
XVI Legislatura – Camera dei deputati Atto n. 4780

Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI del 9.2.2012

L'atto n. C4780 recante "Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale e disposizioni per l'elaborazione del piano nazionale per la sicurezza stradale" presentato alla Camera di iniziativa dell'On. Di Stanislao, è stato assegnato per l'esame in sede referente alle Commissioni riunite VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni). L'analisi in Commissione non è iniziata ma sono già stati richiesti i pareri delle commissioni 1^a (Aff. costit.), 5^a (Bilancio), 7^a (Cultura), 14^a (Pol. comun.), Questioni regionali.

Il disegno di legge propone l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale, con compiti di perseguire attività volte all'aumento della sicurezza stradale. Tra i vari compiti si annoverano soprattutto l'elaborazione, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il del piano nazionale per la sicurezza stradale e la collaborazione con la Commissione europea. L'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale, con sede in Roma sarà posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei ministri e avrà personalità giuridica di diritto pubblico con autonomia organizzativa e contabile,.

Si riporta di seguito lo schema del disegno di legge con la relazione di accompagnamento.

Onorevoli Colleghi! — La sicurezza stradale interessa tutti i cittadini e tutti devono contribuire a rendere le strade più sicure.

Nella comunicazione (COM(2010)2020 del 3 marzo 2010 «Europa 2020 – Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva», la Commissione europea ha posto l'accento sul valore della coesione sociale, di un'economia più verde, dell'istruzione e dell'innovazione, sottolineandone l'importanza per l'Europa. Questi obiettivi devono essere integrati nei vari

elementi della politica europea dei trasporti, che deve essere diretta a garantire una mobilità sostenibile per tutti i cittadini, a «decarbonizzare» i trasporti e a sfruttare tutte le potenzialità offerte dai progressi tecnologici. La sicurezza stradale avrà grande risalto nel Libro bianco sulla politica dei trasporti per il periodo 2010-2020, poiché per migliorare l'efficienza complessiva del sistema dei trasporti e per rispondere alle necessità e alle aspettative dei cittadini e delle aziende è essenziale ridurre il numero di morti e di feriti tra gli utenti della strada.

Il 10 luglio 2010 la Commissione europea ha inoltre presentato la comunicazione COM(2010)389/3 «Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale».

Gli orientamenti europei per la sicurezza stradale fino al 2020 intendono definire un quadro di governance generale e obiettivi ambiziosi che servano a orientare le strategie nazionali o locali. Nel rispetto del principio di sussidiarietà, le azioni descritte devono essere attuate al livello e nei modi più opportuni. Tre sono le azioni che devono essere intraprese in via prioritaria dagli Stati membri: la creazione di un quadro strutturato e coerente di cooperazione basato sulle migliori pratiche diffuse tra gli Stati membri, condizione necessaria per un'attuazione efficace degli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale; l'elaborazione di una strategia relativa agli interventi di primo soccorso, per dare una risposta alla necessità sempre più pressante di ridurre il numero di feriti sulle strade; il miglioramento della sicurezza degli utenti vulnerabili della strada e in particolare dei motociclisti, che alla luce delle statistiche sull'incidentalità destano particolare preoccupazione.

L'insicurezza stradale negli ultimi trenta anni nel nostro Paese ha visto 300.000 persone perdere la vita, oltre 700.000 persone sono rimaste invalide gravi e più di 6 milioni di persone sono state coinvolte emotivamente a causa della scomparsa o dell'invalidità grave di un parente o di un amico.

La maggior parte degli incidenti stradali deriva da comportamenti non razionali, scorretti o imprudenti che possono certamente essere modificati;

le cause principali sulle quali intervenire sono l'eccessiva velocità, il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza e la guida sotto l'effetto di alcool o di droghe.

Molta importanza deve essere dedicata anche alla protezione degli utenti della strada più deboli quali pedoni, ciclisti e motociclisti, ma soprattutto deve essere garantita un'adeguata attenzione ai minori, attraverso il corretto utilizzo di sistemi di ritenuta.

Si ricorda che nel Terzo programma di azione europeo per la sicurezza stradale (2003-2010), la Commissione europea sottolineava la necessità di ulteriori sforzi per migliorare la sicurezza stradale e fissava un obiettivo ambizioso, ossia il dimezzamento del numero di vittime della strada entro il 2010; tale programma conteneva numerose proposte di azioni concrete nel campo della sicurezza dei veicoli, delle infrastrutture e degli utenti.

L'Italia non ha raggiunto tale obiettivo ed è, sebbene ci siano stati miglioramenti, comunque ancora lontana dall'obiettivo europeo per il 2010 (la riduzione della mortalità stradale del 50 per cento); siamo al quattordicesimo posto nella lista dei Paesi più virtuosi dell'Unione europea a 27, con una riduzione del 42,4 per cento.

