



Verbale n. SST-2023-09

Verbale della Settima Riunione della Commissione Sicurezza Stradale de 20 settembre 2023

Il giorno 20 settembre 2023, alle ore 18:10, la Commissione Sicurezza Stradale si è riunita in modalità telematica su piattaforma Cisco WebEx dell'Ordine, per discutere sul seguente ordine del giorno:

- 1) Approvazione del verbale della riunione dell'11 maggio 2023;
- 2) Discussione sui dati Istat Incidenti Stradali anno 2022;
- 3) Discussione sul programma di un corso di formazione on-line sulla sicurezza stradale;
- 4) Attività dei gruppi di lavoro;
- 5) Definizione della data della prossima riunione;
- 6) Varie ed eventuali.

I componenti della Commissione presenti alla riunione sono:

- Alfonso Montella;
- Arcangelo Addeo;
- Aniello Borriello;
- Silvia Bruzzone;
- Felice Campobasso;
- Mauro D'Apuzzo;
- Giancarlo Della Valle;
- Vittorio de Riso di Carpinone;
- Alessandra Franciosa;
- Guido Maurino;
- Marco Murolo;
- Domenico Palomba;
- Raimondo Polidoro;
- Maria Rella Riccardi;
- Antonella Scarano;
- Vincenzo Viro.



1 Approvazione del verbale della riunione dell'11 maggio 2023

Il Coordinatore sottopone all'attenzione della Commissione il verbale n. SST-2022-08 dell'11 maggio 2023, che viene approvato all'unanimità.

2 Discussione sui dati Istat Incidenti Stradali anno 2022

Il Coordinatore presenta alla Commissione i dati relativi agli incidenti stradali del 2022 forniti dall'Istituto Nazionale di Statistica (Istat).

La Dottoressa Silvia Bruzzone, Primo Ricercatore Istat, spiega che nel corso del 2022 l'Italia ha registrato un ritorno ai livelli d'incidentalità pre-pandemia, allontanandosi dall'obiettivo stabilito nei piani di sicurezza nazionale e dell'Unione Europea. A seguito dell'andamento depressivo causato dalla pandemia, nel 2022 la ripresa della mobilità nonché l'abolizione delle restrizioni ancora vigenti hanno comportato un notevole aumento degli incidenti stradali. Aumento atteso anche nel 2023.

La commissione analizza poi la proporzione tra le cause accertate o presunte di incidente per categoria della strada e le contravvenzioni elevate da polizia stradale, carabinieri e polizie locali dei comuni capoluogo per violazioni sulle norme di comportamento.

Dal confronto emergono le considerazioni di seguito riportate:

- **Pedoni.** Nonostante il Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030 ponga un forte accento sulla sicurezza dei pedoni, i pedoni morti rappresentano più del 15% degli incidenti totali. Tuttavia, dalle statistiche Istat risulta che solo lo 0,04% degli incidenti pedonali è causato dal comportamento dei pedoni (contravvenzione per l'art. 190) e lo 0,11% è attribuibile al comportamento dei conducenti verso i pedoni (contravvenzione per l'art. 191). Complessivamente, le contravvenzioni legate alla sicurezza del pedone (artt. 190-191) costituiscono lo 0,14% del totale delle contravvenzioni elevate dalle forze dell'ordine. Ciò significa che il rapporto tra la percentuale di contravvenzioni legate al comportamento dei pedoni e la percentuale dei pedoni morti è pari a 0,009. L'attenzione alla sicurezza dei pedoni da parte delle forze dell'ordine appare pertanto non proporzionata alla gravità del problema. Le problematiche affrontate in relazione alla sicurezza dei pedoni includono la visibilità della segnaletica, la mancanza di sanzioni per i pedoni che violano il codice della strada, la mancata applicazione delle sanzioni per chi non concede la precedenza ai pedoni sulle strisce pedonali (che rappresenta un grave problema di sicurezza ampiamente sottovalutato), la presenza di auto parcheggiate sulle strisce pedonali, la posizione inadeguata delle strisce pedonali e la necessità di disciplinare l'attraversamento sia da parte dei pedoni che dei conducenti. Un aspetto interessante che emerge dalla discussione è che gli utenti potrebbero non essere a conoscenza del fatto che, se non si utilizzano le strisce pedonali, il pedone potrebbe non



essere risarcito in caso di incidente, in conformità all'art. 190, il quale stabilisce che il conducente deve dare la precedenza al pedone al di fuori delle strisce solo se quest'ultimo ha iniziato l'attraversamento o se l'attraversamento dista più di 100 m. Questo può complicare la gestione delle responsabilità in caso di incidente.

Un altro aspetto rilevante discusso riguarda le distrazioni dovute all'uso dei cellulari. Si propone l'introduzione di una legge che obblighi tutti i veicoli a essere dotati di un dispositivo Bluetooth che costringa a rispondere alle chiamate o a leggere i messaggi in vivavoce, allo scopo di scoraggiare l'uso del telefono durante la guida.

