

AGENZIA CONFEDERALE DEI TRASPORTI E SERVIZI - AGENS

Audizione AGENS

"Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Dott. Angelo Costa *Consigliere*

Commissione IX^a (Trasporti, poste e telecomunicazioni)
Camera dei Deputati

Roma, 14 Novembre 2023

Onorevole Presidente, Gentili Deputate e Deputati,

grazie per l'invito a rappresentare in questa sede istituzionale il contributo che AGENS, Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi, può fornire alla competente Commissione Parlamentare nell'ambito dell'esame delle proposte per “Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”.

AGENS, costituita il 28 febbraio 1992 rappresenta gli interessi del settore dei trasporti e dei servizi in ambito di Confindustria e persegue l'obiettivo della piena integrazione del settore dei trasporti nel sistema di rappresentanza del mondo produttivo, in dialogo permanente e strutturato con il settore manifatturiero. AGENS ha seguito e rafforzato la propria rappresentanza anche nel settore servizi connessi al trasporto, accompagnando l'evoluzione del mercato del comparto e delle relative esigenze di compiuta rappresentatività.

La missione dell'AGENS è di rappresentare le imprese associate nei rapporti con le istituzioni nazionali e territoriali, con le organizzazioni economiche e con le rappresentanze politiche e sindacali, a livello nazionale e internazionale. Questo ruolo lo svolge sollecitando tra i suoi associati e nel Paese, il riconoscimento del valore sociale ed economico della erogazione dei servizi di trasporto e promuovendo la modernizzazione del sistema trasporti avendo individuato in esso uno dei punti nodali per lo sviluppo del Paese.

AGENS è impegnato nell'ambito delle proprie attività di sostegno allo sviluppo del trasporto pubblico stradale perseguendo gli obiettivi di efficienza, decarbonizzazione, sostenibilità e sicurezza, di cui precisamente alla presente audizione.

Con la presente memoria AGENS non tratterà specificatamente i temi delle proposte di modifica del Codice della Strada di cui in premessa ma fornirà considerazioni nel quadro di una migliore relazione del sistema dei trasporti pubblici con le politiche di sicurezza stradale per le azioni, misure ed interventi che Parlamento e Governo intenderanno perseguire nell'ambito delle loro prerogative per ridurre i rischi di incidentalità e mitigarne le conseguenze.

"Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Contributo AGENS

La sicurezza è una disciplina che si compone di diversi livelli attuativi che posseggono efficacia crescente nel proteggere le persone e le cose. Il livello di efficacia maggiore è l'eliminazione del rischio alla fonte che implicherebbe non portare avanti alcun viaggio mentre quelli di minore efficacia sono l'introduzione di misure di abilitazione, protezione e controllo alla circolazione insieme all'adozione ed utilizzo di sistemi di protezione individuale. Tra questi estremi si collocano la scelta di soluzioni di trasporto più sicuri e le misure di progettazione, costruzione e manutenzione di strade e veicoli per renderli sempre più affidabili e protetti. In questo senso, ad esempio, le "smart roads" sono una soluzione innovativa ed ingegneristicamente avanzata di coniugare una protezione passiva relegata alla progettazione geometrica ottima con l'introduzione di strumenti digitali di ausilio alla circolazione. L'avanzamento delle tecnologie digitali di comunicazione ed una sensoristica sempre più evoluta possono accedere a livelli di scambio informativo veicolo-strada e veicolo-veicolo per assicurare informazioni sulle condizioni stradali, del traffico e di imprevisti non visibili. Ma ancora più il numero di sensori, a bordo e su strada, favorirà la conoscenza dell'ambiente circostante ai veicoli e l'elaborazione delle informazioni con tecniche di Intelligenza Artificiale che potranno favorire un livello di sicurezza superiore. Già oggi i sistemi ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) presenti nei veicoli offrono supporto alla guida sicura sorvegliando ed intervenendo in condizioni di rischio percepito secondo algoritmi, implementati a bordo dei veicoli, per recuperare situazioni di distrazione o di mancanza di controllo veicolare. Ed il futuro dovrebbe aprirsi con sistemi di guida autonoma a livelli crescenti e differenziati capaci di operare in sicurezza e di adattarsi alle condizioni ambientali della strada e della circolazione.

L'intervento della tecnologia, seppur avvincente e promettente, non è ancora da solo capace di superare alcuni elementi di criticità che richiedono, allo stato attuale, la presenza dell'uomo alla guida e quindi l'esigenza di esaminare elementi di rischio legati a comportamenti non prevedibili o non contemplati dalle norme che regolano la circolazione. Il fattore umano è un elemento che presenta carattere di imprevedibilità, e sebbene i comportamenti umani siano soggetti alle norme disciplinanti la condotta di guida, può accadere che, per cause originate da disattenzione o modi di fare non confacenti con le esigenze della conduzione di veicoli, non si abbia il pieno e totale controllo del mezzo.

