

Documento della rete VivinStrada per la audizione davanti alla IX Commissione Trasporti  
della Camera dei Deputati del 3 aprile 2023.

Le associazioni, fondazioni e movimenti della rete VivinStrada ringraziano il Presidente Deidda dell'invito e gli Onorevoli Deputati promotori delle proposte di legge oggetto dell'audizione.

Proprio in merito alle proposte di legge 526, 718 e 892 ci dichiariamo pienamente convinti dell'utilità dell'introduzione delle particolari cautele e della distanza minima laterale per i veicoli in fase di sorpasso dei ciclisti e dei conducenti dei mezzi assimilati alle biciclette. Molto opportuna risulta anche l'introduzione dei nuovi limiti di velocità di 20 e 30 km/h in ambito di viabilità cittadina secondaria, punto di partenza fondamentale per la realizzazione della nuova visione di struttura e vivibilità urbana ben delineato nel progetto Città 30 (All. 1).

Tali auspicabili disposizioni necessitano però di essere affiancate quanto prima, pena la loro inefficacia, da **interventi che mirino ad attivare nei conducenti le capacità percettive** che consentono di rilevare la presenza degli utenti leggeri e più esposti sulle strade, pedoni compresi. Capacità cognitive e percettive che vengono fortemente indebolite dal **fattore velocità** (che converge l'attenzione sul focus centrale del campo visivo riducendo la visione periferica, nascondendo alla percezione proprio i soggetti vulnerabili, che procedono generalmente in prossimità del bordo stradale) e da altri fenomeni mentali naturali come il mind wandering (guardato ma non visto, ruminazione mentale, pilota automatico, disallineamento percettivo).

Anche **l'estremo coinvolgimento emotivo** alla guida, dovuto ancora a fenomeni distorsivi cognitivi endogeni come la rabbia stradale (road rage), impazienza, frustrazione, ricerca del brivido (sensation seeking), mito della velocità, emulazione di sport e spettacoli motoristici, guida come competizione, prestazione, gioco e sfida a sé stessi e agli altri, rischia seriamente di inficiare i risultati attesi. (All. 2)

Sull'aspetto limiti di velocità, poi, non possiamo fare a meno di segnalare quanto l'assenza di soluzioni e strumenti idonei a imporne il rispetto vanificherebbe anche le ottime innovazioni normative proposte. La drammatica realtà conferma che **i limiti vigenti sono sistematicamente violati**, ormai da tempo (All. 3), con le drammatiche conseguenze che ben conosciamo e nulla induce a pensare che la nuova norma, da sola, possa apportare il significativo cambiamento negli atteggiamenti di guida di cui abbiamo bisogno.

Confermando il parere positivo sulle disposizioni oggetto dell'audizione auspichiamo quindi un **rapido avvio di tutte le iniziative necessarie per assicurare il rispetto anche dei nuovi limiti di velocità**, in particolare attraverso l'uso obbligatorio da parte dei soggetti previsti dall'art. 12 del CdS di **dispositivi di controllo e sanzione degli eccessi di velocità in modalità dinamica (Scout speed)**.

Dispositivo, questo, funzionale ad integrare opportunamente ed efficacemente i rilevatori di velocità media (Tutor, Celeritas, Vergilius) e puntuale (Autovelox) da diffondere sulle reti stradali e autostradali.

Altresì, la soluzione "globale" per il controllo della velocità, sicuramente preferibile e prioritaria, che prescinde addirittura dalla componente sanzionatoria, si conferma **il sistema I.S.A., Intelligent Speed Assistance**, diventato obbligatorio per i veicoli omologati dopo luglio 2022 ma che deve essere esteso quanto prima, anche se gradualmente, a **tutto il parco auto circolante**.

I.S.A. è un dispositivo telematico che rileva automaticamente il superamento dei limiti di velocità con segnalazione sonora, come succede per il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza, o vibrazione del pedale dell'acceleratore.

Il percorso per arrivare ad adottare standard di velocità adeguati a ogni situazione stradale e di traffico non può comunque prescindere **dall'avvio di un nuovo corso delle attività di formazione ed educazione stradale** che affianchi alle conoscenze tecniche le altrettanto importanti competenze non tecniche NTS (Non Technical Skills).

Nozioni meccaniche e normative di guida si sono dimostrate insufficienti, da sole, a garantire livelli generali minimi di sicurezza stradale.

Ne risulta sempre più urgente e necessaria l'integrazione con elementi cognitivo comportamentali di percezione del rischio, valutazione situazionale e del fattore errore umano, propri della disciplina psicologica viaria.

La stessa Confarca, associazione di categoria delle autoscuole, sottolinea quanto sia determinante nella formazione propedeutica al conseguimento del titolo di guida, la necessità di aprire a questi imprescindibili aspetti per il riconoscimento preventivo dei fattori di rischio e pericoli sulla strada.

