



Relazione del Presidente Andrea Ciappi per l'audizione del 14/11/2023 davanti alla IX Commissione della Camera dei deputati

Signor Presidente, Onorevoli membri della commissione,

Sono il padre di Matteo, un giovane fiorentino di 27 anni, dottore in Scienze forestali, impiegato stabilmente in un'azienda lombarda di produzione di pannelli di legno; da anni impegnato come volontario antincendio boschivo e protezione civile; appassionato fotografo. Insomma, è nella fase "adulta" della vita ai suoi inizi personali e professionali. Tutto questo viene brutalmente interrotto una sera di fine estate 2015 su un incrocio di Firenze dove Matteo sul suo scooter viene travolto da una grossa auto che passa l'incrocio col semaforo rosso da almeno 4 secondi; alla guida un coetaneo di Matteo. Matteo morirà dopo una settimana senza riprendere conoscenza e dal quel momento parte per me e la mia famiglia un triste iter che ci accumuna, purtroppo, a tante altre famiglie: donazione organi (almeno questo!), funerale, l'assenza, l'iter giudiziario...

Ogni volta che ricordo quella sera di fine estate, non posso fare a meno di pensare al male che ha fatto l'individuo che ha ucciso mio figlio: non solo rubargli 55 o più anni di vita, non solo privare della sua presenza tutti quelli che gli avevano voluto bene ma anche privare la società civile, il suo paese di una mente brillante che avrebbe potuto dare tanto. E questo vale per lo sterminato numero di giovani che muoiono ogni anno sulle strade. E questo è uno *status quo* al quale non ci deve abituare.

Da quel giorno, io ho cancellato la coppia di parole *incidente stradale* dal mio vocabolario. Il nostro lessico ed i giornali sono pieni di locuzioni tipo "è successo un incidente", "è rimasto vittima di un incidente" o peggio di personificazioni dei mezzi e delle strade, tipo: "la Porsche impazzita è piombata sul marciapiede". La parola incidente sottende aleatorietà, indeterminazione, quando invece dietro uno scontro stradale c'è quasi sempre il **comportamento** del conducente (ed eventualmente del gestore della strada). Comportamento che può essere nel migliore dei casi **distrazione**, quando non è **temerarietà** o addirittura un vero **atto criminale**. Il fatto

Fondazione Matteo Ciappi ONLUS

Via XXIV Maggio, 23 – 50129 Firenze

Iscritta al n.753 Registro delle persone giuridiche della Prefettura di Firenze - C.F. n. 94270480489

Email: info@fondazionematteociappi.org, Posta certificata: postacertificata@pec.fondazionematteociappi.org

www.fondazionematteociappi.org

è, onorevoli deputati, che pochi comportamenti umani come il comportamento sulla strada sono **un tema etico**, perché in poche occasioni come sulla strada il comportamento di un individuo condiziona così fortemente la sua esistenza e quella degli altri che incontra.

Purtroppo il *sentiment* della società italiana su questo tema non corrisponde alla gravità dei comportamenti reali, ma anzi si ha una sottovalutazione di tanti atteggiamenti perniciosi, dall'uso degli smartphone, al bruciare il "giallo" e via dicendo. Temi sui quali è giusto perfezionare e restringere ove necessario le regole ma soprattutto garantire il loro rispetto, questione che oggi si rileva particolarmente insufficiente. Tuttavia alla radice c'è un "tarlo culturale" che può essere risolto solo con una formazione strutturata e continuativa sui temi di sicurezza stradale.

Non bastano le campagne TV e stampa di sensibilizzazione, non bastano le iniziative nelle scuole delle associazioni e delle polizie stradale/ municipali. Serve **l'introduzione nei programmi scolastici di tutti i gradi dei temi di sicurezza stradale**. Come serve la revisione in tal senso dei programmi e delle **verifiche per il conferimento delle patenti**. Al riguardo apprezzo quanto riportato dalla proposta 1435 del Governo e dalla proposta 1265 (Morassut et altri). Ringrazio i promotori di quest'ultima per la richiesta di cambio della dizione *incidente stradale con collisione stradale* (art 17).

Quando si parla di Sicurezza Stradale e prevenzione si pensa soprattutto ai giovani. Questo a ragione perché la violenza sulla strada rappresenta la prima causa di morte dei giovani sotto i 30 anni. Quando invece si parla di infortuni e conseguenti decessi sul lavoro (1.208 nel 2022) si dimentica che circa la metà di questi sono legati a scontri stradali (accaduti nel tragitto casa-lavoro o comunque con l'uso di mezzi di trasporto). Ne discende che un miglioramento della sicurezza stradale ed una diminuzione della mortalità stradale si trasferisce direttamente in un miglioramento della mortalità sul lavoro. Stupisce che questo tema non sia di prima attenzione degli addetti ai lavori (es. le OO.SS). **Si auspica la redazione di una proposta di legge che preveda l'inserimento della sicurezza stradale come argomento obbligatorio della formazione di sicurezza sul lavoro erogata nelle aziende a tutto il personale.**

Oltre al tema Formazione sulla sicurezza stradale, vorrei parlare di altri due temi che afferiscono le proposte di legge in questione: La limitazione della velocità e l'uso della tecnologia, sia sui veicoli che sulle strade.

