

PIN Talk – Road safety toward 2020

Abstract Dott. Roberto Sgalla

Direttore Centrale della Polizia Stradale, Ferroviaria,
delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato
Ministero dell'Interno

La sicurezza stradale è uno dei maggiori problemi che i Paesi europei devono affrontare. A partire dal 1993 sono stati enunciati una serie di principi su cui sviluppare l'azione europea per la sicurezza stradale, tra questi i Programmi d'Azione.

Il Terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale fissava, per il decennio 2001-2010, un obiettivo ambizioso, ossia il dimezzamento del numero di vittime. La riduzione in Italia si è attestata intorno al 42%. Il quarto Programma per il decennio 2010-2020 quantifica il nuovo obiettivo in una ulteriore riduzione del 50%.

La sfida si gioca soprattutto sul fronte del miglioramento dei comportamenti dei conducenti. La velocità, l'alcool, il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza e degli altri dispositivi di protezione e ritenuta, continuano ad essere considerate le principali cause di incidenti. L'utilizzo di apposite tecnologie rappresenta, per tali condotte, aventi il carattere della generalità e sistematicità, l'unico strumento efficace di contrasto.

L'attuale congiuntura economica impone, inoltre, di rivisitare i modelli operativi al fine di liberare risorse di polizia da attività ripetitive e a basso impatto sulla sicurezza stradale, attribuendo funzioni di polizia stradale a soggetti privati adeguatamente formati e abilitati, analogamente a quanto si è già realizzato in materia di gare ciclistiche, trasporti eccezionali, gestione parcheggi.

Un ulteriore importante fattore per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale è l'applicazione coerente e uniforme a tutti gli utenti della strada, italiani e stranieri, delle sanzioni per le infrazioni commesse nel territorio nazionale. Si verifica invece che, per la mancanza di norme e procedure adeguate in ambito comunitario e di accordi bilaterali o multilaterali in ambito extracomunitario, tali sanzioni raramente vengano rimosse, soprattutto per quelle violazioni accertate con sistemi automatici e di controllo a distanza, per le quali non avviene il fermo e il controllo del veicolo. Si impone, pertanto, l'approvazione di norme che intervengano sulla circolazione dei veicoli esteri.

Per perseguire l'obiettivo della massima sicurezza sulle strade, occorre ripensare complessivamente l'assetto normativo della materia. Nel nostro Paese è in corso di approvazione una legge delega per un nuovo Codice della Strada, che riguardi prevalentemente il comportamento degli utenti e sia improntato alla salvaguardia della sicurezza delle persone e, soprattutto, degli utenti deboli. In tale ambito manca ancora, purtroppo, una normativa di riferimento europea. Infatti, mentre in materia di veicoli e di rilascio delle patenti di guida esistono molte norme uniformi, che hanno consentito di elevare significativamente gli standard di sicurezza dei veicoli e di qualificazione dei conducenti, in materia di norme di comportamento non esiste una normativa europea uniforme.

La frequenza dei controlli e l'effettiva applicazione delle norme è, infine, determinante perché si creino le condizioni per una netta riduzione del numero di morti e feriti. Tale obiettivo passa necessariamente attraverso l'armonizzazione delle tecniche di controllo e delle norme sanzionatorie. In questo senso, appare quanto mai urgente attivare la rete europea Eucaris che dovrà servire per l'interscambio dei dati relativi a veicoli e conducenti. L'Italia è già pronta ad allacciarsi a questa rete e sono in corso le ultime verifiche tecniche.