



Automobile Club d'Italia

Considerazioni ACI sul
Piano Nazionale Sicurezza
Stradale 2030

(audizione 30 novembre 2021)

Audizione ACI per IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati

Piano Nazionale Sicurezza Stradale ORIZZONTE 2030

Indice

INTRODUZIONE

p. 3

OBIETTIVI PNSS 2030

p. 3

ALTRE CONSIDERAZIONI

p. 4

INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA p. 4

RACCOLTA DATI p. 4

SPOSTAMENTI PLURIMODALI p. 4

MONITORAGGIO p. 5

INFRASTRUTTURA p. 5

VEICOLO p. 5

POST INCIDENTE p. 5

UOMO p. 6

INTRODUZIONE

La presente nota riporta le considerazioni di ACI al PNSS orizzonte 2030 già esplicitate nella fase di consultazione pubblica tenutasi negli scorsi mesi.

OBIETTIVI PNSS 2030

Gli obiettivi sono ben articolati, in gran parte condivisibili ed in linea con quanto richiesto dall'Unione Europea.

Nell'articolazione del documento, tuttavia, sembra **carente un'idea precisa di Piano Nazionale, si passa quasi subito ai Piani di Categoria** (ciclisti, pedoni, etc., spesso mettendo al primo posto i ciclisti!)

Anche quando si parla di Linee strategiche generali queste non vengono approfondite, si antepongono (sembrando prioritarie) le Linee strategiche specifiche, dilungandosi su queste ultime. Tale approccio potrebbe far perdere di vista l'obiettivo principale del Piano: zero morti sulle strade. Pertanto, prima dovrebbe essere ben delineato il Piano per la sicurezza nel suo complesso, solo dopo questo andrebbe declinato nei diversi Piani specifici per la sicurezza di settore (dei pedoni, ciclisti, ecc.).

Negli obiettivi specifici, rivolti a categorie di utenti più a rischio, sarebbe **utile indicare un ordine gerarchico di priorità**, come segue:

1. pedoni
2. ciclisti
3. persone con disabilità (moto carrozzelle, etc)
4. bambini
5. over 65
6. 2 ruote motorizzate

Le persone con disabilità, il cui diritto alla mobilità va promosso e tutelato anche con interventi infrastrutturali, campagne di sensibilizzazione/informazione e azioni formative di educazione stradale volte a promuovere la cultura del diritto all'accessibilità ed all'inclusione

A questi potrebbero aggiungersi:

7. ***utenti coinvolti in incidenti in itinere***, come era previsto nel precedente piano;
8. utenti delle ***nuove forme di micromobilità*** personale (es. monopattini elettrici), previa normativa di omologazione dei mezzi, regole per la circolazione e azioni di formazione ed educazione all'uso.

Pertanto mentre queste categorie di utenti vulnerabili vengono riconosciute "a rischio" non si considera che spesso tali soggetti subiscono l'incidente e le sue conseguenze, risultando cioè la parte debole. Interventi di formazione superiore e permanente e di educazione rivolti ai conducenti di autoveicoli sono necessari per garantire la convivenza civile sulle strade, il rispetto

delle regole e la capacità di gestione delle situazioni impreviste o di pericolo.

ALTRE CONSIDERAZIONI

INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA:

Risultano in secondo piano o addirittura assenti gli interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture stradali e degli elementi che le compongono, così come non si parla mai di sicurezza dei sistemi di mobilità.

Eppure ci sono stati problemi di crolli di infrastrutture (ad es. ponte di Genova) o rotture di cavi di Funivie che denotano carenze nella manutenzione. Sarebbe invece opportuno prevedere e **regolamentare in modo cogente le manutenzioni ordinarie e straordinarie delle infrastrutture e dei servizi di mobilità**, inserendole anche a livello di Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

RACCOLTA DATI:

In termini di gestione della sicurezza stradale occorre **migliorare la raccolta dati** anche dando compimento a quanto già progettato al fine di allinearsi al sistema europeo CADAS.\

L'Osservatorio Nazionale appare come una sovrastruttura rispetto ai già esistenti Osservatori Regionali e alle competenze di ISTAT ed ACI; è preferibile rafforzare le strutture esistenti.

