

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

È qui raccolto un elenco sperimentale 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 su attraversamenti 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 Controlli comportamentali di guida (guida pericolosa, mancate precedenza, velocità di sicurezza, rispetto segnaletica, etc.) (A)
- 71 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)
- 70 Forme di incentivazione mobility manager aziendali e d'area. (B)
- 69 Creazione strade scolastiche. (E)
- 68 Creazione nuovi percorsi ciclabili. (E)
- 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)

* Rappresenta il limite che racchiude le prime quattro tipologie di soluzioni che, implementate a sistema, si ritengono meglio combinabili e più efficaci come pacchetto minimo di interventi.

TIPOLOGIE INTERVENTI EVIDENZIATI PER COLORE E LETTERA

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

PACCHETTO INTERVENTI URGENTI PREVENZIONE STRADALE IL CASO DI ROMA CAPITALE

Come soggetti attivi da tempo in ambito sociale su un fenomeno complesso e grave come la strage stradale proponiamo un insieme organico e funzionale di interventi atti a ridurre sensibilmente le drammatiche conseguenze dei comportamenti di guida patologici.

A) Controllo della velocità tramite dispositivo Scout speed. Strumento elettronico per individuare e sanzionare eccessi di velocità in modalità dinamica, dunque posto a bordo della pattuglia in movimento sulla rete viaria.

B) Controlli a campione e sanzione per la mancata precedenza al pedone sugli attraversamenti pedonali.

C) Contrasto a sosta selvaggia con interventi di Polizia e strumenti elettronici (Street control).

D) Adeguata e articolata attività di comunicazione e informazione su tutti i canali istituzionali e non istituzionali disponibili riguardo allo svolgimento, motivazioni e obiettivi delle predette azioni di prevenzione attivate su strada.

Le 4 soluzioni rappresentano un **pacchetto non modificabile** o riducibile, pena l'elevato rischio di fallimento dell'intero piano di intervento.

CRONOPROGRAMMA

Il cronoprogramma di attuazione del pacchetto di interventi copre uno spazio di temporale complessivo di due anni e si compone di 3 fasi:

- FASE UNO

“AVVIO” (durata 6 mesi)

In questa fase vengono acquisite e affinate le competenze necessarie da parte di tutti i soggetti interessati. Le attività vengono gradualmente e progressivamente incrementate per giungere, al termine dei 6 mesi, al massimo livello di operatività a contrasto del fenomeno stradale, articolandosi adeguatamente per tipologia di intervento e copertura di territorio.

- FASE DUE

“STABILIZZAZIONE” (durata 12 mesi)

In questa fase c'è il massimo impiego di risorse, si spera non solo dell'Amministrazione locale, ma sempre compatibilmente con i limiti dell'organico stesso. Si deve avere bene chiaro che la funzione della Polizia Locale non deve essere totale e repressiva bensì principalmente comunicativa e formativa. Dove non arriva la disponibilità di personale deve intervenire l'attività di comunicazione a integrare e potenziare il vero obiettivo, ovvero il **messaggio di deterrenza** verso i comportamenti a rischio da parte dell'utenza stradale.

- FASE TRE **“RIENTRO” (6 mesi)**

L'ultima fase prevede che operazioni e interventi seguano un graduale ridimensionamento in quantità e durata in quanto attività acquisite e accettate culturalmente dalla cittadinanza.

Al termine di questa ultima fase sarà sufficiente stabilire una routine minima di controlli comportamentali sempre da considerarsi prioritari rispetto a quelli documentali.

Anche la comunicazione si ridurrà a un livello minimo comunque necessario per mantenere sempre attiva l'attenzione sui corretti e responsabili comportamenti di guida.

Ogni fase può necessitare di aggiustamenti in corso d'opera a secondo dei feedback ricevuti settimana dopo settimana, ad esempio nell'alternanza e nella combinazione delle tipologie di interventi A), B) e C). Importante anche il confronto con l'andamento dei dati su sinistrosità e vittime.

CONTRIBUTO PREFETTURA SU ALMENO UNA DELLE TRE ATTIVITA' SU STRADA

Molto auspicabile il **coinvolgimento delle altre FF. OO.** su almeno una delle 3 attività di verifica dei comportamenti di guida, preferibilmente controllo e sanzione per inosservanza della precedenza al pedone sugli attraversamenti pedonali, alleggerendo così il carico sulla PL. I contatti in tal senso con la Prefettura procedono, purtroppo senza significativi risultati, in sede di Osservatorio sull'incidentalità stradale, già dall'anno 2018.

Simulazione dell'impiego delle unità operative al giorno (SU TRE TURNI DI SERVIZIO):

- **FASE DI AVVIO**

A 2 mesi: 60 unità;

a 4 mesi: 120 unità;

Completamento dei primi 6 mesi, 180 unità.

- **FASE DI STABILIZZAZIONE**

Dal 6° al 18° mese: 180 unità di impegno quotidiano.

Si intende l'impiego di due pattuglie da due unità a municipio/gruppo, per ogni turno di servizio, che alternano la combinazione delle soluzioni A + B, A + C e B + C.

- **FASE DI RIENTRO**

dal 20° mese: 120 unità

dal 22° mese: 80 unità

dal 24° mese 60 unità (due pattuglie/gruppo distribuite su due turni giornalieri)

Importante considerare come, sempre ai dati correnti, siano sistematicamente già impegnate, in media giornaliera, **ben 84 pattuglie, quindi con un coinvolgimento minimo di quasi 170 unità quotidiane**, solo per gli interventi di gestione e verbalizzazione di schianti e investimenti e regolazione traffico circostante l'area dei sinistri.

Per la determinazione degli effetti delle tipologie di intervento proposte facciamo riferimento ai risultati conseguiti di recente a Roma con il controllo della velocità tramite dispositivo Tutor presso la galleria Giovanni XXIII dove in sei mesi di funzionamento, dal 1/10/22 al 29/3/2023, i sinistri rilevati sono passati da 26 a 9 con una riduzione dunque del 65%.

Il **controllo della velocità**, ricordiamo, è l'unica soluzione che ha portato a una netta modifica nei comportamenti di guida nel nostro Paese e a un significativo abbattimento della mortalità stradale.

L'introduzione del controllo della velocità media (tecnologia Tutor), anche se solo su parte della rete autostradale nazionale, avvenuto nel 2006, portò a una **riduzione delle vittime del 45%**, da 519 a 292, in soli 3 anni.

Alfredo Giordani
Rete Vivinstrada

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

Cell: 333.3440189. PEC: vivinstrada@legalmail.it <https://blogvivinstrada.wordpress.com/>