

Osservazioni sul PNSS
Chiediamo al Ministro Giovannini di modificare gli indirizzi del PNSS 2030

Le sottoscritte Associazioni e Fondazioni impegnate per la mobilità sostenibile, l'ambiente e la sicurezza stradale, riunite in Coordinamento nazionale,

chiedono

che il documento *“Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030: Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione”* sia rivisto e modificato dal MIMS prima della definitiva approvazione, per una più approfondita analisi del problema *violenza stradale* e una modifica di alcuni aspetti di impostazione politica, culturale e tecnica di fondo di questi indirizzi per quanto riguarda la promozione della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale.

L'impostazione del piano, infatti, si poggia diffusamente sulla **responsabilizzazione di chi la violenza stradale la subisce: pedoni e ciclisti, bambini e anziani, sfociando nella colpevolizzazione delle vittime** (fenomeno spesso inconsapevole e già tristemente conosciuto come *“victim blaming”* nel campo della violenza di genere). **Di contro, traspare una deresponsabilizzazione di chi invece i sinistri li causa, i conducenti dei veicoli a motore, secondo tutti i dati statistici che vedono come prime tre cause la velocità eccessiva, la distrazione alla guida e la mancata precedenza.** Questa errata impostazione di fondo, che condiziona poi molte delle conclusioni del piano, allontana l'Italia sempre di più dagli attuali obiettivi dell'UE che prevedono di ridurre quasi a zero (cosiddetta *Vision Zero*) il numero di vittime della strada entro il 2050, piuttosto che seguire l'esempio dei paesi che hanno conseguito i migliori risultati in termini di sicurezza stradale.

Questo [Piano nazionale sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di attuazione](#) (PNSS) fa ricadere sull'utenza vulnerabile della strada (ciclisti e pedoni) l'inadeguatezza di una rete stradale e di un sistema sanzionatorio che permette comportamenti irresponsabili e pericolosi dei conducenti dei veicoli a motore. **Non viene sostenuta a sufficienza la necessità di una azione prioritaria nel limitare il numero e la velocità dei veicoli a motore, né un adeguato incremento delle reti ciclabili e delle aree pedonali e una migliore gestione degli spazi pubblici** a favore delle persone, misure che contribuirebbero sostanzialmente a migliorare significativamente le condizioni di sicurezza se ampiamente diffuse con alta qualità progettuale.

Nell'adozione delle indicazioni del documento strategico [“EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards “Vision Zero”](#), il PNSS dimentica di accogliere tra le linee strategiche le precise indicazioni sulla velocità di sicurezza, quando si dice che *“Circa un terzo degli incidenti mortali sono causati da una velocità eccessiva o inappropriata. [...] il rischio di essere coinvolti in uno scontro quando si corre è 12,8 volte maggiore che quando si mantengono velocità moderate”* e **non individua la riduzione della velocità tra le misure prioritarie per garantire la sicurezza di tutti gli utenti della strada.** Eppure è chiaro come questa sia la misura chiave per una sostanziale contrazione delle vittime della strada: Parigi, Madrid, Bruxelles hanno già scelto di abbassare i limiti di velocità e Helsinki e Oslo hanno raggiunto l'obiettivo di zero vittime grazie al limite dei 30 km/h nelle aree urbane.

Affermando altresì che: *“Prendendo come esempio i ciclisti, verrà presa in considerazione una serie di misure riguardanti sia le caratteristiche del veicolo nei confronti della sicurezza dei ciclisti, sia la formazione alla guida della bicicletta sia, infine, il comportamento in termini di capacità di riconoscere i pericoli”* il Piano sembra suggerire che siano i ciclisti a sottovalutare i pericoli presenti sulle strade, omettendo di evidenziare che, com'è ben noto, gli incidenti avvengono soprattutto per l'eccessiva velocità e la distrazione dei conducenti dei veicoli a motore che quando impattano a velocità sostenuta contro la bicicletta con 2 tonnellate di lamiera, non lasciano scampo al ciclista.

Nei principali fattori di rischio per i ciclisti presenti nelle linee guida al PNSS in nessun punto si evince che le principali cause dei sinistri che li vede coinvolti è dovuto ai comportamenti dei conducenti dei veicoli a motore, invece ancora una volta si censurano pseudo condizioni psicofisiche o comportamentali del ciclista oppure si addebita il fattore di rischio a precarie condizioni della strada o delle piste ciclabili, per la soluzione delle quali **nelle linee strategiche specifiche è incredibilmente riportato: “Supportare l'introduzione di nuove norme per la sicurezza dei ciclisti (ad esempio per una maggiore visibilità e per l'utilizzo obbligatorio dei sistemi di protezione), attraverso studi di impatto sulla sicurezza”** invece di considerare la “Riduzione dei conflitti tra utenti vulnerabili e veicoli anche alle intersezioni nelle aree urbane, sia prevedendo una diminuzione della velocità massima all'interno dei nuclei urbani sia realizzando infrastrutture dedicate e interventi agli impianti semaforici”

