

**Parere sull' esame dei progetti di legge recanti interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la
revisione del Codice della Strada**

28/11/2023

Signor Presidente, gentili Onorevoli,

Vi ringrazio per avermi offerto l'opportunità di esprimere un parere su un tema così rilevante come la revisione del Codice della Strada.

Preciso che la mia risposta non si configura come una disamina puntuale delle proposte di modifica del Codice ad oggi agli atti, ma piuttosto come un insieme di spunti di riflessione, frutto della mia esperienza professionale nel settore.

Sono ingegnere civile con specializzazione in trasporti, e svolgo attualmente la mia attività professionale in [Trafficlab](http://www.trafficlab.it) (studio specializzato in ingegneria del traffico e sicurezza stradale, fondato dall'ing. Andrea Marella). Negli anni, ho avuto il privilegio di lavorare a contatto diretto con pubbliche amministrazioni, concessionarie autostradali e grandi gruppi privati, esperienze che mi hanno permesso di acquisire una visione ampia e approfondita sulle dinamiche di mobilità e sicurezza stradale. Ho sempre cercato di applicare una prospettiva ingegneristica e olistica ai problemi che ho affrontato, cercando di individuare soluzioni efficaci e sostenibili.

Gli elementi di riflessione che riporto di seguito sono quindi intesi come contributi alla discussione in corso e come potenziali spunti per ulteriori approfondimenti e sviluppi nel contesto delle modifiche al Codice della Strada e, più in generale, delle politiche di mobilità e trasporti.

Ing. Marco De Mitri

Premessa

Nel 2022, in Italia si sono verificati circa 165.000 incidenti stradali con lesioni a persone, causando 3.159 morti e circa 223.000 feriti. Questi dati evidenziano un tasso di mortalità per incidente stradale più alto rispetto alla media dell'UE27, e suggeriscono l'urgenza di interventi specifici per migliorare la sicurezza stradale nel contesto italiano, già in ritardo rispetto agli obiettivi di dimezzamento delle vittime nel decennio 2020-2030.

Gli incidenti stradali rappresentano inoltre la principale causa di morte sul lavoro, sia per gli infortuni "in occasione di lavoro" che per quelli "in itinere", e questo sottolinea la necessità di una maggiore attenzione alle politiche di sicurezza stradale, non solo come questione di salute pubblica, ma anche come problema di sicurezza sul lavoro.

Il costo sociale degli incidenti stradali in Italia è stato, nel 2022, di circa 18 miliardi di euro, con un costo sociale medio per ogni persona deceduta stimato in 1,8 milioni di euro. Numeri che mostrano l'enorme impatto economico e sociale degli incidenti stradali, che va ben oltre il danno immediato e tangibile.

Date le premesse, su cui non mi dilungo ulteriormente essendoci ampia documentazione reperibile dalle fonti ufficiali (ISTAT, INAIL, MIT, ecc.), evidenzio come **la necessità di intervenire in modo deciso e mirato sulle cause di incidente sia sempre più urgente**. Gli spunti che riporto nel seguito, senza alcuna pretesa di esaustività, fanno riferimento ad elementi riscontrati nel corso della mia attività professionale e che, a mio parere, andrebbero rinforzati (o introdotti ex-novo se assenti) in occasione di revisione del Codice della Strada e della normativa correlata. Li riporto di seguito, raggruppati per area tematica.

Strade e autostrade

Diversi gravi incidenti hanno mostrato, negli ultimi anni, come per garantire la sicurezza delle persone sia fondamentale l'attività condotta dagli enti proprietari e gestori di infrastrutture stradali e autostradali, sia a livello di manutenzione delle opere che a livello di gestione della circolazione. Riporto a questo proposito gli elementi più rilevanti che, a mio parere, vanno considerati.

