

VIVA LA VITA

ROMA

28 | 10 | 2015

Hotel Nazionale | Sala Capranichetta | Piazza Montecitorio, 131

PER UNA STRADA AMICA E SICURA

10.00

Registrazione dei partecipanti

10.10

Saluti

Armando Zambrano

Presidente Consiglio Nazionale Ingegneri

Carla Capiello

Presidente Ordine Ingegneri Provincia Roma

11.30

"Position Paper Sicurezza stradale"

Stefano Giovenali

Consigliere Ordine Ingegneri Provincia Roma

11.00

Case history di successo

Assosegnaletica

Sistemi intelligenti per la sicurezza stradale

Hauraton Italia

Sistemi di drenaggio per la raccolta delle acque di superficie

11.20

Tavola rotonda

Sergio Dondolini

Direttore Generale per la Sicurezza Stradale del MIT

Paolo Gandolfi

Componente della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati e Relatore del Disegno di Legge Delega al Governo per la Riforma del Codice della Strada

Emiliano Minnucci

Legautonomie Componente della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati

Giuseppa Cassaniti

Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada A.I.F.V.S. - Roma

Modera

Isidoro Trovato

Giornalista Corriere della Sera

12.30

Esperienze a confronto

Stefano Esposito

Assessore alla Mobilità Roma Capitale

Anna Maria Dagnino

Assessore alla Mobilità Comune di Genova

Andrea Colombo

Assessore alla Mobilità Comune di Bologna

Mario Calabresi

Assessore alla Mobilità Comune di Napoli

13.00

Chiusura dei lavori

Graziano Delrio

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

ORGANIZZATO DA



CONSIGLIO NAZIONALE
DEGLI INGEGNERI



CON IL CONTRIBUTO DI



“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.