

3° PIN SULLA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA



18 settembre 2013
Sala del Parlamentino
CNEL



Umberto Guidoni

Segretario Generale Fondazione ANIA per la sicurezza stradale



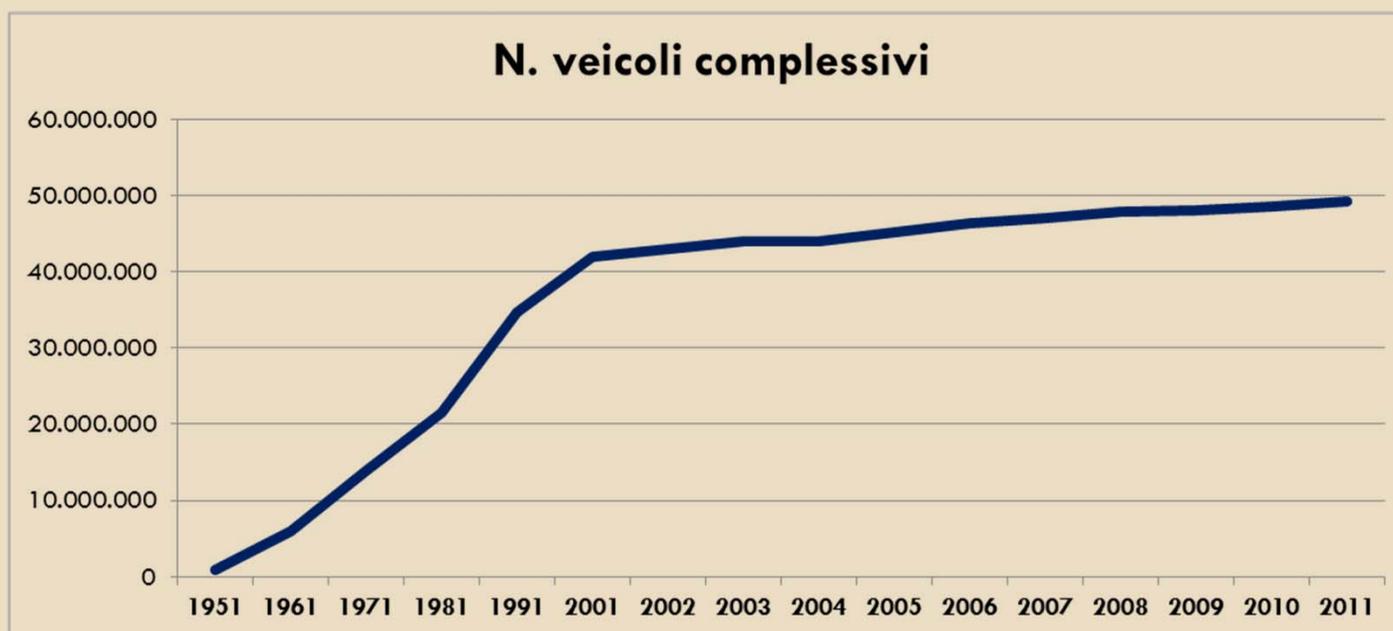
LA SITUAZIONE ATTUALE: MOBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

L'evoluzione della motorizzazione



Dagli anni '50 ad oggi in Italia il parco veicolare è passato da quasi 900.000 mezzi ad oltre 48 milioni di unità.

Facile intuire come l'elevato livello di motorizzazione, a fronte di un profondo ritardo infrastrutturale, sia diventato un problema complesso.