- **Manutenzione delle infrastrutture**, con attribuzione precisa di compiti e responsabilità agli enti gestori e concessionari di reti stradali e autostradali e con una maggiore collaborazione tra le diverse amministrazioni coinvolte nella gestione delle infrastrutture (compreso chi opera in AINOP ed ANSFISA), al fine di facilitare la condivisione delle informazioni e l'efficienza nella gestione delle infrastrutture.
- **Monitoraggio e rinnovo delle barriere laterali di strade e autostrade (*guard-rail*)**, spesso purtroppo deficitarie in termini di adeguatezza progettuale e resistenza meccanica e tali da non garantire il contenimento dei veicoli nella carreggiata.
- **Pianificazione proattiva delle emergenze**, al fine di garantire una risposta rapida ed efficace in caso di incidenti o altre situazioni critiche.
- **Formazione specifica per gli addetti degli enti proprietari e gestori delle infrastrutture**, al fine di migliorare la loro capacità di gestire le emergenze e di garantire la continuità del servizio.
- **Miglioramento della collaborazione tra enti**, con una maggiore collaborazione tra le diverse amministrazioni coinvolte nella gestione delle infrastrutture critiche stradali, al fine di facilitare la condivisione delle informazioni e l'efficienza sia in condizioni ordinarie che in emergenza.
- **Implementazione di Sistemi di Gestione della Sicurezza Stradale**, in conformità alle linee guida ANSFISA e allo standard ISO 39001.
- **Analisi di incidentalità stradale**, con monitoraggio del numero di incidenti, morti e feriti, e con l'uso del *costo sociale* come parametro per la valutazione del rischio stradale (il costo sociale tiene infatti conto di una vasta gamma di fattori, fornendo una visione più completa del rischio e delle sue conseguenze).
- **Miglioramento delle procedure di registrazione, indagine e analisi degli incidenti**, aspetto che potrebbe aiutare a identificare le cause degli incidenti e a sviluppare strategie più efficaci per prevenirli.
- **Implementazione di tecnologie avanzate per il monitoraggio e la gestione della sicurezza stradale**, come i sistemi di controllo del traffico in tempo reale e le soluzioni di mobilità intelligente.

Ambiente urbano

La maggior parte delle vittime di incidente stradale si registra in ambito urbano, facendone di conseguenza un elemento imprescindibile di analisi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza. Riporto a questo proposito le questioni più rilevanti che, a mio parere, vanno considerate.

- **Pianificazione urbana orientata alla mobilità**, con l'obiettivo di ridurre la dipendenza dall'auto privata (ad esempio promuovendo la riqualificazione dei quartieri a misura d'uomo, con servizi e attività accessibili a piedi o in bicicletta, e la promozione di modelli di sviluppo urbano secondo l'approccio delle "Città a 15 minuti").
- **Integrazione degli strumenti di pianificazione urbanistica e della mobilità**, quali ad esempio i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), i relativi piani di settore (della logistica, della sosta, della ciclabilità, ecc.), i Piani Spostamento Casa-Lavoro delle aziende, ecc., come strumenti per guidare in modo coordinato lo sviluppo urbano e la gestione della mobilità.
- **Promozione delle Zone 30**, aree in cui il limite di velocità è ridotto a 30 km/h, con ridisegno delle infrastrutture stradali e rafforzamento dei controlli sul rispetto delle regole di comportamento in strada, al fine di moderare la velocità del traffico e rendere le strade più sicure e accessibili per tutti gli utenti.
- **Promozione della mobilità inclusiva**, attraverso l'implementazione di politiche di trasporto che tengano conto delle esigenze di tutti gli utenti della strada, compresi gli anziani, le persone con disabilità e i bambini (ad esempio con riferimento a tempi di attraversamento degli incroci semaforizzati, alla rimozione di ostacoli che potrebbero causare inciampi, alle dotazioni dei mezzi di trasporto pubblico, alla formazione del personale addetto, ecc.).
- **Implementazione di tecnologie avanzate** per migliorare l'accessibilità e la mobilità, come le applicazioni per *smartphone* che forniscono informazioni in tempo reale sul trasporto pubblico e le soluzioni di mobilità condivisa.
- **Regolamentazione avanzata degli incroci semaforici**, per conseguire il miglioramento della gestione del traffico, con possibilità di adattare i cicli semaforici in tempo reale per evitare fenomeni di congestione, dare priorità a correnti di traffico specifiche (es. ciclisti), ecc.
- **Regolamentazione dell'uso dei monopattini elettrici**, con riferimento a limiti di velocità, requisiti di età per i conducenti, obblighi in tema di casco e indumenti ad alta visibilità e rafforzamento dei controlli sul rispetto delle regole.
- **Miglioramento della progettazione degli attraversamenti pedonali**, ad esempio con riferimento all'eliminazione di ostacoli alla visuale reciproca tra pedoni e conducenti, realizzazione di marciapiedi "avanzati" rispetto agli spazi di sosta, ecc.