Ogni anno in Italia circa 5.000 persone perdono la vita a causa di incidenti stradali, 15.000 restano invalidi gravi, 120.000 sono i ricoverati e un milione sono gli accessi al pronto soccorso.

Nello specifico, secondo le più recenti statistiche, ogni giorno due giovani perdono la vita in un incidente stradale. Su 4.090 morti in sinistri nel 2010, 3.249 sono maschi (79,4 per cento) e 841 femmine (20,56 per cento): tra entrambi, però, i più colpiti sono i ragazzi tra i 20 e i 29 anni di età. Nell'ultimo anno sono state 736 le vite spezzate per un incidente, il 18 per cento del totale, due al giorno. Ogni giorno in Italia si verificano 579 incidenti stradali che provocano la morte di 11 persone e il ferimento di altre 829. Nel 2010 sono stati rilevati 211.404 sinistri che hanno causato il decesso di 4.090 persone e il ferimento di altre 302.735.

Oggi la società civile è impegnata in prima linea per vincere questa battaglia. Campagne, associazioni e forum operano nel campo della

sicurezza stradale ed è importante che trovino sostegno e incoraggiamento da parte delle istituzioni.

L'obiettivo della presente proposta di legge, pertanto, è quello di prevedere azioni concrete atte a contribuire, a diffondere e a mettere in comune le buone pratiche sulla sicurezza stradale in Italia, a valutare i risultati e a rendere consapevole la società della necessità di ridurre il numero di vittime degli incidenti stradali.

I giovani devono essere al centro di una politica di prevenzione, di informazione e di sensibilizzazione che vada nella direzione di migliorare la sicurezza stradale su tutti i fronti, a partire dalle scuole di ogni ordine e grado. Droghe, alcool e sostanze stupefacenti sono le principali cause degli incidenti del sabato sera e non solo. È necessario e non più rinviabile, dunque, un approccio integrato e sistematico alla sicurezza stradale che vada dal miglioramento dell'educazione stradale a un'informazione capillare dei rischi e delle conseguenze dell'assunzione di sostanze nocive, dal miglioramento delle infrastrutture alla tutela degli utenti più vulnerabili della strada.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale).

1. È istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale, di seguito denominata «Agenzia».

2. L'Agenzia ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia organizzativa e contabile, ha la sede principale in Roma ed è posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Art. 2.

(Compiti dell'Agenzia).

1. L'Agenzia svolge i seguenti compiti:

a) elabora, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il piano nazionale per la sicurezza stradale, comprendente specifici obiettivi individuati in relazione alle diverse caratteristiche della rete stradale e autostradale nazionale. Il piano nazionale per la sicurezza stradale è elaborato sulla base dei seguenti principi: favorire l'adozione dei più severi standard di sicurezza stradale; garantire un approccio integrato alla sicurezza stradale prevedendo la collaborazione dei settori dell'energia, dell'ambiente, dell'istruzione, dell'innovazione, della tecnologia e della giustizia; assicurare che gli interventi siano attuati secondo criteri di sussidiarietà, proporzionalità e responsabilità condivise;

b) collabora con la Commissione europea per agevolare l'attuazione della politica dell'Unione europea in materia di sicurezza stradale e, in particolare, della comunicazione COM(2010)389/3 della Commissione, del 10 luglio 2010, «Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale», provvedendo a predisporre azioni a livello nazionale finalizzate a garantire:

1) la diffusione dell'educazione stradale e, in particolare, la conoscenza dei rischi e dei comportamenti da attuare in caso di incidenti;

2) l'adeguata attuazione della normativa in materia stradale;

3) il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali;

4) il miglioramento della sicurezza dei veicoli;

5) la promozione dell'uso delle moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale;

6) il miglioramento dei servizi di emergenza e di assistenza in caso di incidenti stradali;

7) la protezione degli utenti più vulnerabili della strada;

c) procede al controllo e alla valutazione dell'efficienza delle politiche per la sicurezza stradale attraverso l'acquisizione e l'analisi dei dati relativi.

Art. 3.

(Campagna di formazione e di informazione).

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con l'Agenzia e in collaborazione con i soggetti, pubblici e privati, operanti nel settore della sicurezza stradale, predispone una campagna di formazione e di informazione sulla sicurezza stradale, con particolare riferimento alle scuole di ogni ordine e grado.

2. La campagna di cui al comma 1 promuove, altresì, l'adesione di soggetti pubblici e privati alla Carta europea della sicurezza stradale.

Art. 4.

(Banca dati).

1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituita la banca dati nazionale sugli incidenti stradali dotata di un sito internet per la pubblicazione dei dati e delle analisi sulla sicurezza stradale in Italia.

Art. 5.

(Disposizioni finanziarie).

1. Alla copertura degli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge si provvede con gli introiti derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie previste dall'articolo 208 del codice della strada, di cui al decreto

legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, spettanti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con eventuali ulteriori finanziamenti disposti dal medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.