

CAMERA DEI DEPUTATI N. 924

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato FABRIS

Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale

Presentata il 29 maggio 2006

ONOREVOLI COLLEGHI! — Solo nel ponte del 1° maggio, nei quattro giorni del periodo compreso tra venerdì 28 aprile e lunedì 1° maggio 2006, si sono verificati ben 1.693 incidenti, con 54 morti e 1.237 feriti. Ogni giorno, sulle strade del nostro Paese, si consuma un massacro inarrestabile di giovani e meno giovani che guidano sulle due ruote, tanto che negli ultimi dieci anni in Italia il tasso di mortalità fra motociclisti e ciclomotoristi è aumentato del 31 per cento fra le vittime e del 44 per cento fra i feriti. Nei soli fine settimana della primavera del 2005 sono morti 250 motociclisti, con il picco di 105 vittime nei fine settimana del mese di maggio, e proprio le vittime di questo segmento sono in costante crescita, mentre l'Italia rimane la prima assoluta in Europa nella graduatoria del numero di persone decedute seguita da Francia, Germania e Spagna. La nostra paura della mobilità fisica non è

calata in questi ultimi cinque anni e la sicurezza dei viaggi ferroviari, di quelli aerei e di quelli stradali è addirittura diminuita del 28,3 per cento. Nonostante l'entrata in vigore, il 30 giugno 2003, della patente a punti, del patentino e di altre norme già previste dalla legge delega per la revisione del nuovo codice della strada n. 85 del 2001, varata durante la XIII legislatura, e nonostante che il nuovo codice della strada sia stato spesso modificato durante la scorsa legislatura, il problema della sicurezza stradale non è stato affrontato in modo organico e sistematico, tanto da mancare ad oggi un qualsiasi organo di *governance* sulla sicurezza stradale, con tutte le conseguenze che ne derivano. Ciò è avvenuto perché gran parte della politica approntata fino a questo momento in materia di sicurezza stradale non è arrivata ad avere un minimo di coordinamento neanche a livello regionale.

In più di una occasione, durante la scorsa legislatura, in sede parlamentare, ho denunciato tutto questo e ho interpellato il Governo per chiedere chiarimenti in merito alla decisione assunta agli inizi della scorsa legislatura di sopprimere l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale a seguito della nuova organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Infatti, perché sopprimere quella struttura in un momento in cui sarebbe stato necessario un valido organismo di regia capace di scongiurare il rischio della frammentazione delle competenze sul tema della sicurezza stradale? Come è noto, con il nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, l'Ispettorato circolazione e traffico aveva assunto la nuova denominazione di Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, posto alle dirette dipendenze del Ministro dei lavori pubblici. Ad esso erano state assegnate tutte le competenze attribuite dal nuovo codice della strada al Ministero stesso. Attraverso l'Ispettorato venivano impartite direttive per l'organizzazione della circolazione, sia urbana sia extraurbana, e della relativa segnaletica stradale; veniva coordinata e indirizzata l'attività degli enti proprietari delle strade per una corretta applicazione delle norme del nuovo codice della strada; veniva verificato lo stato di sicurezza dell'intera rete autostradale predisponendo annualmente una apposita relazione al Parlamento; veniva diretto il Centro di coordinamento delle informazioni sulla sicurezza stradale che, tramite i bollettini « Viaggiare informati » trasmessi dalle tre reti radiofoniche nazionali e da Isoradio e il numero di pubblica utilità « 1518 », informava gli automobilisti sulla percorribilità delle strade.