Tipologie e dotazione dei veicoli

Il continuo progredire della ricerca scientifica e delle sue ricadute in ambito tecnologico aiuta, fortunatamente, a prevenire gli incidenti o a ridurre le conseguenze. Vanno quindi, a mio parere, favorite le iniziative che possano portare ad una maggior diffusione dei veicoli dotati di dispositivi di sicurezza avanzati.

- **Facilitazione della diffusione di veicoli con sistemi di sicurezza attiva e passiva avanzati** (es. dispositivi anti-angolo cieco da montare sui mezzi pesanti, dispositivi di regolazione automatica della velocità, dispositivi di frenata automatica, ecc.) e attenzione alla gestione tecnico-normativa dei veicoli con guida connessa e autonoma.
- **Promozione degli standard di sicurezza più elevati per i veicoli**, in linea con i requisiti del Regolamento (UE) 2019/2144 e le risultanze del programma Euro NCAP.

Preparazione e comportamento delle persone

Oltre il 90% degli incidenti stradali ha come causa (o concausa) il fattore umano, a livello di comportamento, condizioni di guida, ecc. È quindi indispensabile potenziare tutte le azioni e le iniziative mirate a "migliorare" il

comportamento su strada da parte delle persone. Riporto a questo proposito gli elementi più rilevanti che, a mio parere, vanno considerati.

- **Preparazione alla guida**, durante il processo di ottenimento della patente e non solo, con riferimento alla preparazione alle situazioni di rischio (es. mantenimento delle distanze di sicurezza, rispetto dei limiti di velocità, attenzione alle condizioni della strada e agli altri utenti, ecc.) ed alla consapevolezza dell'importanza delle proprie reazioni durante la guida.
- **Potenziamento della normativa che disciplina le patenti di guida**, in particolare per i conducenti non professionali (es. Patenti B), con rinnovo più frequente rispetto allo stato attuale e subordinato non solo ad una verifica di idoneità fisica ma anche alla frequenza obbligatoria di un corso di aggiornamento ed al superamento del relativo esame di apprendimento dei contenuti.
- **Controlli e provvedimenti più severi per i comportamenti sbagliati alla guida**, come la distrazione (dovuta all'uso del telefono o meno), l'eccesso di velocità, l'uso di alcol o droghe, la mancata precedenza agli attraversamenti pedonali, ecc.

Trasporto merci

Negli ultimi anni la questione del trasporto merci è diventata sempre più rilevante, sia riferita ai trasporti di lunga distanza che per quelli del cosiddetto “ultimo miglio” (es. con riferimento alle attività di consegna dei corrieri nelle città). Alcuni aspetti sono inoltre particolarmente critici, come il trasporto di merci pericolose o il fissaggio dei carichi. Riporto a questo proposito gli elementi più rilevanti che, a mio parere, vanno considerati.

