

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE 2030

OSSERVAZIONI AL DOCUMENTO DI INDIRIZZI GENERALI E LINEE GUIDA DI ATTUAZIONE

La sottoscritta Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta chiede al Ministro Giovannini di accogliere alcune osservazioni all'Atto del Governo 323, Schema di decreto ministeriale recante approvazione del documento "Piano nazionale sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di attuazione" (323)

Il presente documento è sottoscritto dalle seguenti associazioni:

- FIAB Onlus – edoardo.galatola@fiabitalia.it
- Legambiente Onlus – a.poggio@legambiente.it

29 novembre 2021

Sommario

1	Sintesi delle osservazioni presentate	2
2	Dettaglio delle osservazioni proposte	4
3	La FIAB	20

1 Sintesi delle osservazioni presentate

Come previsto dalla legge 144 del 17 maggio 1999, il PNSS consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari.

È quindi uno strumento fondamentale per raggiungere gli obiettivi prefissati. Le Linee Guida, che ne costituiscono lo strumento di indirizzo, ricalcano molto quelle dei Piani precedenti. Vogliamo qui contribuire a individuare alcuni aspetti che potrebbero essere potenziati e sviluppati in aderenza agli obiettivi del Piano stesso.

Un primo aspetto da sottolineare è che l'approccio di considerare solo i morti/anno come elemento di pianificazione e obiettivo target da raggiungere fa perdere molte informazioni sul problema. L'introduzione sistematica dell'analisi in termini di morti/passeggero*km (in particolare per morti/mld pkm) permette di rilevare ad esempio l'aumento della sicurezza per i ciclisti causato dall'aumento di mobilità ciclistica (in Europa i morti tra i ciclisti sono rimasti costanti negli ultimi dieci anni, mentre i morti per mld km sono significativamente diminuiti), l'effetto del periodo del lockdown (la mortalità è molto diminuita, ma in corrispondenza a una forte riduzione della mobilità), ma e forse soprattutto, che l'analisi e gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità possono essere misurati per singola tratta/area urbana e non solo a consuntivo a fine anno (vedi proposte di integrazione presentate ai punti a., j., k. e q.).

Questo tema è collegato a un altro problema strutturale italiano, la necessità di potenziare e sistematizzare la raccolta di informazioni necessarie alla pianificazione, come la composizione modale su scala nazionale e locale, i km percorsi per tipo di mezzo (vedi proposte di integrazione presentate ai punti o. e p.) e un'informazione sull'incidentalità più capillare e tempestiva in modo da fornire strumenti alle amministrazioni locali di pianificazione (vedi punti v. e gg.).

Con l'aiuto di dati più puntuali anche la tipologia dell'analisi di rischio può svilupparsi ed evolvere. Si propone in merito di mutuare le tecniche dai rischi di incidenti rilevanti essendo la metodologia ad oggi ben consolidata (vedi proposte di integrazione ai punti f., ee. e ff.).

Nelle Linee Guida di attuazione del PNSS 2030 si sottolinea l'importanza di affrontare prioritariamente l'argomento delle utenze vulnerabili. Si condivide l'assunto, che però va trattato nella specificità della particolare criticità della mobilità dei centri urbani rispetto alla media europea (vedi proposte di integrazione ai punti b. c. e d.).

Dalle indicazioni di priorità di intervento delle Linee Guida emerge un'idea, ormai non più condivisa neanche a livello comunitario, secondo la quale l'utenza vulnerabile è in primis causa della sua incidentalità e di conseguenza deve essere vista come "una specie protetta" da preservare dall'estinzione. Proviamo pertanto a ricordare quali siano le principali cause dell'incidentalità per ciclisti e pedoni e di conseguenza le priorità di intervento (vedi proposte di integrazione ai punti r., s., t., aa., bb. e cc.); ricordiamo inoltre che riproporre il tema della obbligatorietà di alcuni sistemi di protezione (il cui uso condividiamo vada incentivato), in base a studi di costi-rischi-benefici (posizione ECF/FIAB), ottiene un risultato opposto a quello prefissato (vedi proposte di integrazione al punto u.).

È importante, infatti, sottolineare il contributo positivo fornito dalla mobilità non motorizzata dal punto di vista del raggiungimento di risultati di sicurezza per la mobilità in generale, come è osservabile in altri paesi europei a elevata ciclabilità (vedi proposte di integrazione ai punti l., z., dd. e g).

Entrando nel merito degli interventi prioritari per la riduzione dell'incidentalità, si sottolinea come sia importante porsi per il PNSS, sin dalle Linee Guida, obiettivi numerici chiari e riscontrabili, in modo da permettere la verifica del loro raggiungimento. Si propongono di seguito obiettivi per la copertura delle Z30 all'interno dei centri urbani e per la composizione modale degli spostamenti da raggiungere. Si propongono anche dei numeri target che possono essere oggetto di valutazione, ma è importante che il principio di definire l'obiettivo sia sempre rispettato (vedi proposte di integrazione ai punti h., m., n., v. e w.).

Data l'importanza della ricerca e della possibilità di creare strumenti di larga fruibilità si sottolinea l'importanza di rendere possibile la presentazione di progetti anche da part delle organizzazioni di protezione ambientale riconosciute dal MITE che seguono problematiche di interesse degli utenti della strada (vedi proposte di integrazione al punto ii.).

Infine, ma non meno importante, si considera criticamente il meccanismo della previsione delle risorse necessarie all'attuazione del PNSS spostando l'attenzione dalla similitudine con i due Piani precedenti a un criterio più oggettivo che leghi le risorse da allocare a una percentuale della riduzione di danno sociale attesa, evidenziando come l'operazione risulti a costo zero, anzi con forte risparmio per le casse dello stato anche in presenza di un aumento dello stanziamento (vedi proposte di integrazione ai punti jj. ed e.).

