

RAPPORTO FINALE

Quarta Giornata Regionale Sicurezza Stradale

Milano, 19 Novembre 2014

Negli ultimi anni in Italia l'attenzione nei confronti della sicurezza stradale da parte della comunità scientifica e degli organi di governo è cresciuta notevolmente. Contestualmente è emersa una precisa consapevolezza collettiva delle drammatiche conseguenze connesse con l'incidentalità stradale: le statistiche mostrano chiaramente che in Italia la seconda causa di morte in ordine di grandezza è rappresentata dagli incidenti stradali.

I diversi attori che si occupano del tema della sicurezza stradale, dovrebbero agire superando la tradizionale delimitazione del termine al campo del traffico, della circolazione veicolare e delle infrastrutture, per estenderla all'ambito dei comportamenti umani, delle conseguenze e delle politiche sociali.

In quest'ottica, con modifica apportata alla l.r.10/2004, è stata istituita in via permanente la Giornata regionale della sicurezza stradale, concepita come occasione per attuare iniziative, convegni e manifestazioni aventi come oggetto la memoria delle vittime della strada e la sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale.

La quarta giornata regionale della sicurezza stradale si è tenuta mercoledì 19 novembre 2014 presso la Sala "Marco Biagi" di Palazzo Lombardia a Milano e ha visto la partecipazione di circa 140 persone (per l'esattezza 137 persone iscritte di cui 16 rappresentanti della stampa).

Il convegno ha visto una tavola rotonda con proposte e osservazioni sulla riforma del Codice della Strada che è tuttora in corso di attuazione. I relatori sono stati i vari esperti provenienti dal mondo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Forze di Polizia Locale, Stradale, dell'Arma dei Carabinieri, di Società autostradali e delle associazioni no profit.

La tavola rotonda, moderata dal chairman Fabio De Rossi, Vice Direttore della rivista Quattroruote, si è svolta in due diverse sessioni.

Nella prima sessione sono intervenuti:

- Geronimo La Russa, ACM, Automobile Club Milano.
- Pier Francesco Caliarì, ANCMA, Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori.
- Domenico Crocco, AIPCR, Associazione Mondiale della Strada.
- Andrea Manfron, AISCAT, Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori.
- Paolo Mazzoni, Asso Segnaletica, Associazione Italiana Segnaletica Stradale.
- Fabio Bertolotti, Assogomma, Gruppo Produttori Pneumatici.

Nella seconda sessione sono intervenuti:

- Cesare Galbiati, UNASCA, Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica.
- Roberto Maiocchi, Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada onlus.

- Giordano Biserni, ASAPS, Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale.
- Roberto Novelli, Polizia Locale Città di Brescia.
- Riccardo Peviani, Polizia Stradale.
- Luca Necci, Nucleo Radiomobile. Arma dei Carabinieri.

Dall'interessante confronto tra i diversi soggetti intervenuti sono emerse alcune principali riflessioni di utile spunto per meglio comprendere la sicurezza stradale vista come una problematica dalle vaste implicazioni intorno alla quale si incrociano aspetti tecnici legati all'organizzazione delle infrastrutture, aspetti culturali legati ai comportamenti dei diversi attori sociali, aspetti sociali legati ai costi umani, aspetti economici, ambientali ed urbanistici.

In particolare:

1. La dimensione tecnologica ed infrastrutturale.

Le inadeguatezze infrastrutturali, possono contribuire ad aumentare l'insicurezza stradale. Gli aspetti più problematici emersi nel corso della giornata riguardano da un lato il mancato o parziale adeguamento della segnaletica stradale (in alcune strade sono ancora presenti segnali non conformi alle direttive comunitarie o al nuovo Codice della Strada) e dall'altro lato la carente manutenzione nella segnaletica che incrementa, invece di far diminuire, il rischio di incidenti.

E' emerso che risulta prioritario investire sull'infrastruttura in termini di manutenzione e di nuove tecnologie (sia applicate alle infrastrutture che ai veicoli): non è concepibile, nel 2014, avere ancora elementi infrastrutturali non a norma (per es. guard-rail obsoleti, ecc.).

2. Il concetto della responsabilità.

Alla base di una vera riforma del Codice della Strada deve esserci la consapevolezza del rispetto delle regole da parte di qualsiasi utente che circola sulle strade altrimenti qualsiasi tentativo di riforma è vano e si concorre a favorire una sorta di "evasione di responsabilità". Il tema della responsabilità nella condotta di guida è un aspetto particolarmente delicato che coinvolge da un lato la consapevolezza delle conseguenze potenzialmente molto gravi delle proprie azioni, dall'altro la coscienza del fatto che la propria condotta avrà ripercussioni anche sugli altri.

Spesso esistono una varietà di discorsi disomogenei a livello politico-istituzionale, ma anche a livello tecnico, sull'attribuzione delle responsabilità dell'incidentalità stradale: non è ancora stata superata l'annosa contrapposizione fra cause infrastrutturali e comportamenti umani come principale causa degli incidenti stradali, e questo rende difficile attuare interventi di largo respiro che non si concentrino ora sul primo ora sul secondo aspetto trascurando la natura multidimensionale del fenomeno.