- **Promozione di piani di logistica urbana sostenibile**, al fine di ottimizzare i flussi di distribuzione delle merci e ridurre gli impatti negativi sulla qualità di vita nelle città. Tali piani dovrebbero gestire adeguatamente gli orari di carico e scarico merci, gli spazi ed i percorsi da utilizzare, al fine di ridurre la congestione del traffico e facilitare il trasporto delle merci nei centri urbani, attraverso la collaborazione tra amministrazioni pubbliche e settore privato e l'uso di tecnologie avanzate come i sistemi di tracciamento in tempo reale e le soluzioni di mobilità intelligente.
- **Pianificazione centralizzata dei percorsi urbani per le merci pericolose** (tipicamente da parte di un ente centrale), minimizzando così l'interazione tra questi veicoli e il traffico generale, con uso di tecnologie di monitoraggio in tempo reale dei veicoli (migliorando la capacità di risposta in caso di incidenti) e con miglioramento delle infrastrutture stradali utilizzate per il trasporto di merci pericolose (ad esempio migliorando la segnaletica o creando percorsi dedicati).
- **Maggiore attenzione al fissaggio dei carichi**, aspetto che investe la formazione specifica per i caricatori, la promozione della conformità alle normative vigenti (in primis la Direttiva 2014/47/UE e la norma tecnica EN 12195-1), il rafforzamento dei controlli sul rispetto delle norme relative al fissaggio del carico (e le relative sanzioni in caso di inadempienza) e la stesura di documentazione accurata delle procedure di carico e trasporto.

Esposizione al “rischio stradale” durante il lavoro

Sebbene si tratti di una materia relativa anche alla normativa in tema di salute e sicurezza sul lavoro, trovo utile evidenziare come, a mio parere, anche il Codice della Strada dovrebbe richiamare questa tematica. Riporto di seguito alcuni elementi cruciali sul tema della sicurezza stradale relativa agli spostamenti di lavoro.

- **Analisi del contesto e pianificazione**, con richiesta alle aziende di analizzare il contesto in cui operano e di pianificare misure specifiche per ridurre il rischio stradale legato al lavoro (questo

potrebbe includere l'identificazione dei fattori di rischio, la definizione di obiettivi e l'implementazione di azioni per migliorare la sicurezza stradale).

- **Valutazione del “rischio stradale”**, da effettuarsi per ogni mansione (in conformità alle normative vigenti, come il D.lgs. 81/08, che prevede la redazione del Documento di valutazione dei rischi da parte dei datori di lavoro), e rafforzamento della formazione per i lavoratori che utilizzano veicoli per lavoro.
- **Monitoraggio e valutazione regolare dell'efficacia delle misure adottate per ridurre il rischio stradale legato al lavoro**, con raccolta ed analisi di dati sugli incidenti stradali e successive revisione ed aggiornamento delle politiche e delle procedure in base ai risultati.
- **Formazione e sensibilizzazione** ai dipendenti riguardo alla sicurezza stradale e al rispetto delle norme del Codice della Strada, nello specifico con riferimento alla mansione svolta e con particolare riferimento ai lavoratori che svolgono la maggior parte delle loro attività su strada, come i corrieri o gli autotrasportatori.
- **Formazione specifica per i lavoratori a piedi su strada** (es. per cantieri, pulizia strade, manutenzioni, ecc.), con rafforzamento dei controlli sul rispetto delle regole.
- **Organizzazione e pianificazione degli spostamenti**, facendo in modo, per quanto compatibile con i processi lavorativi, di garantire tempi di guida e pause adeguate.
- **Implementazione di tecnologie di sicurezza avanzate** e rinforzo della manutenzione dei veicoli utilizzati per lavoro.
- **Analisi degli eventi infortunistici gravi** con approfondimenti che consentano di individuare anche le cause di natura organizzativa, al fine di migliorare la comprensione degli incidenti stradali e sviluppare strategie più efficaci per prevenirli.
- **Promozione della certificazione ISO 39001**, standard internazionale per i sistemi di gestione della sicurezza stradale che aiuta le organizzazioni a ridurre il rischio di incidenti e a migliorare la sicurezza dei loro dipendenti (anche tramite integrazione con lo standard ISO 45001 - che riguarda la salute e la sicurezza sul lavoro - allo scopo di aiutare le aziende a creare un approccio più olistico alla sicurezza sul lavoro e a ridurre il rischio di incidenti stradali).