Non è necessario scomodare Marinetti, la sua auto da corsa ed il binomio futurista velocità=lussuria per ammettere che la velocità è affascinante e può creare sensazioni

stupende. Ma tutto questo lasciamolo fuori dalla strada, circoscritto nel rischio di attività personali svolte su una pista e in contesti isolati dagli altri concittadini. La velocità sulla strada rappresenta un pericolo. Basta la poca fisica insegnata a scuola per capire come un aumento della velocità si trasformi in un aumento moltiplicato per se stesso dell'energia posseduta dell'auto ed in un corrispondente aumento dello spazio necessario per fermarla. Siamo forniti di statistiche che ci indicano come la riduzione della velocità in autostrada diminuisce la mortalità delle collisioni occorse (vedasi dati rilevati a seguito introduzione del sistema Tutor di rilevazione continuata della velocità) ed ancora si parla di incremento della velocità massima in autostrada.

In ambito urbano, è dimostrato come la mortalità residua dopo una collisione (in particolare per quanto riguarda i pedoni, classe di utenza la cui mortalità sta registrando un aumento) diminuisce di oltre tre volte se la velocità della collisione passa da 50 a 30km/h. Altre statistiche ci dicono come nelle grandi città la velocità commerciale media sia al disotto dei 20 km/h. Ma il tema di applicare una velocità standard di 30 km/h in ambito urbano è avversato da più parti, nonostante gli esempi provenienti da realtà estere a noi simili ne dimostrino l'efficacia, anche sulla fluidità del traffico. Penso che l'introduzione *ragionata* del limite di 30 km/h in città sia un'iniziativa fondamentale per il miglioramento della sicurezza sulla strada. A tale riguardo trovo la proposta 1265 (Morassut et altri) articolata e potenzialmente valida.

La tecnologia è lo strumento che può più contribuire all'azzeramento della mortalità stradale. L'uomo non è fatto per guidare: si stanca, si annoia, si distrae. Dalle civiltà più antiche, il ricco ed il potente sono sempre stati trasportati da qualcuno ai loro ordini. Sono certo che, se il buon Dio mi consentirà di vivere gli anni che la statistica mi promette, vedrò un mondo nel quale i veicoli per il trasporto persone saranno un numero di almeno un ordine di grandezza inferiore all'attuale, a guida integralmente automatica, condivisi tra tutta la popolazione, sempre in movimento o comunque parcheggiati in aree non residenziali. Se il cittadino ha bisogno di un passaggio, lo prenota e lo ottiene. Analogamente, il traffico merci sarà automatizzato ed ottimizzato in un contesto fortemente intermodale.

Nel frattempo la tecnologia può fare molto per la sicurezza delle strade e dei veicoli. Le ultime generazioni di veicoli includono sistemi di sicurezza attiva e passiva avanzati che consentono di prevenire o limitare le collisioni. Tali sistemi hanno grande utilità in particolare sui mezzi di grande massa (camion ed autobus) che possono potenzialmente causare maggiori danni. L'aggiornamento tecnologico si scontra con l'età media relativamente alta dei veicoli. Per alcune funzionalità di sicurezza previste

sui veicoli di ultima generazione non è opportuno attendere il rimpiazzo dei veicoli più vecchi, bensì **prevedere norme che obblighino l'applicazione di retrofit dei mezzi attualmente in circolazione**. Questo vale in particolare per alcune funzionalità utili a prevenire collisioni con la cd utenza debole (ciclisti, pedoni) come i sistemi di **rilevamento presenze negli angoli morti e prevenzione delle collisioni**. Analogamente riguardo l'installazione dei sistemi di blocco della guida in presenza di tasso alcolemico del guidatore fuori norma (Alcool lock) previsti in alcune proposte.

La diffusione sulle strade di sistemi di rilevazione automatica delle infrazioni è la chiave per migliorare nel breve periodo il livello di enforcement delle normative del Codice della strada, in tandem con l'auspicato rinfoltimento delle forze dell'ordine impiegate nei controlli. Se penso al sistema per la rilevazione delle infrazioni semaforiche installato a Firenze sull'incrocio dello scontro di mio figlio, in pochi mesi di operatività identificò tante infrazioni da ripagare con il loro corrispettivo l'intera installazione, mentre negli anni precedenti le uniche infrazioni rilevate erano quelle notificate dall'autorità coinvolta in occasione degli incidenti occorsi sull'incrocio.

Riguardo le apparecchiature di rilevazione e controllo è auspicabile una revisione della normativa di omologazione e autorizzazione al servizio che semplifichi la gestione (molto più complessa che nel resto d'Europa, l'unica che preveda i segnali di avviso della presenza del rilevatore automatico) e limiti il relativo contenzioso. In ogni caso la progettazione e l'installazione di tali sistemi deve essere fatta con attenzione e con l'unico scopo di migliorare la sicurezza stradale. Il cittadino deve essere difeso da eventuali deviazioni da questa regola e da situazioni di scarsa chiarezza di prescrizioni. A tale riguardo si concorda con quanto contenuto nella proposta 1258 (Deidda et altri) sulla revisione dell'art 198 bis CDS (prevenzione della sanzionatura seriale).

Signor Presidente, Onorevoli membri della commissione, grazie della Vostra attenzione.