Si riportano di seguito le osservazioni proposte con maggiore dettaglio, confidando che il governo possa accoglierle nella stesura del PNSS che regolerà le iniziative nei prossimi dieci anni.

2 Dettaglio delle osservazioni proposte

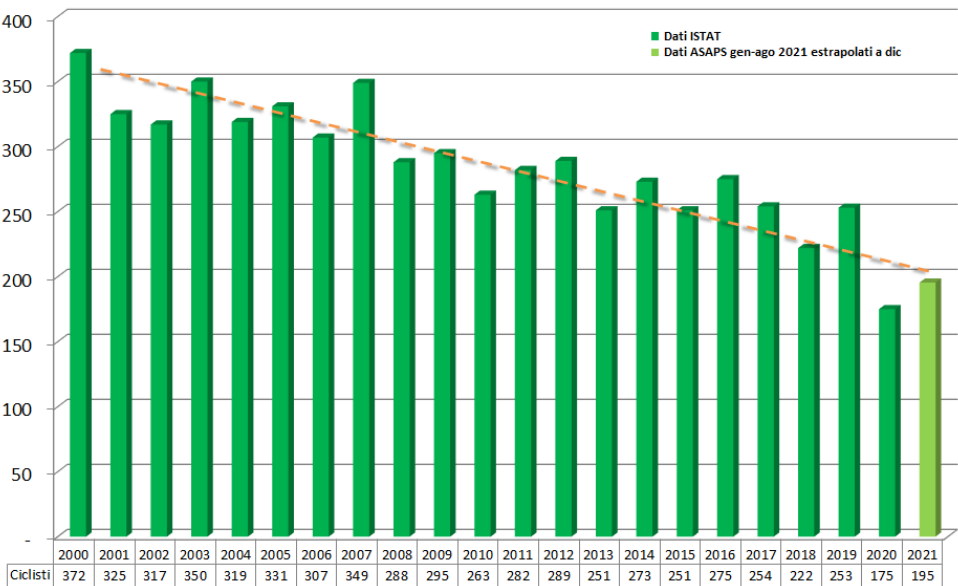
Le osservazioni sono state numerate per una loro più facile identificazione. Per ogni proposta viene indicato il capitolo, la pagina e il capoverso delle Linee Guida del PNSS 2030 a cui si riferiscono, il testo di cui si propone l’inserimento e una nota esplicativa per fornirne la ratio. Nelle note numerate viene citata l’evidenza bibliografica.

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicativa
Pag. 21 – 2.2 trend in Europa		
a.	<p>Va rilevato che in Italia si è registrata nel periodo in esame una riduzione anche della mortalità dei ciclisti in valore assoluto (-4% 2010-2019, -30% 2011-2021 tendenziale), ma ancora più significativa è la riduzione se valutata in termini morti/mld pkm, che tiene conto dell’aumento di utilizzo del mezzo (-45% in Italia 2010-2019), a dimostrazione che l’aumento della mobilità ciclistica causa la riduzione del rischio individuale.</p>	<p>Pag. 21. 2.2 Trend in Europa, dopo l’ultimo capoverso si propone di inserire quanto riportato a SX.</p> <p>Nota: il dato sui ciclisti tiene conto dei morti per abitante e non per pkm. I morti/mln_abitanti sono 4 in Italia contro 5 in DK e 13 in NL¹, ma i morti/mld*km sono 24 (calcolo da Isfort²) in Italia contro 12 in DK e 13 in NL (in questi paesi ad elevata mobilità ciclistica il numero di morti per abitante è più alto, ma il rischio individuale è molto più basso). Coppo (RST)³ aveva calcolato nel 2009 un valore di 44 morti/mld pkm in Italia per i ciclisti. Il significativo aumento della mobilità ciclistica unito alla costante ma lenta riduzione dell’incidentalità (da 295 a 253 morti/anno dal 2009 al 2019, vedi grafico seguente) spiega come anche in Italia il rischio individuale si sia quasi dimezzato in dieci anni.</p>

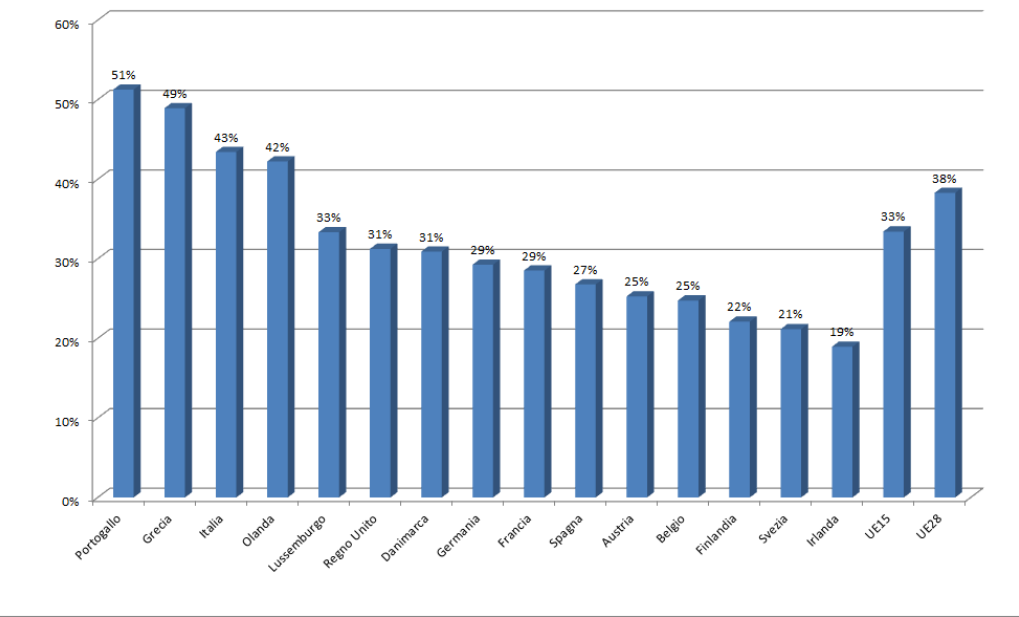
¹ ETSC PIN Flash report 38 (2020), <https://etsc.eu/how-safe-is-walking-and-cycling-in-europe-pin-flash-38/>

