

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto ministeriale recante approvazione del documento « Piano nazionale sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di attuazione ». Atto n. 323 ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i> ) .....	51
ALLEGATO ( <i>Parere approvato</i> ) .....	53

#### ATTI DEL GOVERNO

Venerdì 10 dicembre 2021. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA. — Interviene la viceministra delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Teresa Bellanova.

#### La seduta comincia alle 12.40.

**Schema di decreto ministeriale recante approvazione del documento « Piano nazionale sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di attuazione ». Atto n. 323.**

(*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento e conclusione – Parere favorevole con osservazioni*).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta di ieri.

Paolo FICARA, *presidente*, ricorda che il termine per l'espressione del parere scade nella giornata odierna.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, illustra una proposta di parere favorevole con ventuno osservazioni (*vedi allegato*).

Rileva che la proposta di parere è la stessa già consegnata in precedenza per le vie brevi ai gruppi parlamentari, a parte alcune modifiche. In particolare è stata riformulata l'osservazione di cui alla lettera c), sulla base di quanto definito nella giornata di ieri; è stata implementata l'osservazione di cui alla lettera g), richiamando la necessità di uniformarsi alle normative UNI per l'installazione di dispositivi di ritenuta stradale e barriere di sicurezza, cui il nostro Paese non aveva ancora ottemperato; è stata infine inserita l'osservazione di cui alla lettera z), recependo le osservazioni del collega De Lorenzis sulla necessità di promuovere continue campagne di informazione sui comportamenti corretti alla guida.

La viceministra Teresa BELLANOVA rileva che si tratta di una proposta di parere assai articolata, delle cui osservazioni il Governo terrà quanto più possibile conto.

Formula quindi un orientamento positivo sulla proposta di parere favorevole con osservazioni del relatore.

Diego DE LORENZIS (M5S) ringrazia in primo luogo il relatore, che si è impegnato molto nel trovare una sintesi, e la vicemi-

nistra Bellanova per la disponibilità manifestata nei confronti della Commissione.

Osserva però che nelle linee guida del piano emerge un'incoerenza di fondo tra la premessa e le linee strategiche di attuazione, giacché nelle linee strategiche che riguardano le utenze vulnerabili si continua a portare avanti un approccio basato sulla colpevolizzazione delle vittime; accoglie quindi con favore l'interesse e l'impegno della viceministra a prendere atto delle osservazioni contenute nel parere. Sottolinea che sarebbe stato opportuno un parere più deciso nell'indicare le strategie che statisticamente hanno già veramente promosso la sicurezza stradale in altri Paesi; considera comunque un fatto positivo che si sia raggiunta una sintesi e auspica che a livello nazionale e locale si riesca a spendere

il miliardo e mezzo stanziato nel modo più efficace.

Quanto all'Osservatorio nazionale sulla sicurezza stradale auspicato nell'osservazione di cui alla lettera *m*), fa notare che il piano prevede tre enti: un Osservatorio, un comitato di indirizzo e un centro studi di ricerca, che si aggiungerebbero all'ISTAT e agli osservatori regionali già esistenti. Manifesta il timore che tale moltiplicazione di enti finisca col disperdere e sovrapporre inutilmente le competenze; si augura che il Governo avvii su questo una riflessione.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con ventuno osservazioni del relatore (*vedi allegato*).

**La seduta termina alle 12.45.**

ALLEGATO

**Schema di decreto ministeriale recante approvazione del documento  
« Piano nazionale sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee  
guida di attuazione » (Atto n. 323).**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni),

esaminato l'atto del Governo n. 323, recante indirizzi generali e linee guida di attuazione per l'adozione del Piano nazionale della sicurezza stradale 2030;

udito il relatore Gariglio nella seduta del 18 novembre 2021, il quale ha riferito come il documento trasmesso si rifaccia all'obiettivo della Commissione europea di « zero morti » entro il 2050, tramite il c.d. *Safe System*, vale a dire la gestione della sicurezza stradale che rifiuta il compromesso tra mobilità e sicurezza e che poggia, a sua volta, su cinque assi: sicurezza delle strade, sicurezza dei veicoli, sicurezza delle persone e sicurezza della velocità (intesa quest'ultima come sua adeguamento all'infrastruttura);

svolto un ampio ciclo di audizioni e acquisita una vasta gamma di pareri e contributi, ai cui contenuti di rilevante interesse si rinvia;

osservato, in via generale, come i dati tendenziali siano confortanti in ordine al numero dei morti negli incidenti stradali in netto calo in Italia sull'arco degli ultimi 20 anni;