3. Gli utenti vulnerabili

Il nuovo Codice della Strada, attualmente in discussione, riconosce ai ciclisti e ai pedoni un ruolo centrale nella mobilità urbana. Chi cammina e usa la bicicletta non sarà più considerato un utente debole, ma vulnerabile, per evidenziare il legame in termini di sicurezza con i comportamenti altrui.

Esistono inoltre degli utenti che, indipendentemente dal ruolo nel traffico (pedone, conducente, passeggero), sono, per loro stessa natura, "fragili", ad es. gli anziani ed i bambini la cui vulnerabilità risulta particolarmente elevata nelle aree urbane.

Nel dibattito si è focalizzata l'attenzione sull'importanza di sostenere azioni che contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale per gli utenti vulnerabili della strada come, ad esempio, l'implementazione di buone pratiche e la realizzazione di azioni innovative per la sicurezza stradale.

4. L'utilizzo di alcool e droghe

In Italia ancora non si conoscono i dati degli incidenti mortali provocati da conducenti a causa dell'abuso di alcol e droghe. L'omicidio stradale nonostante le proposte delle associazioni, non è stato ancora approvato. Sulla strada si continua a morire e le pene per chi è ubriaco o drogato, di fatto non vengono scontate. I vari comandi di polizia per contrastare l'abuso di alcol e droghe nei conducenti molto spesso non hanno a disposizione una strumentazione adeguata che possa risultare efficace (per es. etilometri da utilizzare nei controlli e comunque sempre in occasione di incidenti stradali).

Di seguito le proposte emerse:

TEMATISMO	OSSERVAZIONI
CORSI DI GUIDA SICURA	Si propone l'obbligatorietà (come già avviene in Austria) dei corsi di guida sicura per neo-patentati per formare i giovani conducenti ad una guida più consapevole e ad una conoscenza del veicolo che si guida.
IMPIANTO SANZIONATORIO	Prevedere un impianto sanzionatorio più graduale e più chiaro. In quest'ottica si auspica una modifica del Codice della Strada che vada verso la semplificazione, con pochi principi ma chiari e ben sanzionati.
ILLEGALITÀ LEGATE AL RC AUTO	Prevedere nel Nuovo Codice della Strada la possibilità di risolvere i problemi legati alla circolazione di veicoli senza RC auto. Molto spesso, anche in questo caso, esistono gli strumenti ma non possono essere utilizzati per problemi normativi.
CULTURA ED EDUCAZIONE STRADALE	Si pone l'attenzione di un salto di qualità sull'insegnamento di un'educazione stradale "diversa" al fine di formare dei buoni utenti della strada.
	Le scuole dovrebbero creare dei "campus" estivi che raccontassero il mondo delle due e quattro ruote e cosa significhi andare per strada.
	Si chiede maggiore coinvolgimento alle famiglie, primo nucleo educativo dei ragazzi che prenderanno la patente.
	Bisogna iniziare ad educare da piccoli gli italiani parlando di un "approccio psicologico alla norma". Ai bambini si deve paragonare la patente ad un porto d'armi perché il rispetto della norma non ammette deroghe. Se vi sono le risorse esse sono da spenderle andando nelle scuole di ogni ordine e grado.
PRODOTTI LEGATI ALLA SICUREZZA MOTOCICLISTI	È stato richiesto, ed è passato come emendamento delle legge di stabilità, un incentivo che prevede la riduzione del 50% sul prezzo di abbigliamento protettivo dei motociclisti (paraschiama, airbag, ecc.).