Paradossalmente **il Piano proposto ignora le evidenze sperimentali elaborate dagli stessi autori del piano**, come quelle riportate nello studio riguardo l'associazione fra le culture nazionali e le performance sulla sicurezza stradale¹, di cui è coautrice l'arch. Veronica Sgarra. Lo studio evidenzia come i paesi europei più resistenti alla rigida pianificazione della sicurezza stradale ottengono risultati migliori in termini di abbattimento della mortalità. In particolare, per quanto riguarda la mobilità in bicicletta le condizioni di maggiore sicurezza si ottengono nei paesi con minor tasso di utilizzo del casco. In questo senso, uno degli strumenti di policy più efficace per la promozione della sicurezza stradale è **la riduzione del parco dei veicoli circolanti** a vantaggio della mobilità leggera e tuttavia questa misura non viene mai presa in considerazione, nonostante le potenziali sinergie con gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria ed efficienza energetica/decarbonizzazione.

Con la stessa poca attenzione alla sua sicurezza è stato considerato l'altro utente vulnerabile per eccellenza, il pedone, per il quale nei principali fattori di rischio sono considerati come sempre la compromissione funzionale dello stato psico-fisico, oltre a distrazione e disattenzione del pedone stesso. Ancora una volta non si approfondiscono i problemi principali: la compresenza veicolo a motore-pedone e l'eccessiva velocità dei conducenti dei veicoli a motore. Ancora una volta vengono proposte soluzioni blande come: “Aumentare la visibilità dei pedoni a bordo strada e in attraversamento con interventi sulla segnaletica, sulle condizioni di visibilità e di illuminazione” e con “Responsabilizzare i pedoni affinché prendano le opportune precauzioni per evitare incidenti e lesioni e sensibilizzare le

¹ Van den Berghe, Wouter & Schachner, Michael & Sgarra, Veronica & Christie, Nicola. (2020). The association between national culture, road safety performance and support for policy measures. IATSS Research. 44. 197-211. 10.1016/j.iatssr.2020.09.002.

altre utenze alla vulnerabilità dei pedoni attraverso opportune campagne di sensibilizzazione”, senza considerare che **soltanto con una riduzione drastica sia della velocità all'interno dei centri sia del numero di veicoli circolanti si potrà assicurare una reale diminuzione dei sinistri e delle vittime.**

Allo stesso modo, tra le misure indicate tra le Linee Strategiche Specifiche per i bambini, invece che concentrarsi sull'obiettivo di eliminare i potenziali pericoli e ribadire la necessità di **strade a misura di bambine e bambini**, di zone 30, di **percorsi sicuri casa-scuola-casa** e di zone scolastiche che permettano anche una maggiore indipendenza delle giovani generazioni, si sollecita la responsabilizzazione dei genitori/tutori *“affinché prendano le opportune precauzioni, per evitare incidenti e lesioni ai propri bambini, favorendo la partecipazione ad interventi di educazione e programmi di formazione”*, suggerendo precauzioni per migliorare *“la visibilità dei bambini a piedi e in bicicletta in particolare nei percorsi casa-scuola-casa”*, dimenticando che la violenza stradale di cui sono vittime, quando si muovono a piedi e in bicicletta, avviene soprattutto sulle strisce pedonali e nelle aree intorno alle scuole, che non sono rispettate dagli automobilisti.

La strategia per i prossimi 10 anni messa in campo dal Ministero contro la violenza stradale è quindi ancora una volta la **colpevolizzazione** degli utenti più vulnerabili della strada, pedoni e ciclisti, *“affinché prendano le opportune precauzioni per evitare incidenti e lesioni”* e una **deresponsabilizzazione** dei conducenti dei veicoli a motore che, secondo il MIMS, *“non siano sempre in grado di percepire la presenza di pedoni e ciclisti”* non considerando invece che è l'eccessiva velocità alla guida di potenti mezzi a motore, in uno alla distrazione, la principale causa dei sinistri stradali.

Proprio il tema generale della “distrazione” esemplifica bene la totale incoerenza del piano con il quadro europeo di riferimento². Nel documento *Next steps towards 'Vision Zero'* che definisce il quadro di policy 2021-2030 per la sicurezza stradale la parola “distraction” appare 14 volte ed è sempre utilizzata per enfatizzare la necessità di ridurre l'incidentalità legata alla distrazione degli automobilisti. Nel piano proposto dal MIMS la parola distrazione compare 5 volte ed è sempre utilizzata per stigmatizzare presunti comportamenti delle vittime.

Inoltre osserviamo che lo stanziamento di 1 miliardo di Euro è sicuramente un incremento importante rispetto al passato, ma sono insufficienti di fronte alla spesa ora determinata in 24 miliardi l'anno di costi sociali dei sinistri stradali a carico dello Stato, come contabilizzato dallo stesso MIMS.

