

MANIFESTO

2008

Proposte
al nuovo Parlamento
e al Governo
che guiderà il Paese



Automobile Club d'Italia

REGOLE

SICUREZZA

FORMAZIONE

FISCO

AMBIENTE

Muoversi in sicurezza
e nel rispetto dell'ambiente,
oltre ad essere una necessità insopprimibile
della società moderna,
costituisce un diritto costituzionalmente
garantito (artt. 16 e 32).
L'uso dell'auto, per i cittadini
privi di valide alternative,
è diventato indispensabile.

Per favorire la diffusione
di una cultura della mobilità responsabile
che metta l'utente al centro delle scelte,
così come previsto dal Libro Bianco
del 2001 sulla politica europea dei trasporti,
l'ACI chiede una serie di interventi urgenti
e invita i candidati Premier
ad inserire nelle rispettive
linee programmatiche provvedimenti
che intervengano nei seguenti ambiti

Regole chiare e semplici

Un nuovo "codice dei comportamenti" per gli automobilisti

I comportamenti degli individui sono determinanti nel favorire l'affermazione di un modello di mobilità sicura, efficiente e rispettosa dell'ambiente. Gli automobilisti devono essere messi nella condizione di adottare atteggiamenti responsabili.

L'attuale codice della strada, con il relativo regolamento di esecuzione, contiene invece tutta una serie di norme che riguardano anche altri aspetti (infrastrutture, caratteristiche tecniche veicoli, ecc.) e altri destinatari (enti locali, enti proprietari delle strade, case costruttrici, ecc.) che rendono meno comprensibile ed evidente il perimetro riguardante le regole della guida e le sanzioni per la loro violazione.

Proposta

Predisporre un nuovo codice della strada di facile consultazione, con pochi (max 50) e chiari articoli, supportato da un sistema sanzionatorio semplificato, orientato a favorirne l'osservanza nell'ottica di una consapevole cultura della sicurezza.



Sicurezza e infrastrutture

Strade sicure, percorsi protetti, segnaletica chiara

L'incidentalità stradale costa annualmente alla collettività oltre 35 miliardi di Euro, corrispondenti a circa 3 punti percentuali del PIL. Destinare risorse alla sicurezza stradale, oltre a costituire un dovere morale inderogabile per una moderna società, consentirebbe notevoli ritorni economici in termini di benefici indotti per la collettività.

PROPOSTE

Destinare annualmente al Ministero competente (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti), attraverso la Legge finanziaria, le risorse necessarie per la messa in sicurezza delle tratte stradali a partire da quelle individuate a più alto tasso di incidentalità, garantendo un costante monitoraggio sulla efficacia degli interventi.

Assegnare al Ministero per la Solidarietà Sociale risorse per sostenere la mobilità degli utenti deboli della strada: disabili, bambini, anziani (rimozione barriere architettoniche; servizi TPL a chiamata, sostegno per gli Enti locali che attivano servizi di scuolabus per le famiglie e interventi per la messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola e degli attraversamenti pedonali; servizi di mobilità dedicati). Per le vittime degli incidenti stradali prevedere la creazione di centri di assistenza in grado di fornire sostegno psicologico e consulenza legale.

Adottare misure volte ad introdurre un programma di complessiva revisione della segnaletica stradale, a partire dalle linee guida emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che preveda:

- sostituzione della segnaletica più vetusta e rimozione di quella superflua che arreca confusione e induce in errore l'automobilista;

- revisione dei limiti di velocità sulle strade extraurbane, rendendoli coerenti con le caratteristiche geometriche e funzionali della strada.

Assicurare una normativa, anche di carattere tecnico, particolarmente attenta alla tutela delle utenze deboli della strada, con particolare riferimento ai soggetti a ridotta mobilità e ai pedoni (soprattutto anziani e bambini), relativamente all'accessibilità ai servizi e alla protezione degli attraversamenti (es. rimozione barriere architettoniche; precedenza ai pedoni che si accingono ad attraversare sulle strisce; previsione di una distanza minima tra gli attraversamenti e la presenza di ostacoli quali, cassonetti, stalli per la sosta, fermate autobus, ecc.).



Formazione e informazione

Favorire la condivisione delle responsabilità tra Istituzioni e utenti della strada.