RISPETTO DELLE NORME SULLA SICUREZZA STRADALE	A fronte di spunti più che positivi che contribuiscono a prevenire incidenti stradali (ergastolo della patente, sistemi telematici per il controllo della circolazione) la chiave di lettura per eliminare l'equazione "strada uguale morte" risiede nell'eliminazione del concetto di buonismo. Posto che rispettare le regole significhi salvare vite umane, il buonismo diviene inevitabilmente una variante di irresponsabilità e di mancanza di rispetto della vita.
	Va recuperato il rispetto delle regole. Il Codice della Strada non serve a nulla se non ci sarà la forza di farlo rispettare; i controlli devono esserci e chi è addetto ai controlli deve operare con inflessibilità.
	Si chiede una sempre maggiore sinergia tra le Associazioni che si occupano del rispetto delle regole e le Forze dell'Ordine.
GESTIONE DELLA MOBILITÀ E DELLA SICUREZZA DELLA RETE AUTOSTRADALE	Investimento nella manutenzione dell'infrastruttura e nell'incremento della tecnologia (controllo dell'infrastruttura in tempo reale, mappatura dell'intera rete stradale, ecc.). Un elemento fondamentale nella gestione della sicurezza autostradale è dato dal ruolo della polizia stradale che opera sulla rete.
FINANZIAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE	Si propone per il futuro di esportare il pedaggio anche su strade che oggi sono gratuite e, in periodi di spending-review, si propone di focalizzarsi sulla priorità degli interventi così da ottimizzare le risorse a disposizione.
	Si auspica che venga rispettato l'art.208 del Codice della Strada che prevede che il 50% dei soldi derivanti dalle multe venga impiegato in sicurezza stradale (questo non avviene quasi mai).
SEGNALETICA STRADALE	A fronte di una situazione drammatica sullo stato di fatto della segnaletica stradale (con interventi di denuncia su giornali nazionali e locali) si auspica all'emanazione, da parte del Ministero, del Decreto Attuativo della Direttiva Europea in modo da avere un regolamento a livello nazionale, su cui confrontarsi e parametrarsi.
	L'analisi dell'incidentalità legata alla segnaletica stradale andrebbe declinata facendo schede di analisi dell'incidente in modo preciso e puntuale.
	È necessaria la manutenzione della segnaletica e non va nascosta la responsabilità dell'Ente gestore della strada.
	Si sta portando all'attenzione del Ministero le best-practice per la protezione dell'utenza vulnerabile proponendo di rendere più evidenti, come nel resto d'Europa, alcuni segnali davanti alle scuole, agli ospedali o semplicemente in prossimità degli attraversamenti stradali (tra i paesi più rappresentativi: Spagna, Germania, Francia, Olanda, Inghilterra).
PNEUMATICI E SICUREZZA STRADALE	Le aziende produttrici di pneumatici devono continuare ad investire in ricerca e sviluppo per l'innovazione del prodotto cercando di risolvere problemi legati alla tecnologia e alla manutenzione.

<p>IL RUOLO DELLE AUTOSCUOLE</p>	<p>In termini di guida sicura intesa come una guida che porta alla piena consapevolezza delle proprie azioni da parte delle autoscuole, vi è la sfida di porre una sempre maggiore attenzione non solo al neopatentato ma anche a colui che invece deve rinnovare la patente. Si propone un manuale pensato come uno strumento d'avanguardia che sia veicolo di comunicazione della sicurezza stradale a disposizione di chiunque voglia aggiornarsi riguardo a temi innovativi che si sono sviluppati in tempi recenti.</p>
<p>ALCOL E DROGHE</p>	<p>Vi è la sfida di migliorare la qualità delle autoscuole che sono, a pieno titolo, le titolari della formazione incentivando, per esempio, i loro istruttori a seguire percorsi di aggiornamento come previsto dalla normativa</p> <p>Si chiede la necessità di fare maggiore chiarezza e si insiste sulla necessità di avere a disposizione i dati per conoscere gli incidenti dovuti all'utilizzo di alcool e droga (come avviene in Inghilterra). Si deve mettere le forze dell'ordine in grado di rispondere adeguatamente al problema con strumentazioni idonee che permettano di applicare le regole.</p> <p>La polizia stradale si pone come uno tra i principali obiettivi la prevenzione e la repressione del fenomeno di guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Settimanalmente tutte le sezioni di polizia stradale espletano un servizio mirato denominato "stragi del sabato sera" e che vede impegnate pattuglie al fine di prevenire questo tipo di fattispecie.</p>
<p>IL RUOLO DELLE FORZE DELL'ORDINE</p>	<p>Si auspica un'intensificazione dell'ambito del coordinamento tra le forze di Polizia con 'ausilio della Prefettura per ottimizzare e razionalizzare le poche risorse (specialmente nei piccoli centri urbani).</p> <p>Si chiede di continuare a procedere sul percorso che porta ad una sempre più proficua attività di ausilio della Polizia Stradale.</p> <p>È necessaria la prevenzione per fare meglio comprendere al cittadino il motivo per il quale le forze dell'ordine sono sul territorio.</p> <p>Controllare in modo sempre più frequente ed efficace i veicoli commerciali. Il Codice della Strada infatti contempla una serie di norme che parlano del rispetto dei tempi di pausa dei conducenti dei mezzi pesanti. Ciò è fondamentale perché un eventuale colpo di sonno potrebbe determinare effetti molto gravi.</p> <p>Legittimazione del ritiro della patente già alle persone che con un'azione effettuano manovre brutali senza per forza arrivare all'omicidio. Va effettuato un perseguimento selettivo senza fare sconti: chi sbaglia paga.</p>

Al dibattito hanno fatto seguito gli interventi di Carla Castelli e di Antonio Lentini (rispettivamente dirigenti dell'Area Territoriale e dell'Area Economica e Statistica di Éupolis Lombardia) che hanno illustrato l'incidentalità stradale in Lombardia ed alcune delle principali evidenze sulla rete stradale di interesse regionale.

L'Assessore alla Sicurezza, Protezione civile e Immigrazione, Simona Bordonali ha concluso l'evento. Durante il suo intervento ha concentrato l'attenzione sul tema dell'inasprimento delle pene e sulla necessità di un maggiore controllo del territorio attraverso operazioni di prevenzione.

Il rapporto con i media è stato gestito dalla segreteria dell'Assessore; al convegno sono state consegnate n°12 cartelle stampa contenenti un pacchetto completo del dossier regionale e degli approfondimenti statistici provinciali.