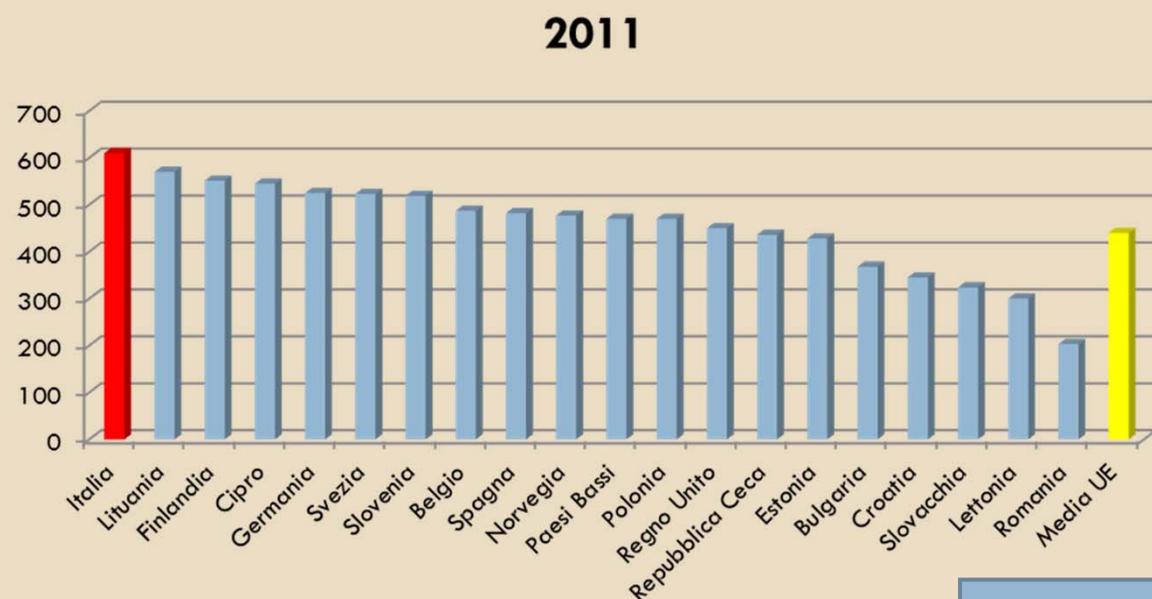


Fonte: Autoritratto- Aci

Il parco veicolare italiano nel contesto europeo



All'Italia spetta il primato del maggior numero di veicoli circolanti rispetto alla popolazione. Con **610** mezzi ogni 1.000 abitanti il nostro Paese si colloca al 1° posto nella graduatoria UE27 e molto al di sopra della media europea di 440 veicoli per 1.000 persone.



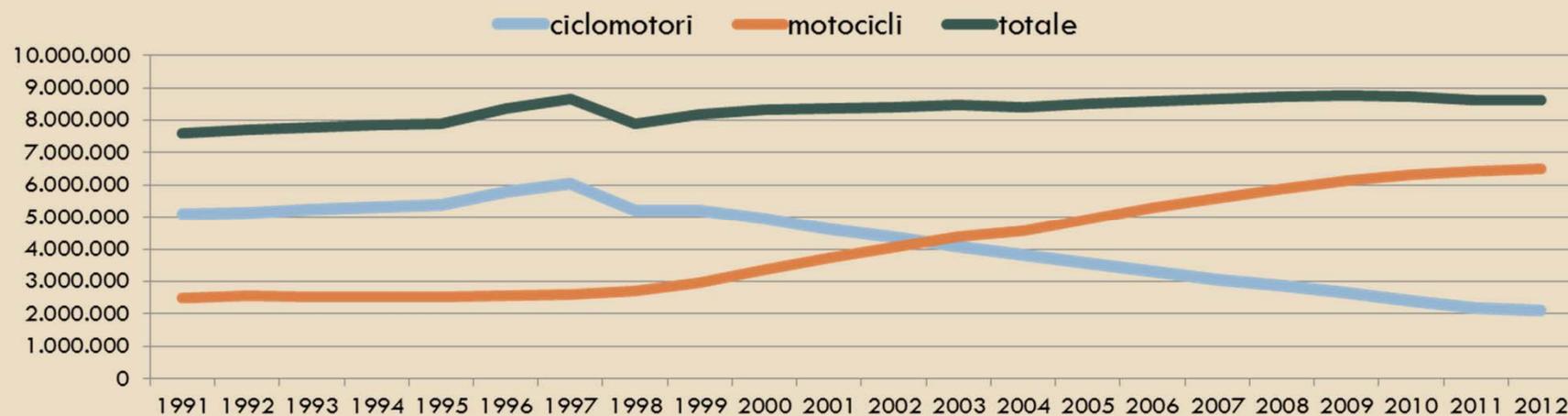
610 mezzi ogni
1.000 abitanti,
rispetto a una media
europea di **440**

Cresce l'uso delle due ruote ...



Nell'ambito del parco circolante le automobili rappresentano il 75% del totale. Ma negli ultimi vent'anni l'uso delle due ruote a motore è cresciuto del 69%.

Anche le persone che utilizzano la bicicletta in Italia negli ultimi anni sono in crescita, soprattutto se parliamo di mobilità urbana, ma è un aumento non misurabile perché molto disomogeneo, tra Nord e Sud, e anche tra città e città. A Milano, ad esempio, si parla di un aumento annuo dell'8%, a Roma del 4%.