Pertanto, il piano proposto dal MIMS, oltre a presentarsi come inefficace, risulta profondamente **incoerente con gli indirizzi comunitari** e deve essere urgentemente sottoposto ad una radicale revisione che parta proprio da uno strutturale recepimento dell'indirizzo europeo, un diverso metodo di lavoro e un panel di esperti con competenze più ampie.

In particolare, suggeriamo **alcune misure di immediata e comprovata efficacia**, a titolo di esempio, che potrebbe essere inserite nel piano:

² <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d7ee4b58-4bc5-11ea-8aa5-01aa75ed71a1>

- **aumento degli stanziamenti** dedicati agli interventi di adeguamento della rete stradale, proporzionalmente agli obiettivi di risparmio dei costi sociali con la diminuzione dell'incidentalità, in particolare direzionati al **controllo** e alla **moderazione della velocità**, in considerazione che dovremo attendere decenni perché l'intero parco auto contempra sistemi ISA, pure necessari;
- uso dei tutor sulle extraurbane incluse statali, regionali, provinciali e intercomunali;
- metodi di **dissuasione dalle infrazioni**, come la revisione della patente a punti che impedisca di riacquisire tutti i punti con 2 anni di mancata infrazione; sospensione della patente da 1 settimana a 3 mesi già dalla prima violazione per chi usa cellulare alla guida per usi diversi da navigazione e chiamate con auricolari o in vivavoce;
- **velocità di 30 km orari** valido in tutti i centri urbani sul modello di quanto già fatto in alcune città dell'Ue, come Bruxelles e come richiesto dallo stesso Parlamento Europeo
- rafforzare il numero di controlli per uso di alcol e sostanze alla guida;
- formazione dei tecnici degli enti locali sulla **corretta progettazione degli interventi di moderazione del traffico**, per direzionare al meglio l'azione dei Comuni nei progetti presentati, onde evitare il riproporsi di misure mal applicate come vediamo quotidianamente nei nostri Comuni (enormi e pericolose rotatorie, piste ciclabili anche in zone 30, percorsi ciclabili non sicuri, non diretti e basati sulla separazione anziché sulla condivisione dello spazio);
- interventi sul Codice della Strada per rendere **legittimi e applicabili tutti gli strumenti** di moderazione del traffico adottati nelle migliori esperienze europee per la moderazione effettiva della velocità, (es il disallineamento dell'asse stradale, arredi funzionali, cuscini berlinesi, allargamento marciapiedi, restringimento carreggiate, strumenti, posizionamento della sosta per auto alternata sui lati opposti in strade a senso unico);
- interventi sul Codice della Strada per l'**abrogazione di norme di comprovata pericolosità**, come l'obbligo a mantenere il margine estremo della carreggiata per i ciclisti (che obbliga il ciclista ad uscire dal campo visivo dei guidatori, causando molti investimenti nella stessa direzione di marcia), il divieto di procedere affiancati (pratica che favorisce la visibilità e favorisce il sorpasso solo in condizioni di distanza di sicurezza e di visibilità);
- finanziamenti finalizzati anche alla retribuzione del tempo orario dedicato allo svolgimento della loro funzione per i **mobility manager aziendali e scolastici**, per rendere operativo e praticabile il ruolo che ad oggi viene relegato al volontariato degli insegnanti o a carico delle aziende;
- sensibilizzazione dei media tramite gli Ordini dei Giornalisti (Formazione Professionale Continua) per il **corretto utilizzo del linguaggio** di cronaca nella narrazione dei **sinistri stradali** e al problema della **violenza stradale**, con valenza educativa e culturale ampia.

Rimaniamo a disposizione per un confronto puntuale su queste osservazioni e un incontro dedicato, qualora possibile, e vi auguriamo buon lavoro,

Cordialmente,

Coordinamento
Associazioni e Movimenti
Cicloattivisti e Ambientalisti

Alleanza Mobilità Dolce

Bikeitalia.it

FIAB - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

Fondazione Luigi Guccione Ente Morale

Fondazione Michele Scarponi

Greenpeace Italia

Kyoto Club

Legambiente Onlus

#Salvaiciclisti

Bike4City Aps

Bike to School

Ciclostile - ciclofficina popolare del Centro Sociale Bruno - Trento

Cittadini per l'Aria Onlus

Consulta cittadina sicurezza stradale, mobilità dolce, sostenibilità di Roma Capitale

Consulta della Mobilità Ciclistica e Moderazione del Traffico – Torino

hub.MAT APS - Olbia

Laqup APS

Legambici APS Milano

Milano Bicycle Coalition ASD

Napoli Pedala

Rete Vivin strada

Associazione Salvaiciclisti Bologna

Associazione Salvaiciclisti Roma