Infine, tra le soluzioni proposte, si suggerisce di vincolare gli introiti derivanti dalle contravvenzioni agli interventi di miglioramento della sicurezza stradale nonché di rendere obbligatorio l'uso di materiale ad elevate prestazioni e alto potere catarifrangente per le strisce pedonali. Queste misure mirano a migliorare la sicurezza stradale e a ridurre il numero di incidenti pedonali. Tuttavia, una politica attenta alle utenze deboli dovrebbe essere associata ad una percentuale di contravvenzioni legate alla sicurezza del pedone di gran lunga maggiore dell'attuale 0,14%.

- **Ciclisti.** Nel 2022, sono morti 205 ciclisti, ossia il 6,5% del totale. I dati Istat rivelano che le contravvenzioni per art. 182 – Norme di comportamento dei ciclisti rappresentano solo lo 0,02% del totale delle contravvenzioni elevate dalle forze dell'ordine. Il rapporto tra la percentuale di contravvenzioni legate al ciclista e la percentuale di ciclisti morti è pari a 0,004. Questo dato suggerisce una maggiore attenzione verso le utenze deboli, e in particolare, un incremento delle sanzioni nei confronti dei ciclisti. La commissione concorda sull'importanza di sensibilizzare le forze dell'ordine nel regolare le infrazioni commesse dai ciclisti e gli utenti deboli nell'adottare un comportamento adeguato e rispettoso delle norme stradali.

In aggiunta, si discute dell'art. 50 del Nuovo Codice della Strada, D.Lgs. 285/92, che definisce le caratteristiche delle biciclette a pedalata assistita che sono dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 kW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare. Si osservano troppo frequentemente veicoli con le caratteristiche dimensionali ed estetiche delle bici a pedalata assistita che viaggiano a velocità superiore a 25 km/h senza che il ciclista pedali. Con elevatissima probabilità, si tratta di bici elettriche (S-Pedelecs, Speed Pedal Electric Cycles) non conformi alle prescrizioni dell'art. 50 del D.Lgs. 285/92 che sono soggette alle stesse regole dei ciclomotori (art. 52 del D.Lgs. 285/92). Le S-Pedelecs non possono transitare sulle piste ciclabili e richiedono assicurazione, targa, specchietto retrovisore, casco e patente. Considerata la grande diffusione di veicoli di questo tipo, sembra opportuno stimolare le forze dell'ordine ad una



maggior attenzione verso questo aspetto. In generale, una politica attenta alle utenze deboli dovrebbe essere associata a più contravvenzioni legate ai ciclisti.

- **Guida sotto l'effetto di alcol e stupefacenti.** Il tasso di guidatori con un contenuto alcolico al di sotto del limite consentito è uno degli indicatori chiave delle prestazioni del Piano della Sicurezza Stradale 2030. Le statistiche Istat rilevano che le contravvenzioni per l'articolo 186 del Codice, che riguarda la guida sotto l'influenza dell'alcol, sono corrispondenti solo ad un modesto 0,48% del totale delle infrazioni rilevate. Mentre, le contravvenzioni per l'articolo 187, guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, sono appena 4'608, rappresentanti un esiguo 0,06% del totale.

Considerato che l'alcol e la droga sono tra le principali cause degli incidenti mortali, la commissione invita a riflettere sulla necessità di un controllo più rigoroso del rispetto degli artt. 186-187. La percentuale delle infrazioni riguardante la guida in stato di ebbrezza non rispecchia la gravità del problema.

La dottoressa Bruzzone rivela, inoltre, che in Italia si verifica un problema notevole legato alla perdita di dati. Negli incidenti a veicolo isolato spesso non viene effettuata l'autopsia, il che significa che non viene verificato se il conducente era in stato di alterato per droga o alcol. Questa mancanza di dati compromette la capacità di comprendere appieno il problema. In Spagna, ad esempio, il 33% delle autopsie rivela che i conducenti erano ubriachi. Inoltre, è necessario rivedere e rendere più accessibili gli etilometri, poiché spesso non sono disponibili o non vengono utilizzati durante i controlli. Questi problemi devono essere affrontati attraverso una maggior sensibilizzazione delle forze dell'ordine e un rafforzamento delle misure di applicazione della legge non solo nel fine settimana.

- **Distanza di sicurezza.** Secondo le statistiche Istat, le contravvenzioni per l'art. 149, rispetto della distanza di sicurezza, rappresentano solo lo 0,17% del totale delle infrazioni elevate dalle forze dell'ordine. Gli incidenti per mancato rispetto della distanza di sicurezza costituiscono il 9,2% degli incidenti totali mentre gli incidenti per tamponamento ne costituiscono un'aliquota ancor più rilevante pari al 17,5% del totale. In teoria, il tamponamento ha sempre origine dal mancato rispetto della distanza di sicurezza. Tuttavia, le contravvenzioni per l'articolo 149 sono inferiori alla metà degli incidenti causati da tamponamenti. In sintesi, questi dati mettono in luce una discrepanza tra le infrazioni rilevate e gli incidenti effettivamente verificatisi. È evidente che occorrono misure legislative e di applicazione più incisive per garantire che la distanza di sicurezza sia rispettata in modo più rigoroso anche in questo caso. Ad esempio, si potrebbe richiedere nel codice un'integrazione della definizione di distanza di sicurezza che includa un distanziamento minimo di 2 secondi (cfr. UK Highway Code, rule 126).