**Formazione che dovrebbe essere resa permanente con momenti periodici di aggiornamento e verifica.**

Tornando, in conclusione, alla tutela dei ciclisti, ma non solo, segnaliamo l'opportunità di rendere obbligatori i **dispositivi di rilevazione perimetrale dei mezzi pesanti di trasporto**, già adottati in Europa con normativa UNECE R 151, mezzi troppe volte coinvolti in investimenti di soggetti a piedi e in bici in fase di svolta quando i punti ciechi non consentono di individuare presenze sulla traiettoria intrapresa.

Ringraziamo tutti per l'attenzione e per quanto potrete fare per un fenomeno sociale che continua a confermarsi drammaticamente prima causa di morte per i giovani e in ambito lavorativo, non ultimo **la revisione globale del Codice della Strada** che punti prioritariamente a regolare, formare e imporre comportamenti di guida moderati, prudenti, previdenti e sicuri.

Alfredo Giordani  
Rete Vivinstrada

## MANIFESTO PER CITTÀ 30 E STRADE SICURE E VITALI INSIEME VERSO LA VISION ZERO CONTRO LA VIOLENZA STRADALE

Nel **2019**, ultimo anno pre-Covid, la violenza stradale ha fatto **in Italia 20.773 vittime**, di cui 3.173 morti e 17.600 feriti gravi (Istat, 2019).

L'obiettivo zero morti e feriti gravi sulle strade, assunto a livello sia internazionale (ONU) che europeo (UE), richiede un'**alleanza** fra tutti gli utenti della strada per la tutela primaria della vita umana e impone **nuove politiche più rapide ed efficaci**, in grado di cambiare le città, le strade, il sistema della mobilità, gli stili di vita e di guida, per fermare la strage stradale.

Per questo serve **uno sguardo lungo ed un agire perseverante e convergente** tra Governo, Comuni, Organizzazioni della mobilità attiva e sostenibile, delle vittime della strada ed economico-sociali, che sottoscrivono insieme questo Manifesto e ne seguiranno l'attuazione.

In questo senso, vi è **piena disponibilità e volontà di coinvolgere le Associazioni della mobilità attiva e sostenibile** in gruppi di lavoro, task force tematiche e nell'osservatorio nazionale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza stradale per un sistematico e continuo apporto di idee e proposte sulla sicurezza stradale e per un'analisi delle statistiche e monitoraggio dell'efficacia delle politiche.

### LE PRIORITÀ DI AZIONE: VELOCITÀ E CITTÀ

La stragrande parte degli scontri e investimenti stradali (il 73,3% per Istat, 2020) ormai in Italia avviene su **strade urbane**, dove, ancor più dopo la pandemia, maggiore è la necessità di convivenza nello spazio pubblico fra veicoli a motore, ciclisti, pedoni, bambini, anziani, disabili.

La **violazione dei limiti massimi di velocità** è in assoluto una delle prime tre cause dell'incidentalità stradale in Italia (Istat, 2020). La velocità, inoltre, è sempre fattore di aggravamento degli effetti degli incidenti provocati da distrazione, mancata precedenza, etc. Non a caso, la Terza Conferenza Globale Ministeriale per la sicurezza stradale nel febbraio 2020 a Stoccolma ha affermato che *"l'azzeramento delle vittime della strada è un obiettivo necessario e richiede maggiori azioni per la gestione della velocità"*.

### CITTÀ 30 KM/H COME POLITICA NAZIONALE DI SICUREZZA STRADALE

Come in altri Stati UE, è necessario assumere anche a livello nazionale, a supporto delle scelte degli Enti locali, la politica delle **"Città 30"**, ossia della generalizzazione del limite massimo dei 30 km/h in ambito urbano almeno sulla rete viaria secondaria.

Occorre perciò:

- mantenere il limite dei 50 km/h sulle strade urbane di scorrimento (tipo D) e promuovere invece quello dei 30 km/h sulle strade di quartiere e locali (tipo E e F), **ferma restando l'autonomia dei Comuni nella classificazione delle strade;**
- **destinare ai Comuni, nell'ambito delle risorse del PNSS 2030, fondi adeguati e vincolati** per la realizzazione di interventi di gestione e controllo della velocità, adottando dal punto di vista progettuale ed esecutivo, tecniche consolidate come il traffic calming, l'implementazione di "zone 30" e "isole ambientali" per ridisegnare le città e progettare ambienti urbani e spazi pubblici sicuri, di qualità e con elevati standard di accessibilità e fruibilità, da parte di tutti gli utenti.