Occorre prevedere/imporre da subito la **distinzione tra feriti gravi e lievi** collegabile ad ogni singolo evento. Questa distinzione peraltro è da anni richiesta anche dalla UE.

Integrazione dei dati provenienti dalle Forze di Polizia con i dati di fonte sanitaria relativi alle persone coinvolte al fine di conoscere il tipo di lesioni dei feriti e ricollegarle a luogo e tipologia di incidente.

Accanto alla digitalizzazione dei dati di incidentalità raccolti in modo "tradizionale", prevedere la possibilità di **utilizzo di dati già digitalizzati** (scatole nere, smartphone, etc.), disponibili in automatico, contenuti nei big-data, da rendere open, utili per studi approfonditi.

Favorire una maggiore comunicazione dei livelli di sicurezza delle tratte stradali, mediante la diffusione di mappe attraverso l'uso dei sistemi di navigazione.

SPOSTAMENTI PLURIMODALI:

Nella parte di *background* si parla di veicoli autonomi e connessi di mobilità in *sharing*, ma mai in modo esplicito di una maggiore predilezione degli utenti per gli **spostamenti plurimodali**. È questa una tendenza attualmente in atto in questa fase di transizione di cui il PNSS non può non tenere conto.

MONITORAGGIO:

Mancano considerazioni sul metodo che si intende utilizzare, sarebbe preferibile esplicitare i dati di input e di output necessari alle valutazioni da fare.

Il monitoraggio è molto importante ed è altrettanto importante condividere e **rendere pubblici i risultati**, concetto di open data anche questo richiesto a gran voce dalla Comunità Europea. La proposta ACI è quella di effettuarlo periodicamente (almeno ogni 5 anni o 2 volte nel decennio) oltre che nelle eventuali revisioni del Piano.

In termini operativo da non dimenticare che **l'Unione Europea ha individuato 8 Indicatori chiave sulla sicurezza stradale: va definito subito come verranno calcolati e diffusi i risultati.**

INFRASTRUTTURA:

Classificazione delle reti stradali su due o più livelli, in modo da separare i veicoli motorizzati dagli utenti vulnerabili individuati negli obiettivi specifici. Opportune regole di circolazione per favorire la separazione delle diverse componenti di traffico. Assieme all'Associazione Italiana degli Ingegneri del Traffico e dei Trasporti ACI ha già presentato al MIMS una proposta di organizzazione della mobilità urbana con questa prerogativa per salvaguardare la sicurezza degli utenti vulnerabili, mettendo al primo posto i pedoni.

VEICOLO:

- **Rinnovo del parco veicolare** più vecchio (proposta ACI di incentivi per sostituire un veicolo vecchio (Euro 0, 1, 2, 3 e 4) con un veicolo più nuovo (Euro 5 e 6).
- **Priorità alla "obbligatorietà" della tecnologia AEB** "Freno automatico di emergenza" in grado di rilevare le utenze vulnerabili (pedoni e ciclisti)
- **Prevedere sistemi ADAS "after market" per i veicoli che non li hanno di serie o sono vecchi**
- Certificare le revisioni periodiche (ogni 2 anni per i veicoli decennali)

POST INCIDENTE:

- promuovere **l'uso delle Rescue Sheet**, tools a disposizione dei soccorritori, prezioso soprattutto in caso di veicoli ibridi ed elettrici incidentati che cominciano a creare qualche problema ai soccorritori; la rescue sheet dell'autovettura consente invece di intervenire in sicurezza sul veicolo incidentato dando tutte le informazioni su dove e come intervenire. L'app gratuita è stata sviluppata in ambito Euro NCAP, anche con il contributo di ACI.

- Per *l'eCall*, considerare l'ampliamento della rete di Centri in grado di raccogliere le chiamate di emergenza. ACI è sempre disponibile a mettere a disposizione l'esperienza maturata negli anni e la sua organizzazione del soccorso stradale, che in alcuni casi già collabora con il 112.

UOMO:

- corsi di formazione alla educazione stradale "certificati"; ACI è molto attento alla qualità della formazione sia nell'ambito delle scuole guida a brand ACI (ReadY2GO) sia nei suoi corsi di guida sicura.
- Per *l'enforcement*, prevedere/facilitare il controllo delle violazioni da remoto mediante le nuove tecnologie.