In buona sostanza, attraverso l'Ispettorato avveniva un'opera di supervisione generale della materia della sicurezza stradale che in seguito non c'è più stata. E nonostante il nuovo codice della strada e la legge n. 144 del 1999, istitutiva del Piano nazionale della sicurezza stradale (mai rifinanziato durante il Governo Berlusconi), avessero dato dignità giuridica e

fondamenti politici al funzionamento di questo organismo, si è voluto annientare comunque un patrimonio di *know-how*, di competenze e di capacità di instaurare relazioni interistituzionali a qualsiasi livello di portata inimitabile. Ne è una dimostrazione il fatto che fosse proprio l'Ispettorato ad avere il compito, come detto, di verificare lo stato di sicurezza dell'intera rete stradale e di predisporre annualmente una apposita relazione al Parlamento, cosa che negli ultimi cinque anni di Governo non è stata fatta o meglio ne è stata presentata una solamente (guarda caso oramai a legislatura inoltrata), a ben quattro anni di distanza rispetto alla precedente. Ne è una dimostrazione il fatto che fosse l'Ispettorato ad avere il compito di redigere con cadenza biennale, in attuazione della legge n. 144 del 1999, il Piano nazionale della sicurezza stradale e i relativi programmi di attuazione e che il Piano, per un motivo o per un altro, non sia stato mai più rifinanziato dalle ultime leggi finanziarie varate dal Parlamento.

Un altro esempio. Come è noto, sempre all'Ispettorato per la circolazione e la sicurezza stradale spettava la competenza sulla omologazione dei dispositivi, delle apparecchiature e degli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli per l'accertamento e il rilevamento automatico delle infrazioni.

C'è voluto quasi un anno perché il Governo si decidesse a emanare un decreto di omologazione dei dispositivi di rilevazione automatica ai semafori delle infrazioni al nuovo codice della strada, mentre centinaia di cittadini sparsi in tutta Italia, da Bergamo a Bari, da Roma a Bologna, si vedevano recapitare a casa migliaia di multe elevate con apparecchiature non omologate o, nella peggiore delle ipotesi, fuori legge. Tutto questo perché, a seguito dell'entrata in vigore del decreto-legge n. 151 del 2003, convertito, con modificazioni dalla legge n. 214 del 2003, il Governo non si era accorto della necessità di emanare alcuni provvedimenti successivi, gerarchicamente inferiori dal punto di vista normativo, per la disciplina dell'omologazione di alcune apparecchiature per la

rilevazione delle infrazioni senza l'ausilio degli operatori stradali e, soprattutto, per assicurare che tali apparecchiature fossero utilizzate in conformità a quanto prescritto dalla legge. Ne è seguita la solita bufera di ricorsi ai prefetti e ai giudici di pace, ma la truffa ai danni dei cittadini era stata fatta, quando forse, e dico solo forse, se l'Ispettorato non fosse stato soppresso, tutto questo non sarebbe successo.

Oggi però, possiamo e dobbiamo voltare pagina. Possiamo e dobbiamo rimboccarci le maniche e fare della sicurezza stradale una politica organica che possa svilupparsi in modo ordinario e continuativo, con interventi integrati fuori da ogni logica di emergenza e nell'ambito di una prospettiva di sviluppo che sia realmente sostenibile.

Per questo motivo, la presente proposta di legge si pone l'obiettivo di costituire un nuovo organismo che gestisca in modo unitario tutta la materia relativa alla sicurezza stradale. L'esigenza di costruire un tale organismo è del resto comune alla maggior parte dei Paesi europei e l'avvenuta soppressione dell'Ispettorato generale

per la circolazione e la sicurezza stradale dell'ex Ministero delle infrastrutture e dei trasporti costituisce, a mio avviso, un grave arretramento. Già durante la scorsa legislatura erano state presentate due distinte iniziative in tal senso, sia alla Camera dei deputati sia al Senato della Repubblica, che purtroppo sono rimaste bloccate in Parlamento (atto Camera n. 5100 e atto Senato n. 2450). La presente proposta di legge ripropone la medesima iniziativa, con le opportune modifiche e integrazioni, nella convinzione che il conseguimento dei relativi obiettivi potrebbe risultare quanto mai cruciale in un momento storico come quello attuale, in cui l'ex Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato riorganizzato nell'ambito di due distinti Ministeri, segnatamente il Ministero delle infrastrutture e il Ministero dei trasporti. Per tale ragione, la presente proposta di legge delinea i caratteri fondamentali dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale e tiene conto sia delle esperienze che altri Paesi europei hanno sviluppato in questa materia, sia delle indicazioni del Piano nazionale della sicurezza stradale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. È istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale, di seguito denominata « Agenzia », organismo tecnico dotato di personalità giuridica di diritto pubblico e di autonomia organizzativa, gestionale e contabile.

