



CAMERA DEI DEPUTATI
IX COMMISSIONE TRASPORTI, POSTE E
TELECOMUNICAZIONI

*Atto del Governo n. 323 – Schema di decreto ministeriale di approvazione del
«Piano nazionale della sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di
attuazione»*

**AUDIZIONE DEL DIRETTORE
DEL SERVIZIO POLIZIA STRADALE¹**

Roma, 30 novembre 2021

¹ Dirigente Superiore POMPONIO dr. Paolo Maria.

Il documento esaminato, primo dei tre che concorrono a formare il Piano nazionale della sicurezza stradale per il decennio 2021-2030, definisce le linee strategiche che devono essere seguite per il raggiungimento dell'obiettivo di carattere generale individuato, cioè il dimezzamento del numero delle vittime della strada entro il 2030, in vista dell'obiettivo di lungo periodo, per il 2050, della Commissione europea "Vision Zero", ossia l'azzeramento del numero dei morti su strada.

L'intento è quello di passare dalle 2.395 vittime del 2020² alle 1.197 del 2030, fine dell'orizzonte temporale del Piano medesimo. Tuttavia, occorre tenere presente che:

- in mancanza del dato definitivo ISTAT del 2020 al momento della redazione, il documento tiene in considerazione il dato di una stima preliminare dell'Istituto di statistica, che si attestava su 3.029 vittime (anziché le 2.395 effettive);
- sul dato registrato nel 2020 ha influito il blocco quasi totale della circolazione, determinato dai periodi di *lockdown* registrati tra marzo-maggio, in occasione della prima ondata della pandemia da COVID-19, e nei successivi mesi invernali in occasione della seconda ondata³.

Oltre al citato obiettivo di carattere generale, il documento fissa anche:

- obiettivi di carattere specifico, relativi alla riduzione del numero dei morti e dei feriti gravi per quelle categorie di utenti esposte a un livello di rischio maggiore e per le quali, pertanto, i margini di miglioramento sono più elevati⁴;
- obiettivi intermedi, volti a verificare se l'andamento dei *trend* sia in linea con il raggiungimento degli obiettivi finali.

Elemento di novità è dato dalla previsione, come obiettivo, della riduzione del numero dei feriti gravi, in linea con le risoluzioni strategiche della Commissione UE.

Per raggiungere detti obiettivi il documento in questione:

- analizza l'incidentalità e le sue cause, anche nel loro *trend* storico;
- focalizza l'attenzione sulle tendenze in atto e quelle future, che giocano un ruolo determinante per il raggiungimento degli obiettivi;
- esamina, quindi, tutti quegli elementi che si svilupperanno in futuro interagendo con il sistema della sicurezza stradale;
- individua i seguenti fattori principali da prendere in considerazione:
 - popolazione, in relazione all'invecchiamento e all'incremento degli stranieri residenti;
 - automazione dei veicoli;
 - *shared mobility*, ovvero la condivisione dei mezzi di trasporto privati nelle varie forme del *car sharing* e *car pooling*, che hanno l'effetto di ridurre il numero di veicoli in circolazione;

² Dato ISTAT.

³ Le limitazioni hanno infatti determinato un insolito calo dell'incidentalità stradale (-31,3%), delle vittime (-24,5%) e dei feriti (-34%) rispetto all'anno precedente; tale riduzione è paragonabile a quella avvenuta nel decennio 2010-2020, durante il quale la diminuzione percentuale delle vittime è stata del 41,8% (nel 2010: 4.114 vittime e 304.720 feriti; nel 2020: 2.395 vittime e 59.249 feriti).

⁴ Il documento considera a rischio specifico i ciclisti, i pedoni, gli utenti a due ruote motorizzate, i bambini e gli over 65.

- servizi di mobilità combinati, che consentono all'utente di fruire con un solo abbonamento più mezzi e modalità di trasporto, influenzando le percorrenze chilometriche medie giornaliere di ogni singolo utente;
- diffusione dell'*e-commerce*, con l'aumento dei veicoli commerciali in circolazione;
- micromobilità, quale alternativa ai mezzi di trasporto tradizionali per favorire l'accesso nelle zone urbane più trafficate, nonché percorrere tragitti brevi poco serviti dal trasporto locale;
- riqualificazione degli spazi urbani, nella prospettiva di incrementare la sicurezza della mobilità non motorizzata;
- gestione della velocità, attraverso la rivisitazione dei criteri con cui vengono fissati i limiti di velocità e le modalità di controllo.