² ISFORT, 17° report sulla mobilità degli italiani, 2020

³ Coppo, Dati, limitazioni e linee d’azione per la sicurezza stradale, CNSS, Segreteria tecnica, 24/11/2009

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicativa																																														
	<p style="text-align: center;">Mortalità Ciclisti</p>  <table border="1" data-bbox="352 1003 1294 1048"> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Cyclists</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2000</td><td>372</td></tr> <tr><td>2001</td><td>325</td></tr> <tr><td>2002</td><td>317</td></tr> <tr><td>2003</td><td>350</td></tr> <tr><td>2004</td><td>319</td></tr> <tr><td>2005</td><td>331</td></tr> <tr><td>2006</td><td>307</td></tr> <tr><td>2007</td><td>349</td></tr> <tr><td>2008</td><td>288</td></tr> <tr><td>2009</td><td>295</td></tr> <tr><td>2010</td><td>263</td></tr> <tr><td>2011</td><td>282</td></tr> <tr><td>2012</td><td>289</td></tr> <tr><td>2013</td><td>251</td></tr> <tr><td>2014</td><td>273</td></tr> <tr><td>2015</td><td>251</td></tr> <tr><td>2016</td><td>275</td></tr> <tr><td>2017</td><td>254</td></tr> <tr><td>2018</td><td>222</td></tr> <tr><td>2019</td><td>253</td></tr> <tr><td>2020</td><td>175</td></tr> <tr><td>2021</td><td>195</td></tr> </tbody> </table>	Year	Cyclists	2000	372	2001	325	2002	317	2003	350	2004	319	2005	331	2006	307	2007	349	2008	288	2009	295	2010	263	2011	282	2012	289	2013	251	2014	273	2015	251	2016	275	2017	254	2018	222	2019	253	2020	175	2021	195	
Year	Cyclists																																															
2000	372																																															
2001	325																																															
2002	317																																															
2003	350																																															
2004	319																																															
2005	331																																															
2006	307																																															
2007	349																																															
2008	288																																															
2009	295																																															
2010	263																																															
2011	282																																															
2012	289																																															
2013	251																																															
2014	273																																															
2015	251																																															
2016	275																																															
2017	254																																															
2018	222																																															
2019	253																																															
2020	175																																															
2021	195																																															
Pag. 28 – 2.3 Trend in Italia - 2° capoverso																																																
b.	<p>È utile confrontare il dato di mortalità urbana italiana 43% (dato 2019 ISTAT) con la media europea⁴ pari al 38% e con quello dei paesi di dimensioni come l'Italia, ovvero D, F, UK, E (in questi paesi è circa il 30%) per evidenziare la maggiore criticità delle città italiane.</p>	<p>Pag. 28. 2.3 Trend in Italia, dopo la figura 2.14 si propone di inserire quanto riportato al punto b., a seguire la figura di cui al punto c. e infine quanto riportato al punto d.</p> <p>Nota: La precisazione è importante perché in Italia la criticità delle aree urbane è maggiore di quella di altri paesi UE</p>																																														

⁴ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/asr2018.pdf

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicitiva																																				
c.	<p style="text-align: center;">Quota di morti in area urbana 2017 (%)</p>  <table border="1"> <caption>Data for Quota di morti in area urbana 2017 (%)</caption> <thead> <tr> <th>Paese/Regione</th> <th>Quota (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Portogallo</td><td>51%</td></tr> <tr><td>Grecia</td><td>49%</td></tr> <tr><td>Italia</td><td>43%</td></tr> <tr><td>Olanda</td><td>42%</td></tr> <tr><td>Lussemburgo</td><td>33%</td></tr> <tr><td>Regno Unito</td><td>31%</td></tr> <tr><td>Danimarca</td><td>31%</td></tr> <tr><td>Germania</td><td>29%</td></tr> <tr><td>Francia</td><td>29%</td></tr> <tr><td>Spagna</td><td>27%</td></tr> <tr><td>Austria</td><td>25%</td></tr> <tr><td>Belgio</td><td>25%</td></tr> <tr><td>Finlandia</td><td>22%</td></tr> <tr><td>Svezia</td><td>21%</td></tr> <tr><td>Irlanda</td><td>19%</td></tr> <tr><td>UE15</td><td>33%</td></tr> <tr><td>UE28</td><td>38%</td></tr> </tbody> </table>	Paese/Regione	Quota (%)	Portogallo	51%	Grecia	49%	Italia	43%	Olanda	42%	Lussemburgo	33%	Regno Unito	31%	Danimarca	31%	Germania	29%	Francia	29%	Spagna	27%	Austria	25%	Belgio	25%	Finlandia	22%	Svezia	21%	Irlanda	19%	UE15	33%	UE28	38%	
Paese/Regione	Quota (%)																																					
Portogallo	51%																																					
Grecia	49%																																					
Italia	43%																																					
Olanda	42%																																					
Lussemburgo	33%																																					
Regno Unito	31%																																					
Danimarca	31%																																					
Germania	29%																																					
Francia	29%																																					
Spagna	27%																																					
Austria	25%																																					
Belgio	25%																																					
Finlandia	22%																																					
Svezia	21%																																					
Irlanda	19%																																					
UE15	33%																																					
UE28	38%																																					
d.	<p>Inoltre in Italia in città 5 morti su 6 (84%) sono da ascrivere all'utenza vulnerabile (moto+bici+pedoni) e un morto su due (53%) all'utenza attiva (non motorizzata).</p>	<p>Nota: questa è un'altra precisazione rilevante. Il peso dell'utenza vulnerabile tra le vittime in ambito urbano evidenzia la priorità di intervento per incidere nella riduzione della mortalità assoluta.</p>																																				
Pag. 32 – 2.4 Costi sociali - Primo capoverso																																						
e.	<p>È utile sottolineare che i costi investiti in sicurezza possono essere computati come risparmio di danno sociale.</p>	<p>Pag. 32. 2.4 Costi Sociali, dopo la figura 2.16 si propone di inserire quanto riportato a SX.</p> <p>Nota: Vedi anche la proposta jj. (relativa a pag. 65). La precisazione è importante perché l'investimento è a costo zero per lo stato.</p>																																				