rilevato che, nondimeno, i dati statistici contenuti nel documento trasmesso dal Governo danno conto di un numero di morti annui sulle strade italiane superiore a 3 mila e che – pertanto – in nessun modo può essere accettabile un inquadramento dei pedoni, dei ciclisti e degli altri utenti vulnerabili della strada ispirata a un'ottica di *blame the victim*;

preso atto – come è emerso a più riprese nel corso della citata attività conoscitiva – che una strategia complessiva di sicu-

rezza degli utenti della strada deve essere più ampia del *Safe system* e contemplare un insieme articolato di politiche pubbliche, iniziative e metodologie tecniche ed educative;

constatato, in particolare, che il tema dell'uso in sicurezza delle infrastrutture stradali si pone in modo diverso a seconda che si tratti strade urbane o extra-urbane. Nelle prime, infatti, la coesistenza di uso tra diversi tipi di utenti (pedoni, ciclisti, mezzi del TPL, automobili private, eccetera) è molto più marcata e si identifica con il concetto stesso di mobilità urbana; nelle seconde, viceversa, è più utile, ove possibile, separare i flussi delle diverse tipologie di utenza e adottare misure di sicurezza più semplici;

ritenuto, pertanto, che – quanto alla sicurezza stradale urbana – occorre privilegiare un approccio complessivo di pianificazione territoriale e progettazione degli interventi urbanistici, che preveda un ampio catalogo di azioni, quali: la costruzione e la manutenzione di strade sicure; l'ampliamento di percorsi ciclabili, separati da quelli pedonali; la promozione della diversificazione e dell'integrazione dei mezzi di trasporto; gli spostamenti plurimodali e la transizione verso veicoli elettrici e, comunque, ecologici (quali la bicicletta e quelli di micromobilità elettrica); l'aumento di offerta, in termini quantitativi e qualitativi, di servizi di TPL efficienti; l'estensione delle pedonalizzazioni e delle ZTL e l'apposizione di limiti di velocità a 30 chilometri orari;

considerato che – rispetto a tutte le strade, comprese quelle extraurbane – è comunque necessario promuovere l'uso di veicoli più moderni e dotati di sistemi di sicurezza più avanzati (come, per esempio, gli ADAS, cioè i sistemi elettronici di assistenza alla guida) nonché intensificare i controlli

sul rispetto delle regole, sia di velocità sia di uso delle cinture di sicurezza nei sedili anteriori e posteriori; è necessario inoltre promuovere continue campagne di informazione sui comportamenti scorretti alla guida e di aggiornamento sulle innovazioni normative sull'evoluzione tecnologica delle vetture,

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento alla sicurezza sulle strade urbane, nel Piano sia adottata una visione non più basata sulla centralità dell'automobile privata ma su un approccio di più ampia e generale pianificazione e di governo della mobilità urbana, volto alla promozione di quella attiva, del trasporto pubblico locale – con specifico impulso al trasporto rapido di massa – e delle forme di mobilità sostenibili. Da questo punto di vista, il Piano dovrebbe confrontarsi con le realtà locali che abbiano adottato i PUMS (Piani urbani di mobilità sostenibile) e – a tale scopo – valorizzare la consultazione, oltre che della Conferenza Stato-Regioni, anche dell'UPI e dell'ANCI, in ragione dei ruoli che rivestono e della titolarità di percorsi stradali di rilevante importanza strategica relativamente agli obiettivi che il Piano si prefigge;

b) valuti il Governo di investire maggiori risorse nel rinnovamento delle flotte di veicoli che svolgono servizio pubblico, automobilistico e ferroviario in modo da garantire maggiori frequenze e estensione temporale e geografica del servizio;

c) valuti il governo di inserire nel Piano indicazioni – sui distinti fronti del finanziamento agli enti locali, da un lato, e dei provvedimenti amministrativi da parte degli enti proprietari delle strade, dall'altro – volte a riqualificare le periferie e gli ambienti urbani attraverso la prioritaria diffusione di aree pedonali e attraverso interventi di effettiva moderazione della velocità, anche estendendo dal punto di vista temporale e geografico le ZTL e le aree in cui il limite massimo di velocità è pari a 30 chilometri orari, non-

ché di promuovere in ogni maniera il trasporto plurimodale e il TPL;

d) al fine di garantire la piena e compiuta coerenza con le previsioni del documento EU *Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards «Vision Zero»*, si raccomanda di approfondire e di modificare gli aspetti che possono apparire come una «colpevolizzazione» degli utenti vulnerabili e una «deresponsabilizzazione» dei conducenti di veicoli a motore. In tale ottica, siano adottate strategie e iniziative d'intensificazione dei controlli sulle strade, con particolare riferimento al rispetto delle regole sui seggiolini per i minori e sulle cinture di sicurezza;

e) con riferimento ai servizi di soccorso, è da considerare la possibilità di ridurre quanto più possibile i tempi di intervento sul luogo dei sinistri, anche attraverso l'attenta analisi dei luoghi presso i quali più frequentemente si manifestano incidenti, nonché mirati interventi manutentivi volti a migliorare la sicurezza della circolazione;

f) valuti il Governo i positivi benefici derivanti dall'incentivazione della formazione intesa come riqualificazione professionale di esaminatori e di istruttori e come costante abilitazione dei conducenti. A tal proposito, la conseguente valutazione per il perseguimento dell'obiettivo potrebbe comprendere anche:

1) la possibile rivisitazione della durata della formazione obbligatoria dei conducenti ed in essa la nuova previsione di un mirato approfondimento sulla percezione del rischio, dell'uso di alcool e droghe, dei telefoni cellulari ed i loro effetti sulla guida, le responsabilità civili e penali legate alla circolazione stradale, sui comportamenti nella guida dei veicoli a due ruote, specie se condotti da minori e sulle capacità di gestire il veicolo in condizioni di guida critiche o di emergenza;

2) l'opportunità di un eventuale ripensamento del sistema di qualificazione delle figure destinate alla guida dei mezzi pesanti nell'ottica di una valorizzazione del percorso formativo e, anche in ragione della carenza di personale che caratterizza la ca-

tegoria, l'analisi riguardante i costi della formazione;

g) svolga il Governo anche una riflessione critica sulla segnaletica stradale, spesso obsoleta, a volte confusa e/o posizionata in maniera non pienamente utile allo scopo. Occorre una maggiore capillarità laddove sia davvero utile nonché il rinnovamento dei segnali installati particolarmente datati nel tempo. Analoga riflessione sia svolta anche ai fini dell'installazione delle barriere di sicurezza: l'ente gestore assicuri che le stesse siano correttamente installate prendendo a riferimento anche norme tecniche di recente pubblicazione (ad es. UNI-TR 11785, « Documento tecnico di supporto per la redazione del manuale di installazione dei dispositivi di ritenuta stradali »);

h) con riguardo alla formazione, si consiglia di prevedere percorsi specifici dedicati al personale tecnico operante negli enti locali al fine di una corretta progettazione degli interventi di moderazione del traffico utile a far loro intraprendere le migliori azioni possibili e contemporaneamente evitare il riproporsi di misure mal applicate (ad esempio, percorsi ciclabili poco sicuri);

i) rispetto alla piaga rappresentata dalla guida in stato di ebbrezza, si ritiene doveroso avviare un percorso di analisi a supporto dell'innovazione tecnologica in grado di stimolare eventuali modifiche delle caratteristiche dei veicoli al fine di prevenire l'accensione del veicolo, come, ad esempio, emerge dal disegno di legge d'iniziativa del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro;

l) occorre una riflessione conclusiva sulla fattibilità di prevedere nelle scuole, di ogni ordine e grado, l'insegnamento dell'educazione stradale allo scopo di favorire il percorso culturale necessario a responsabilizzare i futuri utenti della strada, anche mediante lo strumento recentemente reintrodotta della materia « Educazione civica ». Inoltre, andrebbero indirizzati specifici finanziamenti volti a retribuire la figura dei « *Mobility manager* » (scolastici e aziendali), al fine di rendere maggiormente operativo tale ruolo che ad oggi viene relegato al perso-

nale docente (o ad esclusivo carico delle aziende);

m) si dovrebbe procedere con celerità all'istituzione di un Osservatorio nazionale sulla sicurezza stradale, quale centro indipendente di ricerca e di raccolta dei dati sul traffico e sui sinistri stradali, similmente a quanto avviene, per esempio, in Olanda e in Belgio, il quale si ponga come interlocutore autorevole e privilegiato sia del Governo e delle Amministrazioni pubbliche, sia della generalità degli utenti della strada sui temi della sicurezza e dell'innovazione nella mobilità;

n) dal punto di vista della prevenzione/repressione del fenomeno maggiormente diffuso (15 per cento) che provoca incidentalità, quale l'uso improprio durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, appare utile un percorso informativo inerente l'innovazione tecnologica volto a ridurre/eliminare l'utilizzo manuale di dispositivi mobili durante la guida e si ritiene altresì utile per i conducenti per i quali si manifestano caratteri di recidività che la previsione della sanzione della sospensione della patente di guida si applichi in ogni tempo, superando il termine temporale del biennio stabilito dall'articolo 173, comma 3-bis, del codice della strada;

