



**CAMERA DEI DEPUTATI  
IX Commissione – Trasporti**

**AUDIZIONE 30 NOVEMBRE 2021 PER L'ATTO GOVERNO 323**

**“Piano Nazionale sicurezza stradale 2030”**

Roma, 6 dicembre 2021

Gent.ma Presidente, Egr. Relatore, Egr. Onorevoli della IX Commissione,

ringrazio per l'attenzione che ancora una volta ci concedete, dandomi l'opportunità di esprimere – con il presente documento che fa seguito all'Audizione del 30/11 scorso - il punto di vista delle autoscuole sull'importante A.G. 323 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030 nei suoi indirizzi generali e Linee guida di attuazione.

L'Unasca è l'associazione delle autoscuole e degli studi di consulenza automobilistica e in questo contesto ha l'ambizione di rappresentare 8.000 imprese del settore che hanno una capillarità sul territorio con circa 10.000 punti di erogazione del servizio e più di 30.000 addetti tra dipendenti e collaboratori, con, tra questi ultimi, figure professionali quali medici, psicologi, laureati in giurisprudenza, ingegneri, ecc....

*L'associazione è poi attualmente il referente italiano dell'ERSC (European Road Safety Charter), iniziativa UE per la diffusione e l'impegno sulla sicurezza stradale.*

Una grande potenzialità a disposizione della sicurezza stradale.

La **sicurezza stradale è la mission** di ogni titolare, insegnante e istruttore di autoscuola che svolga con coscienza e amore il proprio lavoro. Infatti l'attività di autoscuola, pur essendo attività imprenditoriale, è improntata alla **"educazione stradale, alla formazione e istruzione dei conducenti"**, così come da definizione dell'articolo 123 del Codice della Strada.

Il nostro punto di vista sarà quindi improntato su questi aspetti importanti ed essenziali ai fini della sicurezza stradale e all'obiettivo di diminuire gli incidenti e le vittime della strada, fino ad arrivare all'**OBIETTIVO ZERO**, rimanendo all'interno delle tematiche del Piano stesso.

Abbiamo analizzato con interesse il Piano e in particolare le linee strategiche di cui condividiamo impostazione e contenuti. Intervverremo su due linee strategiche individuate dal Piano (2 ruote e over 65) partendo da una osservazione generale.

#### Osservazione generale

I precedenti Piani sono partiti dall'anno 2000 con una situazione tragica di incidentalità e di morte sulle strade.

Da allora i decessi sono stati ridotti da oltre 7.000 a 3.000 all'anno, risultato importante anche se non ottimale, che dimostra che il lavoro coordinato può portare a risultati positivi. A nostro giudizio tra le azioni che hanno migliorato la circolazione stradale vi è anche il miglioramento della formazione/consapevolezza dei conducenti e del sistema di esame (per citare, patente a punti, nuovi test), anche sulla spinta delle direttive comunitarie in tema di patente europea e della carta di qualificazione del conducente (autisti professionali).

E' indubbio che coloro che guidano veicoli a motore sono la maggioranza degli utenti della strada (molti pedoni e ciclisti sono anche conducenti) ed è evidente che sono anche quelli che provocano la maggior parte degli incidenti stradali.

Per questo motivo a nostro avviso il Piano dovrebbe prevedere **nuove azioni specifiche in tema di formazione e di abilitazione dei conducenti**, altrimenti non ci porterà al raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Occorre investire in riqualificazione professionale di esaminatori e di istruttori/insegnanti di autoscuola, nonché modificare il contesto di apprendimento.

Insieme alla EFA, Federazione Europea delle Autoscuole a cui Unasca, quale rappresentanza per l'Italia aderisce, abbiamo proposto a Bruxelles e proponiamo qui un modello basato su una **matrice didattica** che prevede l'esame come momento di verifica delle conoscenze (segnali, norme di comportamento, manovre) e la formazione obbligatoria come momento per costruire e affinare le competenze con focus e approfondimenti su soccorso stradale (indicato come un punto importante di riduzione delle conseguenze in caso di incidente), comprensione del rischio, uso di alcool e droghe e loro effetti sulla percezione, responsabilità civili e penali legate alla circolazione stradale,

materie su cui è difficile formulare quiz intelligenti e che incidano concretamente sulle future scelte di guida e di vita dei futuri conducenti.

Occorrerebbe anche legare la sicurezza stradale alla mobilità sostenibile e il primo passo è appunto quello di cambiare programmi e aggiornare il personale docente e il personale esaminatore.

Un piccolo passo simbolico il Parlamento lo ha fatto con la conversione in legge del DL 121/2021 Infrastrutture, nella quale si è stabilito che i corsi di “primo soccorso” per i candidati al conseguimento del KA e KB vengano effettuati dalle autoscuole, e di questo ringraziamo.

Noi siamo pronti a questa sfida, ma occorrerebbe inserire tutto ciò in un piano organico e non continuare a proporre emendamenti ai vari provvedimenti normativi che in qualche modo sfiorano il nostro mondo.

**Per questo chiediamo alla Commissione Trasporti di inserire nel PNSS un esplicito richiamo all’obbligo di formazione iniziale dei conducenti di veicoli a motore, prevedendo un minimo di ore di guida obbligatorie per le patenti di moto e ciclomotori, e al valorizzare e perfezionare la Guida Accompagnata, con in particolare un meccanismo premiale che preveda l’esonero dalle limitazioni di potenza previste all’articolo 117 del CdS per coloro che abbiano conseguito la patente seguendo tale percorso.**

#### Linee strategiche

##### 1) Partiamo dalla linea strategica “**per 2 ruote a motore**”.

Le statistiche di incidenti stradali fornite da ACI/Istat nell’anno 2020 (ultimo a disposizione) rilevano 645 vittime tra gli utilizzatori delle 2 ruote a motore, secondo valore assoluto dopo quello degli utilizzatori di autovetture (1018). Da anni, a fronte di una diminuzione generale di vittime della strada, sono percentualmente in aumento quelle dei motociclisti.