Big Data e Intelligent Transportation Systems

Per concludere, un cenno relativo alle possibilità oggi offerte a livello tecnologico, delle quali molto può beneficiare la circolazione stradale in ambito urbano ed extraurbano.

- **Promozione dell'uso di ITS** per migliorare la sicurezza e l'efficienza del sistema di trasporto (es. implementazione di sistemi di controllo del traffico in tempo reale, uso di sensori e telecamere per monitorare le condizioni stradali, adozione di tecnologie di comunicazione tra veicoli e infrastrutture, ecc.).
- **Sviluppo di piattaforme di condivisione dei dati nel settore della mobilità**, che potrebbero facilitare lo scambio di dati tra autorità di trasporto, operatori, urbanisti, fornitori di *MaaS (Mobility as a Service)*, fornitori di logistica, OEM e operatori di infrastrutture, migliorando la collaborazione e l'innovazione nel settore.
- **Trasparenza e accessibilità dei dati relativi al trasporto e alla mobilità**, considerando la pubblicazione di dati aperti sul traffico, gli incidenti stradali e le infrastrutture, e consentendo a ricercatori, sviluppatori e cittadini di accedere e utilizzare queste informazioni per migliorare la sicurezza e la sostenibilità del sistema di trasporto.

Conclusioni

In conclusione, desidero evidenziare l'opportunità data dalla revisione del Codice della Strada per ribadire l'importanza di adottare un approccio integrato e multidisciplinare alla sicurezza stradale, e per considerare non solo gli aspetti tecnici e normativi, ma anche quelli umani, organizzativi e sociali. La sicurezza stradale, infatti, non è una mera questione di infrastrutture e regolamenti, ma tocca in modo significativo la vita e il benessere delle persone.

Sono fermamente convinto che un impegno condiviso tra tutti gli attori coinvolti - pubbliche amministrazioni, aziende, cittadini e professionisti del settore - sia fondamentale per migliorare la sicurezza sulle nostre strade e contribuire alla creazione di un ambiente più sicuro e sostenibile per tutti.

Tra le priorità strategiche, sottolineo l'importanza di implementare il modello Vision Zero, con l'obiettivo primario di porre l'essere umano e la sua incolumità al centro delle politiche e delle normative sulla sicurezza stradale. È altresì cruciale assicurare l'attuazione del Piano Nazionale Sicurezza Stradale e di quanto previsto dalla Direttiva 2008/96 secondo la formulazione oggi vigente, con la rapida emanazione dei decreti attuativi arretrati e l'implementazione delle misure ivi previste. Inoltre, sostengo la necessità di accertarsi dell'effettiva destinazione degli incassi delle multe per finanziare progetti e interventi di sicurezza stradale, quali la formazione, l'educazione, l'adozione di tecnologie avanzate e il miglioramento delle infrastrutture.

Ritengo che il dialogo continuo, l'aggiornamento normativo e tecnologico, e la collaborazione tra i vari settori siano elementi chiave per sviluppare soluzioni innovative ed efficaci e strumenti indispensabili per affrontare con successo le sfide attuali e future nel campo della mobilità e della sicurezza stradale.

Resto a completa disposizione per ulteriori approfondimenti e confronti su questi temi così importanti per la sicurezza ed il benessere delle persone e per il futuro della mobilità nel nostro Paese.

28/11/2023

Ing. Marco De Mitri