## TECNOLOGIA E NUDGING PER IL RISPETTO DELLE REGOLE IN STRADA

Lo sviluppo tecnologico e le moderne tecniche di *nudging* sono un'opportunità anche per un *enforcement* del rispetto delle regole stradali, in particolare sulla velocità.

È necessario a tal fine:

- verificare, rafforzare e accelerare l'implementazione e diffusione nel parco veicolare circolante in Italia del nuovo sistema "ISA" (**Intelligent Speed Adaptation**), previsto dal regolamento UE 2021/1958 obbligatorio dal 2022, accompagnando e supportando il cambiamento e la responsabilizzazione dei comportamenti alla guida anche mediante il **nudging**;
- semplificare le disposizioni legislative e amministrative per consentire agli enti gestori un maggiore e più sistematico impiego dei sistemi di **accertamento automatico delle violazioni in materia di velocità**, sia fissi che mobili e dinamici, oltre a un potenziamento dei controlli mediante un uso continuativo di risorse umane e finanziarie impiegate sul tema.

## UNA LEGGE PER L'ASSISTENZA ALLE VITTIME DI VIOLENZA STRADALE

Il comune impegno per la sicurezza stradale e per una nuova mobilità non si può chiudere senza la messa in cantiere di una legge per l'assistenza alle vittime della violenza stradale. **È un dovere morale e civile, per rispetto verso le vittime, i sopravvissuti, i loro familiari** che lottano tutta la vita spesso senza alcuna assistenza da parte dello Stato. Questa legge dovrebbe tra l'altro **orientare in modo più cogente l'uso dei circa 2.000 milioni di euro** che ogni anno vengono versati con il contributo sanitario della RCAuto allo Stato e da questo trasferiti alle Regioni per l'assistenza alle vittime della strada.

Si propone la sottoscrizione congiunta di:



All. 2

**L'ICEBERG DELLE CAUSE DELLA STRAGE**  
 Il fattore umano è causa di almeno il 90% di schianti e vittime della violenza stradale.



All. 3

Slide corso di Diritto Pubblico, Facoltà Scienze Politiche de La Sapienza, Roma, 2016.

24 \* I caratteri che contraddistinguono il diritto statale (segue)

**Effettività** non coincide con il concetto di validità della regola giuridica. Una regola giuridica può essere valida, cioè validamente posta, ma non applicata. Una norma (ossia una regola giuridica) si definisce effettiva se i membri della società all'interno della quale è destinata a produrre i suoi effetti le riconoscono a) un valore *obbligatorio* (ossia la capacità di imporre l'osservanza di un determinato comportamento) e b) colleghino alla sua violazione la irrogazione di determinate *sanzioni*, di natura giuridica e sociale.

In sostanza, è necessario un effettivo adeguamento del comportamento dei consociati alla regola giuridica.

**Disapplicazione e desuetudine.** Può capitare, però, che si manifesti un distacco del comportamento dei consociati dai precetti giuridici. Ciò può accadere a) quando si evidenzia un contrasto insanabile tra la regola di diritto ed un'esigenza fortemente avvertita nel tessuto sociale (ad es. aborto), oppure b) quando gli stessi apparati pubblici non sono in grado di assicurarne il rispetto (come è accaduto per il limite di velocità).

Quando la disapplicazione tocca il nucleo essenziale sul quale poggia l'ordinamento, può essere il sintomo di un processo rivoluzionario: si tratterà di valutare l'entità del mutamento che si produce.

## I caratteri che contraddistinguono il diritto statale (segue)

- **Effettività** → che non coincide con il concetto di validità della regola giuridica. Una regola giuridica può essere valida, cioè validamente posta, ma non applicata. Una norma (ossia una regola giuridica) si definisce effettiva se i membri della società all'interno della quale è destinata a produrre i suoi effetti le riconoscono a) un *valore obbligatorio* (ossia la capacità di imporre l'osservanza di un determinato comportamento) e b) colleghino alla sua violazione la irrogazione di determinate *sanzioni*, di natura giuridica e sociale.
- In sostanza, è necessario un effettivo adeguamento del comportamento dei consociati alla regola giuridica.
- **Disapplicazione e desuetudine.** Può capitare, però, che si manifesti un distacco del comportamento dei consociati dai precetti giuridici. Ciò può accadere a) quando si evidenzia un contrasto insanabile tra la regola di diritto ed un'esigenza fortemente avvertita nel tessuto sociale (ad es. aborto), oppure b) quando gli stessi apparati pubblici non sono in grado di assicurarne il rispetto (come è accaduto per il limite di velocità).
- Quando la disapplicazione tocca il nucleo essenziale sul quale poggia l'ordinamento, può essere il sintomo di un processo rivoluzionario: si tratterà di valutare l'entità del mutamento che si produce.