audit) così come indicato dal Decreto n.35 del 15 marzo 2011 e dal D.M. 2 maggio 2012 (Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali);

- l’introduzione di discipline e sistemi per il controllo diffuso delle velocità, con l’eventuale adeguamento delle normative per l’utilizzo delle tecnologie in tutte le strade urbane;
- la consapevolezza del fenomeno dell’incidentalità attraverso l’analisi e la condivisione dei dati, con l’implementazione e l’utilizzo di specifici sistemi informativi e di sistemi di supporto alle decisioni (DSS) per l’individuazione delle azioni più efficaci;
- una nuova organizzazione delle città per “isole ambientali attrezzate”, dove le funzioni delle strade siano quanto più chiare possibile e la distinzione tra viabilità principale e viabilità locale sia definitivamente associata alle effettive funzioni presenti, e non solo alle caratteristiche geometriche. L’attrezzaggio delle isole ambientali dovrà mirare al massimo standard di sicurezza e vivibilità per tutte le utenze locali, superando il concetto di separazione delle componenti e introducendo l’idea di spazio condiviso (condivisione = più sicurezza). Sarà tra l’altro possibile, in tal modo, superare alcune difficoltà legate alle operazioni di semplice “pedonalizzazione” e al rischio di “cattivo uso” delle strade chiuse al traffico (occupazioni di suolo pubblico, aree degradate, difficoltà di controllo, ecc…);
- prendendo spunto dalle esperienze di grandi città europee e italiane, devono essere considerati tutti gli strumenti a disposizione delle Amministrazioni per la regolazione del traffico privato all’interno delle zone urbane più centrali e in generale a salvaguardia delle aree di pregio o più congestionate. Controllo degli accessi, uso di tecnologie, fino all’introduzione di sistemi di pricing sono alcune delle “leve” da utilizzare per favorire modi di spostamento più sostenibili e sicuri nelle grandi città.

In questo senso è utile considerare le esperienze europee e gli effetti che tali esperienze hanno prodotto sulla vivibilità delle aree urbane, sui livelli di sicurezza stradale per tutte le componenti, sui livelli di congestione e sull’inquinamento ambientale (atmosferico e acustico), sulla sostenibilità del trasporto urbano, sulla diffusione di una “mobilità attiva” e sulla salute dei Cittadini.

Le esperienze e le proposte di cui sopra potranno trovare una loro definizione e reale efficacia attraverso l’aggiornamento del quadro normativo e, in primis, del Codice della Strada.