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicitiva
Pag. 37 – 3.2 Obiettivi e strategie in Europa - penultimo capoverso		
f.	L'estensione prevista dalla Direttiva 1936/19/UE può trovare riscontro quantitativo nella estensione alle tratte stradali/aree urbane dei criteri di accettabilità del rischio mutuati dai rischi industriali	Pag. 37 – 3.2 Obiettivi e strategie in Europa, dopo il penultimo capoverso si propone di inserire quanto a SX. Nota: vedi anche la proposta ee. (relativa a pag. 58). Il riferimento normativo per le tecniche di analisi del rischio è il D.Lgs. 105/2015
Pag. 38 – 3.3 Il Safe System - terzultimo capoverso		
g.	Vedi SCAP ⁵ , ECF, "Safe systems, vision zero and sustainable safety", pag. 8.	Pag. 38 – 3.3 Il Safe System, dopo il terzultimo capoverso si propone di inserire quanto riportato a SX. Nota: Per quanto concerne il Safe System è utile riferirsi anche alla visione dell'utenza vulnerabile come da proposte ECF.
Pag. 42 – 3.4 Tendenze in atto - ultimo capoverso		
h.	Occorre individuare e perseguire obiettivi quantitativi di % di copertura delle Z30 sul territorio urbano e di composizione modale target per utenza non motorizzata e TPL.	Pag. 42 – 3.4 Tendenze in atto, all'ultimo capoverso, dopo "soprattutto quella non motorizzata." si propone di inserire quanto riportato a SX. Nota: La riqualificazione degli spazi urbani deve trovare riscontro nell'individuazione di obiettivi quantitativi di % di copertura di Z30 sul territorio urbano e composizione modale target per utenza non motorizzata e TPL per consentire la verifica del loro raggiungimento. Vedi la proposta w. (relativa a pag. 54).

⁵ ECF, Safer Cycling Advocate Program, <https://safercycling.roadsafetyngos.org/best-practice-guide/>

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicativa
Pag. 43 - 3.4 Tendenze in atto - primo capoverso		
i.	Tra le tecniche da proporre per la gestione delle velocità ci sono le tecniche ISA (Intelligent Speed Adaptation)	Pag. 43 – 3.4 Tendenze in atto, in fondo al primo capoverso, si propone di inserire quanto riportato a SX. Nota: L’esplicitazione permette di individuare una strada già tracciata e tecnologicamente matura.
Pag. 45 – 4.1 Obiettivi generali - quartultimo capoverso		
j.	ovvero da 8 a 6 morti/mld pkm ⁶ (passeggero*km).	Pag. 45 – 4.1 Obiettivi generali, in coda al quartultimo capoverso, si propone di inserire quanto riportato a SX. Nota: La misura dei passeggeri*km è molto più pertinente per l’analisi del rischio. Per quanto riguarda il dato attuale, si nota che da altre fonti ⁷ il valore in Italia sembrerebbe minore, pari a 4,5 morti/mld pkm.

⁶ ETSC 14th Road Safety Performance Index Report (2020) <https://etsc.eu/14th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

⁷ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2019_en

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicitiva
Pag. 45 - 4.1 Obiettivi generali - penultimo capoverso		
k.	ovvero da 6 morti/mld attuali a 3 nel 2030.	<p>A pag. 45 – 4.1 Obiettivi generali, al penultimo capoverso dopo “... a meno di 1515”, si propone di inserire quanto riportato a SX.</p> <p>Questo obiettivo ha il grandissimo vantaggio di essere replicabile su scala locale, ad es. come riqualificazione di una tratta stradale o di un’area urbana in termini di sicurezza e permette di mirare gli interventi, mentre il dato complessivo di mortalità ha solo valenza statistica a consuntivo.</p>
Pag. 46 – 4.1 Obiettivi generali - terzo capoverso		
l.	Incentivare la mobilità ciclistica in base al principio “Safety in numbers ⁸ ” (CTC ⁹ /Jacobsen ¹⁰) come strumento di sicurezza globale ¹¹ .	<p>A pag, 46 – 4.1 Obiettivi generali, dopo il terzultimo capoverso, si propone di inserire quanto riportato alle proposte: l., m., n., e o.</p> <p>Nota: Secondo il principio “Safety in numbers” l’aumento della mobilità ciclistica riduce i rischi per i ciclisti, ma anche per gli altri utenti della strada.</p>

⁸ <https://fiabitalia.it/safety-in-numbers/>

⁹ Bhatia, R., & Wier, M. (2011). “Safety in Numbers” re-examined: can we make valid or practical inferences from available evidence? *Accident Analysis & Prevention*, 43(1), 235-240.