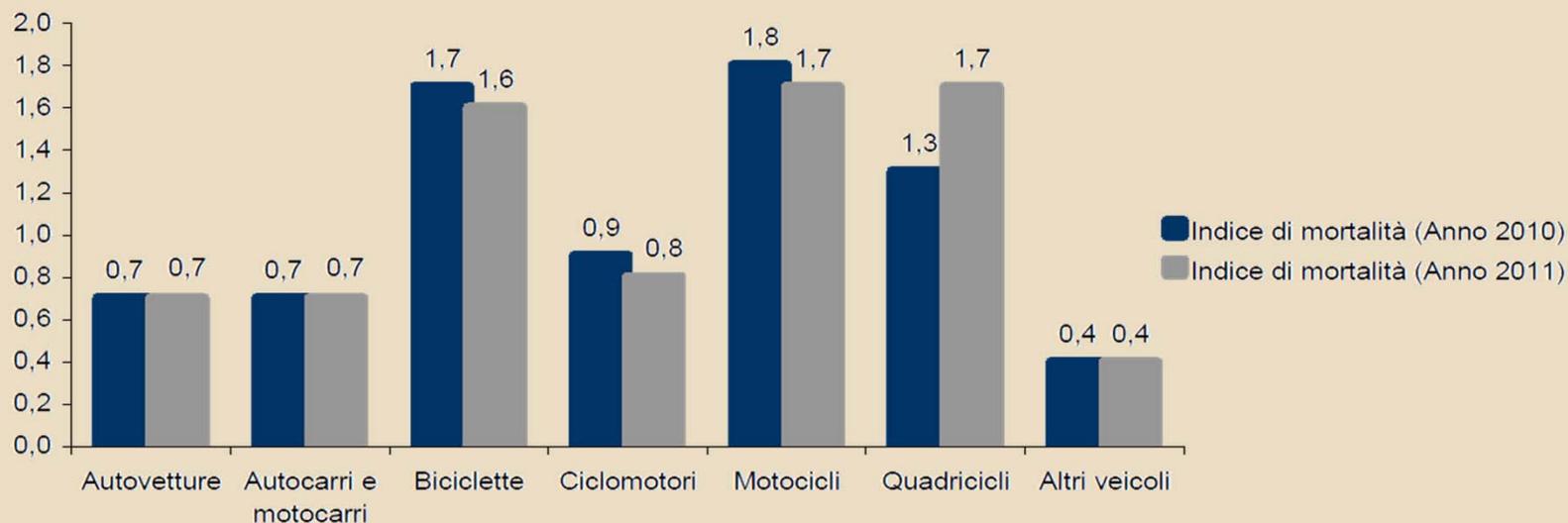
I fattori che incentivano l'uso delle 2 ruote

- La crisi economica e il prezzo del petrolio che dal 1990 si è centuplicato, hanno portato ad un drastico calo del numero degli spostamenti medi quotidiani, scesi del 13,4% nel 2011 rispetto al 2010.
- Inoltre, il clima mite che caratterizza il Bel Paese favorisce e incentiva l'uso di veicoli alternativi, come i mezzi a due ruote a motore e non, durante tutto l'arco dell'anno.

Le criticità delle «due ruote»...

Se da un lato però, i mezzi a due ruote «risolvono» problemi economici e di mobilità, dall'altro rendono il conducente più esposto ai rischi della strada.

Ricordiamo infatti, che i valori più elevati dell'indice di mortalità (morti/incidenti) si registrano proprio con le biciclette e i motocicli.



Ma quali sono i fattori di rischio?



Comportamenti alla guida: le moto

Da una recente indagine della Fondazione ANIA emerge che da un punto di vista dello stile di vita, l'utilizzo delle due ruote a motore viene spesso associato:



I risultati sulla condotta di guida sono però allarmanti, in quanto i motociclisti italiani ritengono di poter:

percorrere una strada contromano	18%
passare sul marciapiede per superare gli ostacoli	19%
superare i limiti di velocità stabiliti	25%
passare sulle corsie preferenziali di bus/taxi	26%
zigzagare in caso di auto incolonnate	28%
passare col giallo	32%

Comportamenti alla guida: le moto



Queste risposte celano diffusi comportamenti scorretti che portano a privilegiare condotte illecite per risparmiare tempo a discapito della sicurezza.

Tale atteggiamento di deresponsabilizzazione è legato alla convinzione che chi guida uno scooter ha un'ampia libertà di movimento e il diritto di aspettarsi dagli altri e non da se stesso, i comportamenti idonei a tutelare la propria incolumità.

Va detto, inoltre, che la scarsa manutenzione delle strade, la pericolosità dei guard-rail e altri problemi infrastrutturali rappresentano un grave pericolo per i centauro.