La sfida della sicurezza si affronta investendo pesantemente sulla formazione dei giovani per un corretto rapporto con la strada, secondo un approccio che sviluppi una nuova consapevolezza dei rischi connessi alla circolazione stradale. Un percorso che inizia necessariamente con l'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado, per il quale occorre assicurare risorse costanti e certe.

Proposte

Approvare un apposito Disegno di legge che, rendendo efficace quanto già previsto dalla normativa vigente in tema di educazione stradale, individui nelle scuole di ogni ordine e grado figure professionali adeguatamente formate, che vengano riconosciute quali "referenti istituzionali" dell'attuazione di Piani formativi. In tale ambito dovranno essere previste attività teoriche e pratiche per l'inserimento dell'educazione stradale nell'orario annuale obbligatorio delle lezioni.

Introdurre la "guida accompagnata" a 16 anni con un tutor con accertate capacità tecniche, per abituare il "nuovo" automobilista alla conoscenza del mezzo e delle tecniche di guida, alla circolazione nelle più svariate condizioni di traffico, meteorologiche, su tutte le tipologie di strade e autostrade.

Rendere obbligatori corsi di guida sicura entro tre anni dal conseguimento della patente.

Potenziare il sistema della patente a punti con una vera "rieducazione stradale" soprattutto nei casi di infrazioni più gravi o che abbiano provocato sinistri mortali, consistente in corsi di recupero più approfonditi seguiti da un esame finale e da una prova pratica.

Rendere obbligatoria la pubblicazione annuale dei proventi da sanzioni per infrazioni al CdS e la loro destinazione ai fini della

sicurezza (art. 208 CdS), penalizzando direttamente (con sanzioni) o indirettamente (riduzione dei trasferimenti di risorse) gli Enti Territoriali inadempienti.

Investire il Ministero dello Sviluppo Economico del compito di promuovere, attraverso bandi specifici, incentivi agli Enti Territoriali per la realizzazione di sistemi di infomobilità locale, quali strumenti prioritari di governo della mobilità in sicurezza.



Costi e risorse

Più equità e coerenza nella tassazione e più servizi alla mobilità in sicurezza.

Gli automobilisti versano ogni anno nelle casse del fisco oltre 40 miliardi di euro e quella per i trasporti rappresenta la terza voce di spesa per le famiglie, dopo la casa e l'alimentazione. Per questo motivo occorre assicurare un trattamento fiscale equo e strettamente collegato a modelli di comportamento virtuosi e sostenibili per l'ambiente.

Proposte

Rendere automatico il meccanismo, previsto dalla Finanziaria 2008, di ridurre l'accisa sui carburanti per compensare il maggior gettito IVA dovuto all'aumento del prezzo dei prodotti petroliferi (sterilizzazione dell'IVA).

Rimodulazione e semplificazione del "bollo auto", da rapportarsi non più alla potenza (kw) ma ai livelli di emissione di CO₂, coerentemente con le direttive europee. Meglio sarebbe che il "bollo auto" tornasse ad essere "bollo di circolazione", ossia la tassazione dovrebbe essere proporzionale all'uso dell'auto: con la attuale tecnologia satellitare questa soluzione è oggi attuabile, come lo è già in alcune polizze assicurative, dove il premio è calcolato sull'effettivo utilizzo dell'auto e non sul possesso annuale.

Stabilire un modello di tariffazione RC Auto in cui collegando la tariffa base a comportamenti virtuosi del conducente (dotazione di punti patente, gravità dei sinistri, presenza di dispositivi di sicurezza sulla vettura) sia favorita una maggiore personalizzazione delle polizze.

Introdurre il reato specifico di frode assicurativa con condanna a risarcimenti importanti da allocare in un fondo destinato a ridurre i premi degli assicurati più meritevoli.

Rendere trasparenti i meccanismi di revisione delle tariffe autostradali collegandoli ad effettivi investimenti per la sicurezza

stradale e ad oggettivi criteri di valutazione dei benefici indotti in termini di minore incidentalità.

Proseguire sulla strada del sostegno alla sostituzione dei veicoli più vecchi con incentivi alle famiglie con reddito inferiore ai 40 mila euro per l'acquisto di veicoli più sicuri e rispettosi dell'ambiente.