¹⁰ Jacobsen, P. L. (2015). Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury prevention*, 21(4), 271-275.

¹¹ Marshall, Wesley E., and Nicholas N. Ferenchak. Why cities with high bicycling rates are safer for all road users. *Journal of Transport & Health* (2019).

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicitiva
m.	Definire e raggiungere un target numerico per la composizione modale della mobilità sostenibile (20-20-20 ¹² inteso come target modal split pedonale, ciclistico e TPL).	Nota: Definire obiettivi quantizzati è fondamentale per la verifica del loro raggiungimento. La proposta 20-20-20 è suggestiva per il richiamo ed è stata proposta negli Stati Generali della bicicletta, Reggio Emilia, 5-6 ottobre 2012.
n.	Definire e raggiungere la copertura target del 50% di Zone 30 in ambito urbano ¹³ .	Nota: Un altro obiettivo quantizzato di sicura efficacia è il raggiungimento di una copertura target di Zone 30 in ambito urbano; si suggerisce il 50%, anche in base allo studio BMJ ¹³ 1986-2006 su Londra che ha dimostrato il raggiungimento del dimezzamento del n. di morti. Vista l'elevata incidenza della mortalità urbana in Italia (44% contro il 38% EU - dati 2019) e dell'utenza vulnerabile sul totale in area urbana (84%), vedi osservazioni b., c., e d.; questo obiettivo dovrebbe ritenersi prioritario.
o.	Occorre infine procedere alla rilevazione sistematica delle composizioni modali degli spostamenti su scala nazionale e locale e dei km percorsi per tipologia di veicolo e per abitante.	Nota: L'assenza di queste informazioni rende difficoltoso il monitoraggio dei target da raggiungere in termini di composizione modale e morti per passeggero*km. La principale fonte oggi è ISFORT ¹⁴ che fornisce alcuni dati aggregati.

¹² Stati Generali della bicicletta, Reggio Emilia, 5-6 ottobre 2012

¹³ Department of Public Health and Policy, London School of Hygiene and Tropical Medicine, BMJ 2009; 339:b4469

¹⁴ ISFORT, 17° report sulla mobilità degli italiani, 2020

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicativa												
Pag. 47 – 4.2 Obiettivi specifici - primo elenco a punti														
p.	<ul style="list-style-type: none"> • Composizione modale • Km percorsi per tipologia modale • Livello specifico di rischio (per popolazione e per passeggeri*km) 	A pag, 47 – 4.2 Obiettivi Specifici, primo elenco a punti, si propone di aggiungere le prime due voci a SX dopo “Numero totale di morti e feriti” e integrare la terza voce all’ultima dell’elenco a punti.												
Pag. 48 – 4.2 Obiettivi specifici - dopo la tabella 4-1														
q.	<table border="1" data-bbox="274 813 817 943"> <thead> <tr> <th data-bbox="274 813 405 875">Categoria</th> <th data-bbox="405 813 539 875">morti/mld pkm 2020 (stima)</th> <th data-bbox="539 813 673 875">morti/mld pkm attesi 2030</th> <th data-bbox="673 813 817 875">Riduzione percentuale attesa</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="274 875 405 907">Ciclisti</td> <td data-bbox="405 875 539 907">24¹⁴</td> <td data-bbox="539 875 673 907">13</td> <td data-bbox="673 875 817 907">45%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="274 907 405 943">Pedoni</td> <td data-bbox="405 907 539 943">44¹⁴</td> <td data-bbox="539 907 673 943">20</td> <td data-bbox="673 907 817 943">55%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoria	morti/mld pkm 2020 (stima)	morti/mld pkm attesi 2030	Riduzione percentuale attesa	Ciclisti	24 ¹⁴	13	45%	Pedoni	44 ¹⁴	20	55%	<p>A pag. 48 – 4.2 Obiettivi Specifici, dopo la tabella 4-1, si propone di aggiungere la tabella a SX</p> <p>Nota: Si suggerisce di aggiungere il dato di morti/mld pkm tra gli obiettivi di riduzione per ciclisti, pedoni e motociclisti. Dall’ultimo report ISFORT¹⁴ è stato estratto, un valore di 160 km percorsi in bicicletta per abitante*anno e un rischio di 24 morti/mld pkm. Per i ciclisti l’obiettivo della riduzione del 45% implicherebbe passare da 24 a 13. Per i pedoni analogamente il passaggio sarebbe da 44 a 20. Per i motociclisti i dati attualmente non sono riportati. Si ricorda che per conoscere i dati di mobilità è necessario rilevarli e che queste rilevazioni, fondamentali, devono essere sistematizzate.</p>
Categoria	morti/mld pkm 2020 (stima)	morti/mld pkm attesi 2030	Riduzione percentuale attesa											
Ciclisti	24 ¹⁴	13	45%											
Pedoni	44 ¹⁴	20	55%											