Comportamenti alla guida: le biciclette



L'uso della bicicletta in Italia comporta problemi ancora maggiori, non solo comportamentali, ma anche legati alle infrastrutture.

Gli italiani in bicicletta:

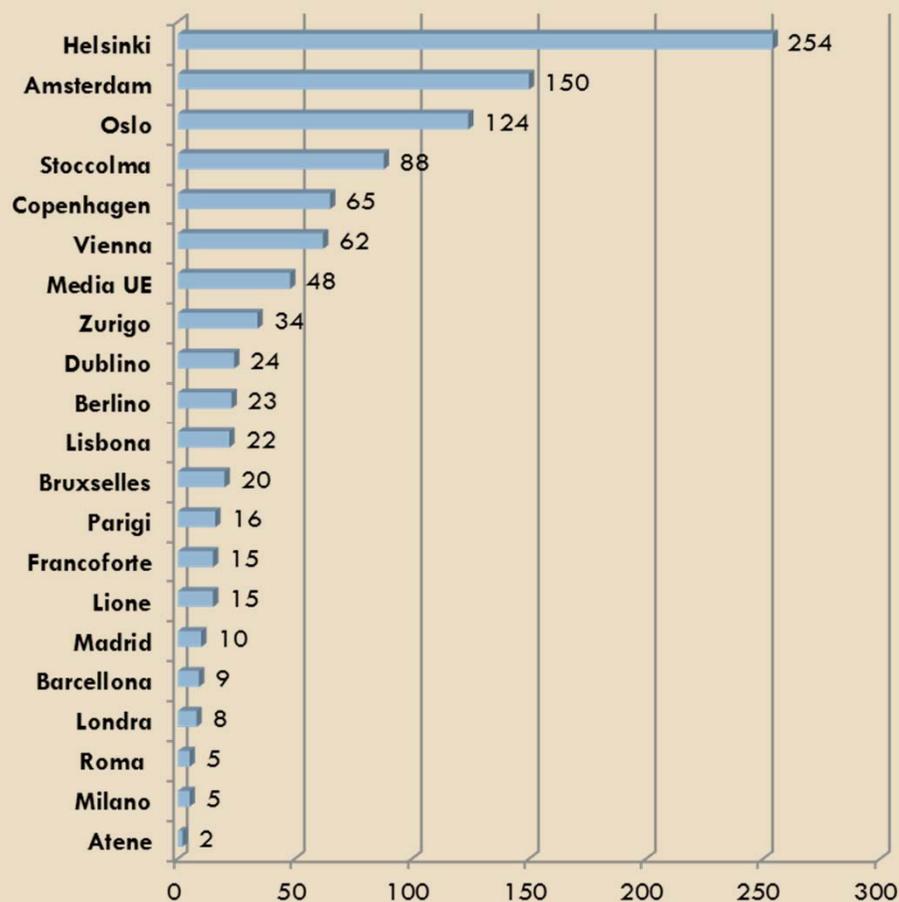
passano quando il semaforo è rosso	19%
zigzagano in caso di auto incolonnate	21%
imboccano una strada contromano	25%
usano le corsie preferenziali di bus e taxi	28%
passano con il giallo	30%
passano sul marciapiede per superare gli ingorghi	31%

I ciclisti si sentono particolarmente vulnerabili, ma nello stesso tempo non seguono, generalmente, le regole stradali perché ritengono di essere esentati. Sottovalutano, così, il rischio derivante da comportamenti contrari alle regole della strada.

INFRASTRUTTURE: le biciclette



Estensione piste ciclabili (m/100 abitanti)



Attualmente in Europa circolano circa 300 milioni di biciclette, cioè una bicicletta ogni 2,4 persone, ma la diffusione è fortemente differenziata nei diversi Paesi.

In Europa, l'offerta media di piste ciclabili è di 48 metri ogni 100 abitanti. Il primato spetta ad Helsinki, con 254 metri, seguita dai 150 di Amsterdam e dai 124 di Oslo, in coda Roma e Milano con 5 metri.

L'Italia resta ancora indietro rispetto agli altri stati europei: nonostante negli ultimi 10 anni l'estensione delle piste ciclabili sia triplicato, gli spostamenti con le bici sono ancora limitati. Il motivo alla base è che non esiste un adeguato livello di infrastrutture che possa facilitare l'uso della bici in totale sicurezza.

I NUMERI, LE CONSEGUENZE ...



Da queste premesse ne deriva che, mentre si raggiungono risultati soddisfacenti sulla sicurezza stradale, le categorie dei cosiddetti «utenti deboli» sono ancora lontane dall'essere adeguatamente tutelate.