Ognuno dei fattori elencati può incidere sul raggiungimento dei citati obiettivi e gli stessi vanno monitorati di continuo, per calibrare meglio la conseguente strategia da mettere in campo. Ad esempio:

- nell'ambito dell'automazione dei veicoli, se da un lato la tecnologia dei sistemi ADAS (Advanced Driver Assistance Systems)⁵ presenti ormai di serie sulle vetture di nuova omologazione⁶, ha il vantaggio di aumentare la sicurezza del veicolo e ridurre il rischio di collisioni, dall'altro potrebbe incidere negativamente sull'attenzione del conducente, attenuandola;
- in tema di micromobilità, se i monopattini elettrici hanno il pregio di decongestionare i centri urbani, favorendo la mobilità nei tragitti più brevi, dall'altro aumentano le situazioni di pericolo per i conducenti che, per le caratteristiche intrinseche del veicolo, sono maggiormente esposti al rischio di incidenti anche gravi. Sulla base di tali considerazioni, la disciplina della circolazione dei monopattini è stata già oggetto di modifica con la legge di conversione del "decreto infrastrutture"⁷ che, tuttavia, non ha introdotto significative novità a tutela dell'incolumità dei conducenti e della sicurezza stradale, suscettibile di miglioramento nell'ottica di una maggiore *responsabilizzazione* del conducente, come più avanti illustrato.

Sempre nella prospettiva di una maggiore *responsabilizzazione* finalizzata a trasformare ogni strada la *casa sicura di tutti*, si ritiene efficace il tenere conto dei principi sanciti dal *Safe System*⁸, che punta sulla responsabilità condivisa tra utenti, costruttori di veicoli, gestori di infrastrutture, etc., considerando quindi la sicurezza stradale come un sistema integrato.

Tale sistema, che implica una tolleranza zero⁹, si basa sull'accettazione dell'errore umano le cui conseguenze (cioè l'incidente stradale) possono essere evitate o contenute attraverso il contributo degli altri fattori in una prospettiva di responsabilità condivisa. In questo modo, se una parte del

⁵ Sistemi elettronici di assistenza alla guida come i sensori pioggia, il sensore crepuscolare, il *cruise control* adattivo, la frenata automatica d'emergenza, i sensori di parcheggio, l'avviso di cambio corsia, il riconoscimento automatico dei segnali, etc..

⁶ E obbligatori dal 2022. Tali sistemi sono i precursori della tecnologia che sta alla base della guida autonoma.

⁷ Decreto-legge 10settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

⁸ Approccio adottato dall'ONU nell'Agenda per la decade 2021/2030, utilizzato anche dalla Commissione UE quando, nel 2019, ha pubblicato il documento di lavoro dal titolo "Sicurezza stradale: prossimi passi verso *Vision Zero*".

⁹ Nel senso che non è più accettabile il compromesso tra mobilità e morti/feriti, non essendo tollerabile la visione fatalistica secondo cui gli incidenti stradali sono il prezzo da pagare per garantire la mobilità.

sistema fallisce (come l'utente della strada quale conducente di veicoli o pedone), intervengono le altre (come i sistemi di sicurezza del veicolo, l'infrastruttura intelligente, etc.).

Partendo dal presupposto che il fattore umano è la prima causa degli incidenti stradali più gravi e che il rischio insito in tale fattore, per quanto riducibile, lascia sempre un residuo non accettabile (in termini di gravità dell'incidente e di numero di vittime), è necessario intervenire su altri fattori che il *Safe System* individua, ossia:

- strade più sicure;
- velocità adattate alla strada;
- uso della strada più sicuro per gli utenti;
- veicoli più sicuri.

Per raggiungere l'obiettivo della *Vision Zero*:

- ognuno di questi fattori dovrà essere oggetto di attenta valutazione, al fine di individuare i rischi a essi connessi che potrebbero comprometterne il risultato;
- il Piano dovrà contenere specifici indicatori, idonei a valutare detti rischi e a individuare le conseguenti strategie da intraprendere.

Detto *Safe System* prende in considerazione, al fine di contenere il più possibile il rischio di incidentalità, specifiche azioni in tema di:

- educazione e informazione rivolte a tutti gli utenti della strada, in modo da *responsabilizzare maggiormente* gli stessi, aumentando in loro la conoscenza e la consapevolezza dei rischi che si corrono sulla strada;
- innovazione tecnologica applicata a veicoli e infrastrutture, per sopperire all'errore umano;
- pianificazione strategica dei controlli, basata non sulla quantità¹⁰, bensì sulla loro specificità, per andare ad intercettare le condotte poco virtuose che costituiscono statisticamente la fonte principale dei rischi da incidente stradale, riducendone le probabilità del loro verificarsi;
- predisposizione di regole chiare, per rendere più comprensibile il precetto alla generalità dei destinatari a salvaguardia della sicurezza stradale e, soprattutto, della salute pubblica.