Ricondurre i diversi tipi di interventi a favore della mobilità sostenibile (fondo alla mobilità sostenibile; fondo per il trasporto pendolari; ecc) nell'ambito del Piano Generale per la Mobilità e vincolare le risorse al raggiungimento di obiettivi specifici e misurabili, che comprendano anche forme di valutazione degli utenti.

Per migliorare ancora la vita del cittadino automobilista realizzare un sistema di smaterializzazione dei documenti e di digitalizzazione integrata dei processi relativi alla registrazione dei veicoli in capo all'ACI, salvaguardando il sistema della certezza delle situazioni giuridiche relative ai veicoli.



Ambiente e mobilità

Soluzioni articolate per problemi complessi.

La lotta ai cambiamenti climatici e al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane si affronta con interventi strutturali in tutti i settori che utilizzano energia e producono emissioni e non solo nel trasporto che comunque ha un impatto non prevalente rispetto alle altre fonti di emissione (impianti industriali, riscaldamento).

Per far fronte a questi problemi le amministrazioni locali, negli ultimi anni, hanno adottato, prevalentemente, misure di limitazione della mobilità privata applicate in maniere disomogenee sul territorio nazionale con conseguenti disparità di trattamento a parità di condizioni oggettive.

Misure che, come l'ecopass, i blocchi programmati del traffico, le targhe alterne, hanno dimostrato di essere inutili e fonte più di disagi per i cittadini che di benefici per l'ambiente.

Aldilà di misure per limitare la mobilità privata occorrono forti investimenti per potenziare e diversificare l'offerta di servizi in grado di assicurare una mobilità eco-sostenibile, secondo quanto previsto negli orientamenti del Libro Verde sulla Mobilità Urbana della Commissione Europea.

Rivalutare il rapporto tra uso del territorio e mobilità, rivedendo la pianificazione e gli strumenti urbanistici, predisponendo modelli di governance che integrino la pianificazione degli insediamenti con quella della mobilità, un "codice di programmazione" per gli Enti territoriali.

Proposte

Definire un programma strutturale di ammodernamento della flotta del TPL da attuare nell'arco di 5 anni, entro il quale occorre completare la riforma del settore (liberalizzazione). Le risorse per la sostituzione dei veicoli più inquinanti (Euro 0 e Euro 1) del trasporto pubblico locale con flotte ecologiche dovrebbero poter essere attribuite direttamente ai Comuni, anche nella formula di agevolazioni al noleggio a lungo termine o del "fleet management".

Investire risorse per il potenziamento e la realizzazione di parcheggi di scambio e residenziali (rifinanziamento della legge 122/89, c.d. legge Tognoli).

Emanare una norma quadro che stabilisca criteri uniformi in base ai quali le autorità comunali possano predisporre provvedimenti che limitano la circolazione veicolare, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- individuazione delle tipologie di veicoli per i quali è vietata la circolazione, in relazione alle dotazioni di nuove tecnologie disponibili (ad es. filtri antiparticolato, motori Euro 5, ...);
- definizione di eventuali criteri di politiche tariffarie per l'accesso ai centri delle città;
- individuazione di alternative di trasporto che assicurino l'accessibilità dei cittadini ai servizi della città;
- definizione di una segnaletica uniforme dedicata alle zone sottoposte a limitazione;
- definizione di metodologie di valutazione dell'efficacia ambientale con analisi "prima-dopo", che misurino oggettivamente i risultati dei provvedimenti, le cui risultanze siano comunicate ai cittadini.

Revisione della normativa relativa al "Bollino Blu" nell'ottica di uniformare le procedure applicative.

Costituzione di una Conferenza permanente (Authority?) presso la Presidenza del Consiglio, quale "cabina di regia" che, attraverso gli strumenti della programmazione e della concertazione tra le diverse componenti pubbliche e private, locali e nazionali, indirizzi in modo uniforme le scelte e le politiche in tema di mobilità e trasporti, monitorando gli interventi effettuati ai diversi livelli di governo del territorio.

Emanare una Legge quadro che stabilisca criteri generali per la realizzazione dei nuovi insediamenti urbani, con previsione della "Valutazione di Impatto sulla Mobilità" procedura preliminare a qualsiasi intervento urbanistico territoriale, realizzando così un migliore e più corretto rapporto tra utilizzo del territorio e governo della mobilità.



www.aci.it