Le linee strategiche indicano come sarebbe necessario supportare l’introduzione di nuove norme, ridurre le velocità, favorire la circolazione di veicoli più sicuri, responsabilizzare gli utenti, ecc..., ma **non prevedono l’obbligo della formazione** iniziale per conseguire la **patente del ciclomotore e dei motocicli, in particolare per i minorenni**. In sostanza si dà per scontato che gli esami di teoria e di guida siano sufficienti a stabilire la preparazione dei conducenti senza preoccuparsi che le nozioni imparate e dimostrate all’esame **siano effettivamente interiorizzate e diventino valori e comportamenti virtuosi**. Le sanzioni e gli incidenti stradali, nella quasi totalità dovuti ai comportamenti umani, dimostrano che non è così e che si dovrebbero investire più tempo e più risorse nella formazione. Naturalmente anche il momento della verifica deve essere efficace, e codesta Commissione sa che così non è perché è stata più volte sollecitata, ed è a Sua volta intervenuta sul tema della carenza di esaminatori e della risposta inadeguata alle esigenze dei Cittadini sia in termini di quantità che di qualità.

Proponiamo quindi di inserire un ulteriore punto nelle linee strategiche specifiche relativo **all’obbligo di una formazione minima** per i conducenti delle 2 ruote a motore, nell’ottica del raggiungimento dell’obiettivo medio di una riduzione del 55% delle vittime per il 2030.

##### 2) Il secondo suggerimento che ci sentiamo di dare **riguarda gli over 65**.

Pure loro vengono attenzionati dal Piano Nazionale e in particolare si stabilisce che occorre “Aggiornare gli over 65 sul corretto utilizzo delle tecnologie della sicurezza attiva” e ancora “responsabilizzarli affinché prendano le opportune precauzioni per evitare incidenti e lesioni attraverso interventi di educazione e programmi di aggiornamento”.

Concordiamo pienamente e siamo disponibili a mettere a disposizione le nostre strutture, i nostri docenti e i nostri veicoli per svolgere questa funzione.

Abbiamo sentito il Ministro delle infrastrutture e mobilità sostenibili parlare di piccoli corsi on line e di pillole informative. Strumenti utili ma difficilmente efficaci, soprattutto se appannaggio di una platea con ampi limiti tecnologici e con strutture comportamentali sedimentate in anni di guida. Per modificare quest'ultimi sarebbe utile un percorso di convincimento che parta da esperienze individuali, spesso legate al territorio, in cui i partecipanti possano identificarsi e farsi guidare dall'esperienza del docente. L'adozione di nuove tecniche e tecnologie che spostino il conducente, soprattutto se di lungo corso, dalla sua comfort zone è possibile attraverso percorsi esperienziali in cui esso si possa immedesimare e percepirne il miglioramento. I dati ci dicono infatti che le nuove soluzioni tecnologiche presenti sui veicoli il più delle volte non vengono utilizzate e spesso neppure conosciute dai proprietari dei veicoli stessi. La ragione è sovente da riscontrare "nell'abbandono intellettuale" di questi conducenti e nella stratificazione di usi e modalità consolidate, non scardinate con la forza della conoscenza. Una formazione in presenza con i presupposti che abbiamo indicato renderebbe più efficace il progresso tecnologico nel suo compito di aumentare la sicurezza stradale.

Da tempo la nostra associazione è impegnata in campagne per aggiornare i conducenti già patentati attraverso distribuzione di materiale informativo (ultima la campagna "RinnovaTI"), **ma vorremmo suggerire dei brevi corsi per gli over 65, incontri di poche ore, in occasione del rinnovo della patente di guida.**

Più in generale, ogni Cittadino conducente, nell'arco della sua esistenza, attraversa varie fasi con peculiarità ed esigenze diverse. Come l'esperienza della formazione sulla sicurezza sui luoghi di lavoro ha dimostrato, un continuo percorso formativo è alla base della consapevolezza e percezione del rischio, così anche nel campo della sicurezza stradale sarebbe necessario innescare un percorso di formazione continua di tutti i conducenti dei veicoli a motore. Ad oggi solo per i conducenti professionali la normativa europea impone attraverso la Carta di Qualificazione del Conducente (CQC) un percorso di formazione continua sulla falsariga della già citata formazione sui luoghi di lavoro, con risultati tangibili in termini di maggiore responsabilizzazione e riduzione di incidentalità che coinvolge i veicoli industriali per persone o cose. Ad oggi manca un simile percorso per tutti i conducenti (che sono la maggior parte) dei veicoli leggeri. Percorsi con cadenze e tempistiche diverse, pensati con l'obiettivo di sensibilizzare e accompagnare l'evoluzione del conducente con l'aggiornamento normativo e tecnologico, ma soprattutto con l'attenzione agli aspetti psico-attitudinali della guida.

Quanto precede anche in ossequio all'allegata Risoluzione "VISION ZERO" del Parlamento Europeo in data 6 ottobre 2021 (Relatrice in Commissione TRAN On. KOUNTOURA).

Roma, 6 dicembre 2021  
Prot. n. 916/SNA/lb

Il Segretario Nazionale Autoscuole  
Emilio Patella