o) con specifico riferimento al punto 5.1.1 – Linee strategiche specifiche per bambini – si valuti un più ampio coinvolgimento delle Polizie locali per l'educazione e la formazione dei bambini, anche in ragione delle competenze maturate e dei compiti svolti in casi di incidenti nei centri abitati. Parallelamente alla formazione in tenera età dei futuri utenti della strada, si rende necessario ribadire la necessità di operare al fine di avere strade a misura di bambino, zone 30 e percorsi sicuri casa-scuola-casa, non dimenticando che atti di « violenza stradale » a scapito dell'utenza più vulnerabile avvengono soprattutto sulle strisce pedonali e nelle aree intorno alle scuole;

p) con specifico riferimento al punto 5.1.2 – Linee strategiche per 2 ruote a mo-

tore – va valutata, nell’ambito delle linee strategiche specifiche:

1) la sensibilizzazione anche degli enti realizzatori di strade e collegamenti viari relativamente all’utilizzo di materiali maggiormente performanti, alla reale necessità di installare dissuasori, in rapporto alle condizioni dei luoghi interessati e, qualora necessari, ben visibili, segnalati e di altezza contenuta al fine di evitare rischi di caduta, nonché alla regolare manutenzione stradale per evitare buche e smottamenti che possono nuocere alla stabilità dei mezzi a 2 ruote motorizzati;

2) la necessità di dare impulso all’installazione di barriere protettive cd. « salva motociclisti » ove è necessario superando le difficoltà oggettive conseguenti all’emanazione del decreto ministeriale 1° aprile 2019 nonché quelle derivanti dalla scarsità delle risorse finanziarie previste;

q) con specifico riferimento al punto 5.1.4 – Linee strategiche per pedoni – si ritiene opportuno:

1) la valutazione di norme tecniche a tutela della particolare categoria degli operai dei cantieri stradali, tenuto conto dei pericoli cui sono esposti tali lavoratori a causa di condotte di guida pericolose, dovute per lo più alla distrazione e al mancato rispetto dei limiti di velocità;

2) oltre all’illuminazione verticale delle strisce pedonali, l’utilizzo nella segnaletica orizzontale di materiali e vernici anti-sdrucchiolo per evitare lo scivolamento dei veicoli in transito;

r) con specifico riferimento al punto 5.1.5 – Linee strategiche per utenti over 65 – appare opportuno valutare il possibile e cadenzato (eventualmente in sede di rinnovo della patente) aggiornamento della capacità per i conducenti con età superiore a 65 anni con riguardo sia alle diverse percezioni sia alle sostanziali modifiche tecnologiche intervenute negli anni con riguardo ai veicoli;

s) con specifico riferimento al punto 5.2.4 – Pilastro 4: utenti più sicuri – al nu-

mero 18) va considerata l’opportunità e la capillarità della presenza delle Polizie locali. Quindi, si ritiene opportuno integrare l’assunto con il pieno coinvolgimento dei Comuni per favorire l’impegno di queste ulteriori risorse disponibili per il raggiungimento dell’obiettivo posto, anche al fine di ottenere un effetto deterrente per i conducenti che guidano sotto effetto di alcool e droghe o usando in modo improprio il cellulare;

t) al fine di affermare appieno il principio di *Safe System*, nonché nell’ottica della graduale riduzione dei costi sociali legati all’incidentalità, nell’attesa che l’intero parco automobilistico sia rinnovato con mezzi dotati di sistemi ISA (sistemi di adeguamento intelligente della velocità), occorre valutare opportuni stanziamenti dedicati al controllo e alla moderazione della velocità su strada, emulando le buone pratiche già intraprese da altri Paesi europei volte a una riduzione drastica della velocità nei centri urbani (ad esempio, Parigi, Bruxelles e Madrid stanno adottando politiche volte alla riduzione dei limiti di velocità oppure Oslo ed Helsinki, grazie al limite dei 30 km/h nelle aree urbane, hanno già centrato l’obiettivo « zero vittime »);

u) si valuti, altresì, l’opportunità di porre in essere azioni atte a promuovere, tra i vari enti interessati, progetti anche europei come il « *Life safe crossing* », il « *Life safe* » o altri, quali utili strumenti di mitigazione e prevenzione dell’impatto stradale prevalentemente in aree montane e/o aree naturali protette interessate da attraversamenti di strade da parte di animali selvatici;

v) si valuti, infine, l’opportunità di prevedere l’installazione urgente e non più rimandabile di adeguate barriere di protezione lungo i tratti autostradali che attraversano o lambiscono aree naturali protette;

z) siano promosse continue campagne di informazione sui comportamenti scorretti alla guida e di aggiornamento sulle innovazioni normative sull’evoluzione tecnologica delle vetture.