- Negli ultimi 10 anni, il numero complessivo delle vittime si è ridotto del **45,6%**; quello delle due ruote, nello stesso periodo, «solo» del **20%**.
- Nel 2001 la quota % delle vittime delle due ruote sul totale era del **27%**, oggi è salita di 10 punti percentuali, raggiungendo il **37%**.
- Le automobili, che rappresentano il **75%** dei mezzi in circolazione, hanno invece raggiunto dal 2001 il dimezzamento delle vittime su strada (-52%).

Azioni concrete



- Nel corso degli anni molto è stato fatto per cercare di contrastare le principali cause di incidentalità.

Ma non è abbastanza.

- E' evidente che sono necessarie altre azioni più forti e più orientate su particolari categorie di utenti che fino ad oggi hanno avuto meno norme in grado di tutelarli e di orientarli verso il rispetto delle regole.

Road Safety  PIN



LE PROPOSTE DELLA FONDAZIONE ANIA

Un Codice della Strada semplificato



- Il rispetto delle regole è inscindibilmente vincolato alla conoscenza delle stesse che a sua volta dipende dalla chiarezza e dalla stabilità dell'intero sistema.
- Purtroppo, il Codice della Strada italiano si distingue per la sua complessità e per i continui interventi di modifica.
- **Si propone** una semplificazione del CdS, mantenendo al suo interno le norme relative ai comportamenti, separandole dalle norme strettamente tecniche.
- Il fatto che l'attuale governo voglia muoversi in questa direzione è positivo perché consentirebbe all'Italia di avere un Codice moderno e in linea con quelli di altri Paesi europei.

Sicurezza per le infrastrutture



- Una delle concause di incidentalità è individuabile nei difetti costruttivi e/o di manutenzione delle infrastrutture esistenti che inducono nell'automobilista errori di percezione dell'ambiente stradale o amplificano gli effetti di distrazioni alla guida.
- **Si propone** di introdurre, una sanzione a carico delle Amministrazioni che non destinano una quota percentuale dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie, alla manutenzione delle strade. La sanzione si potrebbe configurare in una riduzione percentuale dei trasferimenti dello stato centrale.

Percorsi formativi per i “cattivi guidatori”



- Persone che hanno commesso gravi infrazioni e che sono recidive (come per la guida in stato di ebbrezza) hanno necessità di misure terapeutico-riabilitative con lo scopo di modificare in modo adeguato e stabile il loro comportamento alla guida.
- **Si propone** di inserire nel CdS l'obbligo, per coloro che, nella commissione di infrazioni gravi, abbiano prodotto incidenti e/o in caso di recidive (nella commissione di infrazioni gravi) di frequentare corsi di ***driver improvement***, con una valutazione psicologica dei risultati del percorso formativo.

Il sistema alcol-lock



- Va garantito che i guidatori professionali abbiano sulla strada un comportamento rispettoso delle regole. Per questo la normativa obbliga i guidatori professionali al tasso alcolemico 0 ed alla verifica periodica dell'assunzione di sostanze.
- **Si propone** pertanto di integrare l'Articolo 186 "Guida sotto l'influenza dell'alcool" con il comma: qualora il guidatore professionale in stato d'ebbrezza sia già stato precedentemente sanzionato per la medesima violazione, per poter riottenere la patente è obbligato ad installare sul proprio veicolo un sistema alcol-lock secondo le caratteristiche riconosciute e a darne certificazione al Ministero dei Trasporti.

Obbligo dell'uso del casco in bicicletta



- Più del 50% degli incidenti in bici comportano lesioni alla testa. I traumatologi spiegano che il ciclista in caduta non ha quasi mai il tempo di ripararsi la testa con le mani, tenute, fino all'ultimo istante, aggrappate al manubrio dall'istintivo tentativo di rimanere in equilibrio.
- **Si propone** di modificare l'Articolo 171, "Uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote" inserendo che durante la marcia, ai ciclisti che abbiano un'età inferiore ai 12 anni è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo in conformità con i regolamenti emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite. Va prevista una sanzione pecuniaria per la violazione di tale obbligo.

Conclusioni



Queste sono alcune proposte di riforma del Codice della Strada.

Ma accanto agli interventi normativi, di per sé necessari, non ci si può esimere dal far diventare la sicurezza stradale un punto prioritario dell'azione di governo.

Questo è uno snodo cruciale che consentirebbe all'Italia di allinearsi all'Europa, in primis con azioni di sistema e successivamente con il miglioramento dei risultati nelle statistiche sull'incidentalità.



GRAZIE PER L'ATTENZIONE

www.fondazioneania.it