In particolare, sulla predisposizione di regole chiare, dal punto di vista tecnico si ritiene che:

- l'inasprimento delle sanzioni pecuniarie risulta efficace solo nei confronti di quei soggetti che sono già propensi, di per sé, all'osservanza delle regole;
- per quei soggetti poco sensibili e addirittura incapaci di cogliere il valore della *cultura della guida sicura*, invece, le sanzioni pecuniarie non sono efficaci, mentre lo sarebbero quelle di altra natura (es.: a chi è sorpreso alla guida con il telefonino in mano, la patente andrebbe sospesa immediatamente per alcuni giorni ovvero detto telefonino andrebbe sequestrato);
- le norme dovrebbero incentivare l'uso della tecnologia¹¹ nell'accertamento delle violazioni più gravi, rendendo più fluida e agevole la conseguente attività di contestazione.

¹⁰ Il numero dei controlli non è mai sufficiente nella prospettiva della sicurezza stradale in quanto, per raggiungere l'obiettivo, dovrebbe potersi controllare la quasi totalità degli utenti e dei veicoli in circolazione.

¹¹ Ad esempio, ampliando il novero delle violazioni che possono essere accertate attraverso dispositivi di controllo automatico da remoto.

Nella prospettiva di dettare le linee guida per la redazione e la gestione del Piano di sicurezza stradale del prossimo decennio, il documento delinea le strategie di azione che, sulla base dell'analisi del contesto e dei rischi che sono connessi ad esso, devono essere intraprese e sviluppate.

Coerentemente con gli obiettivi fissati, anche le linee strategiche sono sia di carattere generale sia specifiche per le categorie a rischio, in modo che ogni azione di intervento sia modellata sulla base dell'obiettivo che si intende perseguire.

Nel dettaglio delle singole linee strategiche, il Servizio Polizia Stradale ha già fornito un contributo, come evidenziato nella *relazione illustrativa*, suggerendo una rivalutazione dei contenuti delle linee strategiche per i ciclisti e per i pedoni. In particolare:

- sui ciclisti, si ritiene che debbano essere prese in considerazione le specificità dei monopattini e dei loro conducenti, veicoli che, essendo equiparati ai velocipedi, devono essere oggetto delle medesime attenzioni, con particolare riguardo alla loro conformazione¹². Infatti, le misure di prevenzione e le strategie di intervento costruite sui conducenti delle biciclette possono non essere sempre adeguate anche per i conducenti dei monopattini elettrici, soprattutto per ciò che concerne la struttura di tale mezzo e la differente posizione di guida assunta dal suo conducente rispetto a quello di una bicicletta. A tale proposito, vi sono margini per migliorare le regole sulla circolazione dei monopattini elettrici, in modo da *responsabilizzare* i conducenti che, in ragione dell'accentuata fruibilità del veicolo, sono portati a sottovalutare i pericoli derivanti dalla sua conduzione. In tale prospettiva, potrebbe, ad esempio, prevedersi:
 - la riconoscibilità del monopattino tramite l'apposizione di un codice alfa/numerico, tipo *targhino*, nonché il rilascio di un certificato di circolazione;
 - il possesso da parte del conducente di una patente di guida, a prescindere dalla sua categoria;
 - l'assicurazione obbligatoria;
 - l'obbligo generalizzato del casco per tutti i conducenti, a prescindere dall'età;
 - la contestazione di eventuali infrazioni anche in tempi differiti e attraverso l'uso di dispositivi di rilevazione a distanza;
- in merito ai pedoni, si ritiene necessario che il documento preveda linee d'azione specifiche anche per la particolare categoria di pedoni costituita dagli operai dei cantieri stradali, tenuto conto dei pericoli cui sono esposti tali lavoratori a causa di condotte di guida pericolose, dovute per lo più alla distrazione e al mancato rispetto dei limiti di velocità. Pur se tecnicamente si tratta di infortuni sul lavoro, la responsabilità degli incidenti che coinvolgono tale categoria di pedoni è nella maggior parte dei casi attribuibile a condotte errate dei conducenti che, per scarsa percezione del rischio cui sono esposti detti lavoratori, perdono il controllo del veicolo travolgendo gli operai presenti.

In conclusione, si ritiene che sussistano i presupposti per la redazione di un Piano coerente agli obiettivi da perseguire, connessi alla riduzione della sinistrosità stradale.

¹² Avente parametri caratteristici (geometrie, masse, momenti di inerzia) che incidono su manovrabilità, maneggevolezza e stabilità, aumentando il rischio di incidente.