- **Velocità.** Dai dati forniti dall'Istat emerge che gli incidenti causati da un eccesso di velocità (art. 141) sono pari al 11,8% del totale degli incidenti, mentre gli incidenti causati dalla mancata osservanza dei limiti di velocità (art. 142) sono invece corrispondenti allo 0,4% del totale. Tuttavia, le contravvenzioni per l'articolo 141, che riguarda la velocità non adeguata alle caratteristiche della strada, alle condizioni meteorologiche e al traffico, rappresentano l'1,3% del totale. Dall'altra parte, le contravvenzioni per l'articolo 142, che riguarda il superamento dei limiti di velocità, sono pari al 37,2% del totale. Questi dati hanno portato a importanti considerazioni. Il rispetto dell'articolo 141, che nel lavoro preventivo è poco utilizzato, è cruciale per la sicurezza stradale ed è ancora più importante del rispetto dell'articolo 142, che tratta specificamente il superamento dei limiti di velocità. Le contravvenzioni relative all'articolo 141 meritano un'analisi critica e una valutazione del livello di rischio, dato che il loro numero non sembra allineato con gli obiettivi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030.

Infine, I membri della commissione suggeriscono di suddividere ulteriormente questi dati tra l'ambito urbano ed extraurbano poiché le dinamiche di guida e i rischi possono variare notevolmente in queste due aree.

A valle della discussione critica dei dati incidentali Istat, la Commissione conviene sull'urgenza di racchiudere le criticità emerse in una nota di commento da inviare al Consiglio dell'Ordine per stimolare un eventuale interessamento al tema da parte del Consiglio Nazionale degli Ingegneri. Il Segretario invierà ai membri della Commissione le diapositive presentate durante la riunione per inserire ulteriori considerazioni.

3 Discussione sul programma di un corso di formazione on-line sulla sicurezza stradale

Durante la precedente riunione della Commissione, il Presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Napoli, l'ing. Gennaro Annunziata, ivi presente, ha presentato la proposta di creare ed erogare di corsi di formazione in modalità asincrona con retribuzione compensata.

I componenti della Commissione hanno valutato la creazione di un corso di 12 moduli, da 4 ore ciascuno, da suddividere in nozioni teoriche ed aspetti pratici.

I moduli possono essere disaggregati in sub-moduli della durata minima di due ore. Durante i lavori si sono raccolte manifestazioni di interesse, in aggiunta a quelle di ingegneri esterni alla Commissione esperti in sicurezza stradale che avevano già manifestato la loro adesione al progetto formativo.



Il programma definito è il seguente:

#	Modulo	Docente
1	I sistemi di gestione della sicurezza stradale	Alfonso Montella
2	Gli incidenti stradali	Silvia Bruzzone
3	La valutazione della sicurezza stradale a livello di rete	Filomena Mauriello
4	L'identificazione dei fattori contributivi degli incidenti (Analisi dei dati e Ispezioni di sicurezza mirate)	Giancarlo Della Valle
5	Le ispezioni di sicurezza periodiche secondo la procedura MIT: ambito extraurbano	Raimondo Polidoro
6	Le ispezioni di sicurezza periodiche secondo la procedura MIT: ambito autostradale	Felice Campobasso Raimondo Polidoro
7	Le ispezioni di sicurezza dei cantieri stradali	Felice Campobasso Giacomo Ciotola Vincenzo Grassia
8	La sicurezza dei pedoni: identificazione dei fattori di rischio e scelta delle contromisure	Mauro D'Apuzzo Maria Rella Riccardi
9	La sicurezza dei ciclisti: identificazione dei fattori di rischio e scelta delle contromisure	Antonella Scarano
10	Gli aspetti di sicurezza nel progetto stradale	Vittorio de Riso
11	La relazione di sicurezza ai sensi del D.M. 22/04/2004	Vincenzo Viro
12	La valutazione di impatto sulla sicurezza stradale e il controllo di sicurezza dei progetti	Lorenzo Domenichini Davide Tartaro

I Docenti invieranno nei prossimi giorni al Segretario un brevissimo CV, gli obiettivi formativi e un breve programma della loro lezione.

Il Segretario invierà a tutti i Docenti il dettaglio delle caratteristiche tecniche per il corso che sarà fornito dal Consiglio dell'Ordine.



4 Attività dei gruppi di lavoro

A causa dell'orario tardo, la discussione viene rinviata alla prossima riunione.

5 Definizione della data della prossima riunione

Il Coordinatore propone che la prossima riunione abbia luogo mercoledì 15 novembre 2023, alle ore 18:00. La Commissione approva all'unanimità.

Esauriti i punti all'ordine del giorno, alle ore 20:30 il Coordinatore dichiara chiusa la riunione.

II SEGRETARIO

ing. Maria Rella Riccardi

II COORDINATORE

Prof. ing. Alfonso Montella