Le statistiche, debitamente riportate nella documentazione allegata alle proposte di modifica del codice della strada, evidenziano con ricchezza di dettaglio i numeri dell'incidentalità severa che pongono l'Italia in vetta al triste primato della mortalità in Europa. Tra i paesi della Unione Europea allargata (EU28) la media del tasso di mortalità è di 43 per milione di abitanti e l'Italia presenta 53.6 vittime per milione di abitanti (ISFORT su elaborazione dati ACI e ISTAT). In rapporto agli incidenti il tasso di mortalità italiano è 1.9% con 165.889 incidenti nel 2022. Il dato positivo è che in venti anni è diminuito il tasso di mortalità per incidente ed il numero di incidenti. Il 15,4% dei decessi ha coinvolto pedoni (485

vittime nel 2022) ma in calo rispetto al passato. Questo dato “positivo” è frutto sia di una migliore protezione passiva dei veicoli che di una maggiore azione di controllo sulle strade.

Tuttavia è rilevante il numero di biciclette e monopattini elettrici coinvolti in eventi incidentali ed il tasso di crescita per questi ultimi è pari al 38,9% rispetto all’anno precedente. Il trasporto pubblico stradale si dimostra settore con una bassa incidentalità e con un numero ridotto di eventi luttuosi (22 decessi e 2220 veicoli interessati nel 2022) evidenziando come uno spostamento modale dalla mobilità privata a quella pubblica è foriero di una forte riduzione della incidentalità e delle conseguenze in numero di decessi e feriti.

Come riferito in premessa il fattore umano è quello che rappresenta l’elemento dirimente nel favorire gli incidenti. Uno delle componenti di rischio è la guida in stato di ebbrezza che sebbene già sottoposta a vincoli stringenti è ancora causa di incidenti alcol correlati. Come riferimento i dati rilevati da Polizia stradale e Carabinieri (circa 1/3 di quelli avvenuti) presentano nel 2021, su un totale di 52.459 incidenti con lesioni, ben 5.085 causati con almeno un conducente in stato di ebbrezza ossia il 9,6%. In riferimento agli anni 2020 e 2019 le percentuali del 9,2% e 8,7% mostrano un trend in crescita. Su questi numeri è possibile avanzare alcune considerazioni utili a conoscere meglio il fenomeno e alle azioni positive attuabili per contenere e ridurre la numerosità incidentale alcol correlata.

L’attività di repressione delle violazioni del codice stradale per la guida in stato di ebbrezza è sicuramente un cardine delle azioni per una migliore sicurezza lungo le strade. Questa incessante azione deve essere sostenuta da una continua e sempre più forte iniziativa di comunicazione verso chi si pone alla guida al fine di guadagnare coscienza dei pericoli per se e per gli altri in caso di inosservanza delle norme del codice stradale sui limiti ammissibili per l’alcolemia durante la guida. L’educazione stradale dovrebbe essere una parte della nostra coscienza civica per rispettare ed essere rispettati, per salvaguardare se stessi e gli altri durante i nostri spostamenti. Il Parlamento dovrebbe adoperarsi per rendere reale l’insegnamento della guida sicura nelle scuole, per quei giovani che si approssimano alla maggiore età ed educarli nelle condotte di guida delle vecchie e nuove modalità di trasporto.

La tecnologia potrà avere un ruolo ulteriore nel rafforzare i livelli di sicurezza attraverso l’implementazione dei dispositivi “alcohol interlock” capaci di inibire la partenza in caso di alcolemia superiore alla soglia ammissibile. In alcuni paesi questo dispositivo è già previsto e si stima che i decessi causati da guida sotto effetto di alcool si siano ridotte del 15%. L’esigenza di evitare frodi richiede un ripetizione del test durante il percorso e questo potrebbe essere fonte di distrazione e di pericolo mentre si è alla guida. Inoltre il sistema di rilevazione potrebbe generare falsi positivi. Soluzioni diverse possono superare il rischio durante la guida agendo come chiave di apertura del veicolo abbinandolo al riconoscimento personale.

La Comunità Europea ha lavorato per rendere l’introduzione dei dispositivi “alcohol interlock” possibile su tutti i veicoli di nuova costruzione per le categorie N e d M. Come previsto dal regolamento delegato della Commissione 2021/1243 i costruttori dovranno predisporre per i nuovi veicoli la possibilità di inserire in modalità aftermarket i dispositivi di blocco per alcool test.

In seguito all’esperienza di test su strada svolta nel 2018 in Piemonte con una compagnia di bus del trasporto pubblico si è giunti alla predisposizione di una proposta di legge per l’introduzione di questi dispositivi sui veicoli dei soggetti risultati positivi alla guida in stato di ebbrezza.