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicativa
Pag. 53 - 5.1.3 Linee strategiche per i ciclisti - Principali fattori di rischio		
r.	<ul style="list-style-type: none"> I principali fattori di rischio per i ciclisti sono i comportamenti dei conducenti dei mezzi motorizzati, in particolare a quattro ruote: eccesso di velocità, guida imprudente, mancato rispetto delle precedenzae, distrazione, mancata rilevazione dell'utenza vulnerabile. 	<p>Pag. 53. 5.1.3 Principali fattori di rischio. Si propone di inserire in testa quanto riportato a SX</p> <p>Secondo la UE¹⁵, "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". Ne consegue che la riduzione della velocità e gli interventi sui conducenti dei mezzi a motore sono tra le misure prioritarie per garantire la sicurezza di tutti gli utenti della strada.</p>
s.	<ul style="list-style-type: none"> Altri possibili fattori di rischio 	<p>Pag. 53. 5.1.3 Linee strategiche per i ciclisti, Principali fattori di rischio. Si propone di inserire gli altri punti sotto la dizione "Altri fattori di rischio"</p>
Pag. 54 - 5.1.3 Linee strategiche per i ciclisti - Linee strategiche specifiche		
t.	<ul style="list-style-type: none"> Ridurre i conflitti tra utenti vulnerabili e veicoli motorizzati prevedendo una diminuzione della velocità massima all'interno dei nuclei urbani, controllando che questa riduzione sia rispettata (ad es. con tecniche ISA), incentivando la riduzione della mobilità privata a motore (anche per target ambientali e di effetto serra), realizzando infrastrutture dedicate e interventi agli impianti semaforici 	<p>Pag. 54. 5.1.3 Linee strategiche per i ciclisti, Linee strategiche specifiche, si propone di inserire al primo punto quanto riportato a SX</p> <p>Nota: I provvedimenti più efficaci per la riduzione dei rischi ai ciclisti e a tutti gli utenti della strada sono quelli mirati al contenimento e alla regolamentazione della mobilità privata a motore</p>

¹⁵ EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicitiva
u.	<ul style="list-style-type: none"> Supportare l'introduzione di nuove norme per la sicurezza dei ciclisti (ad esempio per una maggiore visibilità e per l'utilizzo dei sistemi di protezione), attraverso studi di impatto sulla sicurezza. 	<p>Pag. 54. 5.1.3 Linee strategiche per i ciclisti, Linee strategiche specifiche, sesto punto dell'elenco, si propone di sostituire con quanto riportato a SX</p> <p>Nota: Eliminare il termine "obbligatorio" dall'utilizzo di sistemi di protezione. Favorire l'uso dei dispositivi quale il casco migliora la sicurezza. Renderli obbligatori, in base a studi di costi-rischi-benefici (posizione ECF¹⁶/FIAB¹⁷) ottiene un risultato opposto a quello prefissato.</p>
v.	<ul style="list-style-type: none"> Definire un target di composizione modale per la mobilità ciclistica del 20% 	<p>Pag. 54. 5.1.3 Linee strategiche per i ciclisti, Linee strategiche specifiche, elenco punti, si propone di aggiungere i punti v,, w., x., y. e z.</p> <p>Incentivare la mobilità ciclistica è una misura di sicurezza collettiva (vedi proposta l. (relativa a pag. 46). Proporre un target numerico è necessario per poterne monitorare l'attuazione. Si suggerisce un target di composizione modale del 20% in linea con gli altri paesi UE</p>
w.	<ul style="list-style-type: none"> Rendere le Z30 lo std di progettazione urbana e raggiungere una copertura di Z30 in ambito urbano del 50%. 	<p>Nota: le Z30 non dovrebbe essere l'eccezione a livello urbano, ma la norma. lo std di progettazione urbana. Proporre un target numerico è necessario per poterne monitorare l'attuazione. Si suggerisce un target del 50%. La continuità dello spostamento in Z30 è prioritaria rispetto alla presenza di strade ciclabili urbane.</p>

¹⁶ De Jong, P, 2012, The health impact of mandatory bicycle helmet laws. *Risk Analysis: An International Journal*, 32(5), 782-790. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/2246268>

¹⁷ http://www.fiab-onlus.it/download/Posizione_CNfiab_casco.pdf

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicativa
x.	<ul style="list-style-type: none"> Rendere disponibili su scala locale i dati di incidentalità e di mobilità al fine di contribuire a sviluppare e monitorare gli investimenti effettuati sulla sicurezza stradale 	<p>Nota: fruire di dati aggiornati è per le amministrazioni locali un modo per pianificare e monitorare gli interventi migliorativi sulla sicurezza e sostenibilità degli spostamenti</p>
y.	<ul style="list-style-type: none"> Creare un osservatorio dell'incidentalità dell'utenza non motorizzata 	<p>Nota: La creazione di un osservatorio dell'incidentalità dell'utenza non motorizzata risponde alle necessità espresse nel punto precedente.</p> <p>FIAB propone di sviluppare e gestire uno strumento di analisi degli incidenti dell'utenza non motorizzata che metterebbe a disposizione di tutte le amministrazioni locali</p>
z.	<ul style="list-style-type: none"> Estendere la nomenclatura delle strade locali di tipo F (vicinali, di servizio, etc.) agli itinerari ciclopedonali (tipo F-bis) con un nuovo F-ter corrispondente alle z30 sull'extraurbano. 	<p>Nota: Questa modifica permetterebbe, senza particolari investimenti, se non quelli di apposita cartellonistica, di passare dagli attuali circa 8.000 km di strade ciclopedonali in sede propria in Italia a circa 70.000 km avvicinandoci ai 100.000 km dichiarati dalla Germania che ha usato un criterio analogo; ciò aumenterebbe la sicurezza degli spostamenti dei ciclisti e degli altri utenti della strada in ambito extraurbano.</p>
Pag. 54 - 5.1.4 Linee strategiche per i pedoni - Principali fattori di rischio		
aa.	<ul style="list-style-type: none"> I principali fattori di rischio per i pedoni sono i comportamenti dei conducenti dei mezzi motorizzati, in particolare a quattro ruote: eccesso di velocità, guida imprudente, mancato rispetto delle precedenza, distrazione, mancata rilevazione dell'utenza vulnerabile. 	<p>Vedi quanto detto per i ciclisti alla proposta r.</p>

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicitiva
bb.	<ul style="list-style-type: none"> Altri possibili fattori di rischio 	Vedi quanto detto per i ciclisti alla proposta s.
Pag. 55 - 5.1.4 Linee strategiche per i pedoni - Linee strategiche specifiche		
cc.	<ul style="list-style-type: none"> Ridurre i conflitti tra utenti vulnerabili e veicoli motorizzati prevedendo una diminuzione della velocità massima all'interno dei nuclei urbani, controllando che questa riduzione sia rispettata (ad es. con tecniche ISA), incentivando la riduzione della mobilità privata a motore (anche per target ambientali e di effetto serra), realizzando infrastrutture dedicate e interventi agli impianti semaforici 	Vedi quanto detto per i ciclisti alla proposta t.
Pag. 58 5.2.1 Pilastro 1, Digitalizzazione e raccolta dati, punto 3)		
dd.	<p>Ulteriori KPIs per il settore ciclisti e pedoni possono essere estratti dalla pubblicazione SCAP¹⁸:</p> <ul style="list-style-type: none"> % di ciclisti e pedoni che si 'sentono sicuri' durante l'utilizzo delle strade % rete stradale sicura per i ciclisti % della popolazione che ha accesso ad una rete ciclabile sicura % della popolazione 8-18 anni con un percorso ciclabile sicuro tra casa e scuola % della rete stradale con limite di velocità 30 km/h % della rete stradale munita di corsie e piste ciclabili % delle strade nazionali con percorsi alternativi a lunga distanza per le biciclette 	Pag. 58. 5.2.1 Pilastro 1, Digitalizzazione e raccolta dati al punto 3), si propone di aggiungere quanto riportato a SX.

¹⁸ ECF, Safer Cycling Advocate Program, <https://safercycling.roadsafetyngos.org/best-practice-guide/>

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicitiva
ee.	Uniformare i criteri per l'accettabilità del rischio stradale mutuati dai criteri di accettabilità del rischio industriale ¹⁹ 20 21 22 23 24.	Pag. 58. Linee strategiche generali, Pilastro 1, digitalizzazione e raccolta dati dopo il punto 5), si propone di aggiungere quanto riportato a SX. I tempi sono maturi per una valutazione quantitativa previsionale del rischio stradale. Lo scrivente ha già sviluppato un criterio quantitativo specifico che permette di verificare l'accettabilità del rischio individuale e del rischio sociale per tratte stradali e autostradali ²⁵ .
ff.	Rivedere le politiche di trasporto merci dal punto di vista della sicurezza stradale spingendo a una redistribuzione modale tra strada e ferrovia ²⁶ ²⁷ per minimizzare l'incidentalità	Pag. 58. Linee strategiche generali, Pilastro 1, digitalizzazione e raccolta dati dopo il punto 5), si propone di aggiungere in sequenza le proposte ff. e gg. Nota: il criterio della sicurezza e della minimizzazione dell'incidentalità deve diventare un caposaldo programmatico anche in seno alla pianificazione della mobilità in generale. Negli studi citati l'analisi comparata permette di fornire elementi quantitativi in merito.

¹⁹ E. Galatola, G.C. Bello, ARTIS, Analisi dei rischi nei trasporti stradali, ferroviari, navali e in tubazione, Regione Friuli Venezia Giulia, 1991

²⁰ E. Galatola, G.C. Bello, ARTIS 2, Analisi di dettaglio del trasporto GPL, Regione Friuli Venezia Giulia, 1994

²¹ Advisory Council for Transport, Public Works and Water Management and the Council for Housing, Spatial Planning and the Environment, 2003. Verantwoorde risico's, veilige ruimte (in Dutch). Den Haag.

²² Criteria for acceptable risk in the Netherlands, J.K. Vrijling, P.H.A.J.M. van Gelder & S.J. Ouwerkerk, Delft University of Technology, P.O. Box 5048, 2600 GA Delft, the Netherlands;

²³ Acceptance criteria in Denmark and the EU Nijs Jan Duijm Danmarks Tekniske Universitet Institut for Planlægning Innovation og Ledelse, 2009

²⁴ HSE, Reducing risks, protecting people - R2P2, HSE's decision-making process, Norwich, 2001

²⁵ Edoardo Galatola, Sindar, 2020-2021. A22 progetto di 3° corsia - ANALISI DI RISCHIO

²⁶ Quad. n. 15 osservatorio TAV http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno15.pdf - E. Galatola, Incidentalità stradale e ferroviaria a confronto, pag. 57-60 e 91-92

²⁷ https://sindar.it/wp-content/uploads/2016/08/Rischio_Transporto_Merci.pdf

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicativa
gg.	Rendere disponibili su scala locale i dati di incidentalità e di mobilità al fine di contribuire a sviluppare e monitorare gli investimenti effettuati sulla sicurezza stradale creando un osservatorio dell'incidentalità dell'utenza non motorizzata	Nota: La creazione di un osservatorio dell'incidentalità dell'utenza non motorizzata a disposizione di tutte le amministrazioni locali risponderebbe alle esigenze di analisi e pianificazione degli interventi.
hh.	Specializzare come ente di controllo nazionale sulle problematiche dell'incidentalità stradale (oltre che ferroviaria) ANSFISA	Pag. 58. Linee strategiche generali, Pilastro 1, digitalizzazione e raccolta dati dopo il punto 7), si propone di aggiungere quanto riportato a SX. L'ente ha le competenze per rispondere alle specifiche richieste
P. 65 - primo capoverso – 6.1 Processo attuativo del PNSS 2030		
ii.	Individuare tra i soggetti che possono accedere ai progetti strategici nazionali le organizzazioni di protezione ambientale riconosciute dal MITE ²⁸ che seguono problematiche di interesse degli utenti della strada. Questi interventi, di interesse generale su scala nazionale, sono gestiti direttamente da MIMS.	Pag. 65. 6.1 Processo attuativo del PNSS 2030, si propone di aggiungere prima del secondo capoverso quanto riportato a SX. È importante che progetti di ricerca che possano fornire strumenti di uso generale vengano gestiti direttamente dal MIMS