Il risvolto economico porterebbe le aziende del trasporto pubblico a dover provvedere con investimenti di un certo peso all’adeguamento dei mezzi per dotarli dei dispositivi. Per il trasporto urbano

potrebbe essere eseguito in alternativa un controllo non a bordo ma a terra in fase di presa in carico del mezzo ad inizio turno limitando il numero di dispositivi di controllo.

Un ulteriore fattore di pericolo è la distrazione che discende dall'uso improprio dei dispositivi di comunicazione personale (smartphone e similari). Sempre più spesso durante la guida si è distratti dalla presenza del telefono mobile con cui si interagisce per comunicare con terzi. E questa diffusa abitudine, specialmente giovanile, risulta ancora più negativa con l'uso delle piattaforme social che richiedono l'interazione attraverso la tastiera alfanumerica. Quindi distrazione per osservare il display e distrazione per scrivere con il risultato di governare il veicolo con una sola mano.

L'incidentalità per utilizzo di smatphone è stimata dalla Fondazione ANIA per la sicurezza stradale come prima causa di incidenti con un rischio potenziale 4 volte superiore rispetto a chi non lo usa. ISTAT dichiara che il 15% degli incidenti sono dovuti a distrazione o indecisione mentre l'ACI rileva che inviare un messaggio richiede 10 almeno 10 secondi durante i quali si percorrono sino a 300 metri senza badare alla strada e che scattare un selfie porta a 14 secondi di distrazione ed un percorso maggiore. Sebbene molte siano state le campagne di sensibilizzazione lanciate dal Governo o da Associazioni, anche sulle conseguenze incidentali da chi è causa di incidente per distrazione (sino al reato di omicidio stradale) i risultati sono stati poco promettenti. La tecnologia può essere di soccorso sia per sensibilizzare a non usare lo strumento di comunicazione in viaggio ma anche per inibire la funzionalità dell'apparecchio non appena si supera una velocità di 10 km/h silenziando le notifiche e le chiamate in ingresso (GUIDAeBASTA app sviluppata per la campagna patrocinata da ANAS e Polizia Stradale). Rimane difficile la disposizione di questo blocco in modo integrato poiché lo stop sarebbe attivato anche in caso di viaggio su mezzi pubblici collettivi (bus, metro) ove non esiste il pericolo della distrazione per il passeggero ma solo per il conducente. In attesa di sviluppi tecnologici capaci di discriminare occorre puntare sugli strumenti di educazione stradale e di dissuasione a seguito di violazioni accertate.

Un ultimo punto da evidenziare è relativo alla diffusione della micromobilità e della mobilità dolce che nella logica di una sostenibilità degli spostamenti, specialmente in ambito urbano, stanno riscuotendo molti consensi. Tuttavia deve essere rimarcato come gli spazi stradali urbani e quelli periurbani non consentono una facile convivenza tra i mezzi della micromobilità ed i mezzi del trasporto pubblico. L'inadeguatezza delle sedi stradali, senza una specifica divisione delle corsie di scorrimento, spesso porta ad una stretta condivisione della medesima. La diversità di volume rende complesso, se non inattuabile, il rispetto delle distanze minime laterali di 1.5 metri in caso di affiancamento ad un ciclo o ad un monopattino elettrico. Questo potrebbe comportare, vista anche la distanza minima dal margine stradale del monopattino, a occupare impropriamente la sede stradale in caso di affiancamento. La sicurezza del mezzo leggero andrebbe perseguita attraverso la predisposizione di corsie dedicate o piste ciclabili ove circolare con piena e totale sicurezza. La separazione dovrebbe valere anche in senso inverso ossia vietando rigorosamente che i mezzi di micromobilità circolino nelle corsie dedicate ai mezzi pubblici. Differenziare i percorsi ed evitare condivisioni potrebbe risultare vincente anche sotto il profilo della sicurezza.

In chiusura si intende riportare il tema della carenza degli autisti che inizia a presentarsi su scala globale. In Europa le richieste di personale di guida sono cresciute enormemente con un incremento

dell'età media del personale. I numeri della International Road Transport Union (IRU) parlano di 6.700 professionisti mancanti come autisti di bus e coach nel 2021 riportando una composizione della categoria avente il 2% meno di 25 anni ed il 29% oltre i 55 anni. Non meglio per la rappresentanza al femminile che vede appena il 7% di donne impegnate. Lo stesso grido di allarme si solleva in Italia per la carenza di nuove leve mentre aumenta il carico di lavoro per il personale esperto di età oltre i 50 anni. Occorre che sia incentivato il processo di acquisizione delle abilitazioni riducendone i costi, creare centri di eccellenza per la formazione di settore, favorire l'ingresso delle donne nel mondo della conduzione alla guida ponendo le aziende nella condizioni di sostenere oneri di welfare dedicato.