²⁸ art. 13 L 349/86

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicitiva
Pag. 65 – penultimo capoverso – 6.2 Stima dei costi		
jj.	<p>Sarebbe ragionevole, motivare il criterio di quanto impegnare come investimento, invece di prendere a base quello del precedente piano. Si propone di anticipare una % dei costi sociali persi per incidenti che sarebbero risparmiati. Nell'ipotesi di un dimezzamento degli incidenti stradali al 2030 come da target del Piano, impegnandone il 20%, (a costo zero) del risparmio, l'ammontare da investire corrisponderebbe a 8 mld.</p>	<p>Pag. 65, 6.2 Stima dei costi, si propone di inserire quanto riportato a SX.</p> <p>La stima dei costi nelle Linee Guida del PNSS si basa unicamente sulle spese già investite nei precedenti programmi attuativi. Questo criterio ha portato a individuare in via preliminare un investimento pari a 1,4 miliardi. Questo criterio è poco logico. A fronte di 1,4 miliardi investiti negli ultimi dieci anni la riduzione dei costi sociali (Fig. 2-16) è stata pari a 5 miliardi di euro (riduzione del dato 2019 rispetto a quello 2010) che corrisponde cumulativamente su dieci anni a circa 25 mld di euro risparmiati. I costi sono stati quindi recuperati con un rendimento del 5000%. Per valutare l'entità degli investimenti occorre quindi riferirsi ai costi sociali complessivi persi per gli incidenti stradali. Maggiori gli investimenti, maggiore la riduzione dei costi. Essendo il dato 2019 (tab. 2.2) dei costi sociali persi pari a circa 17 miliardi/anno, se nel 2030 tale valore dovesse essere dimezzato (8,5 mld), come da target, in 10 anni si sarebbero risparmiati complessivamente 42 miliardi. Sarebbe ragionevole, come criterio di investimento, anticipare una % di tale cifra, dato che sarebbe a costo zero, e recuperata con gli interessi. Si suggerisce di impegnarne il 20% ovvero 8 mld.</p>

n.	Proposta di inserimento	Nota esplicitiva
Pag. 68 – secondo capoverso – 6.3 Procedure di monitoraggio		
kk.	<p>Si propone di inserire tra gli indicatori di rischi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il rischio accettabile stradale, - la composizione modale target, - la percentuale di copertura delle z30, <p>Si propone di inserire tra gli indicatori di impatto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'incidentalità locale. 	<p>Pag. 68. 6.3 Procedure di monitoraggio, si propone di aggiungere nel secondo e terzo capoverso quanto riportato a SX.</p>

3 La FIAB

FIAB Onlus - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta è un'organizzazione ambientalista nazionale, attiva dal 1989, che ha come finalità principale la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano.

La FIAB è presente in tutta Italia con 190 associazioni locali. La Federazione ha lo scopo di promuovere l'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto quotidiano per migliorare mobilità e ambiente urbano, sia per la pratica dell'escursionismo in bicicletta, vale a dire di una forma di turismo particolarmente rispettosa dell'ambiente. Oltre ad avere forte radicamento sul territorio italiano, FIAB fa parte di ECF – European Cyclists' Federation, che rappresenta le associazioni ciclistiche non agonistiche dei paesi europei.

Le associazioni aderenti alla FIAB – e la FIAB stessa – svolgono il proprio compito facendo advocacy nei confronti dei pubblici poteri per ottenere interventi e provvedimenti a favore della circolazione sicura e confortevole della bicicletta e, più in generale, per migliorare la vivibilità urbana (piste ciclabili, moderazione del traffico, politiche di incentivazione, uso combinato bici+mezzi collettivi di trasporto, ed altro). Inoltre, le Associazioni FIAB organizzano iniziative e manifestazioni di ciclisti e sviluppano proposte e progetti per promuovere il cambiamento verso l'utilizzo di comportamenti quotidiani sostenibili e un utilizzo sempre più diffuso della bicicletta.

Dal 1998 la FIAB ha assunto la forma di Onlus (organizzazione non lucrativa di utilità sociale) che la impegna ad erogare servizi per la cittadinanza e, nel contempo, le permette di ricevere erogazioni liberali detraibili da IRPEF e IRPEG (art. 13 del decreto legislativo 460/97 e successiva circolare 168/E del 26 giugno 1998).

La FIAB è stata riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente quale associazione di protezione ambientale (art. 13 legge n. 349/86) e riconosciuta dal Ministero dei Lavori Pubblici tra gli enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale.

FIAB in numeri:

- 190 associazioni in tutta Italia
- 20.000 associati
- 4.200 viaggi ed escursioni all'anno
- 130.000 persone coinvolte in tutta Italia
- 90 ciclovacanze, 120 weekend, 20 raduni nell'ultimo anno.

Per FIAB onlus

Il responsabile sicurezza

ing. Edoardo Galatola

348-2269002

edoardo.galatola@fiabitalia.it



Il documento è sottoscritto anche da

Legambiente Onlus

Dott. Andrea Poggio

348-6974304

a.poggio@legambiente.it