2. L'Agenzia ha sede in Roma ed è dotata di sezioni periferiche.

ART. 2.

1. L'Agenzia svolge attività di supporto tecnico nei confronti del Ministero delle infrastrutture e, più in generale, del Governo, al fine di garantire le condizioni per una mobilità sicura e sostenibile, riducendo il numero di vittime determinato dagli incidenti stradali e i costi sostenuti dallo Stato, dal sistema delle imprese e dalle famiglie a causa di tali incidenti.

2. In particolare, l'attività di cui al comma 1 è finalizzata a:

a) attivare l'impegno di ridurre del 50 per cento il tasso dei decessi per incidenti stradali entro il 2010, secondo le indicazioni del programma d'azione europeo per la sicurezza stradale (2003-2010) elaborato dalla Commissione europea;

b) provvedere alla programmazione annuale degli interventi necessari ai fini di cui alla lettera *a)*, tramite l'individuazione delle linee di azione prioritarie, la ripartizione dei fondi nazionali o comunitari disponibili, l'assistenza e il supporto alle regioni e alle amministrazioni locali e la verifica delle misure adottate su tutte le strade, comprese quelle gestite direttamente dall'ANAS Spa e dalle società concessionarie;

c) coordinare i progetti e gli interventi per migliorare la sicurezza stradale

posti in essere dalle regioni, dagli enti locali, dagli enti gestori delle strade e dei servizi di trasporto e dalle imprese;

d) predisporre annualmente la relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale in Italia;

e) redigere e aggiornare con cadenza biennale il Piano nazionale della sicurezza stradale e i relativi programmi di attuazione, sulla base del bilancio dei risultati ottenuti e delle disposizioni emanate a livello nazionale e comunitario;

f) coordinare la raccolta, la verifica e la diffusione delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale, utilizzando tutti i mezzi di comunicazione e gli strumenti che la tecnologia consente;

g) promuovere e sviluppare la ricerca sulle tecniche di costruzione, manutenzione e gestione delle strade, nonché sui veicoli, anche al fine di predisporre specifiche normative tecniche;

h) promuovere la formazione e l'aggiornamento degli operatori del settore.

ART. 3.

1. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, è approvato il regolamento per l'organizzazione e il funzionamento dell'Agenzia.

2. Sono organi dell'Agenzia:

- a)* il comitato direttivo;
- b)* il comitato di coordinamento;
- c)* la direzione generale.

3. Il Comitato direttivo è composto da:

a) il Ministro delle infrastrutture che lo presiede;

b) il Ministro dei trasporti o un sottosegretario dallo stesso delegato;

c) il Ministro dell'economia e delle finanze o un sottosegretario dallo stesso delegato;

d) il Ministro della salute o un sottosegretario dallo stesso delegato;

e) il Ministro dell'interno o un sottosegretario dallo stesso delegato;

f) il Ministro dell'istruzione o un sottosegretario dallo stesso delegato;

g) il Ministro delle comunicazioni o un sottosegretario dallo stesso delegato;

h) tre rappresentanti della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

4. Il comitato di coordinamento è presieduto dal direttore generale dell'Agenzia, designato dal Ministro delle infrastrutture, ed è composto da tredici membri: sette rappresentanti tecnici designati dai Ministri di cui al comma 3 e cinque rappresentanti designati dalla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

5. La direzione generale è costituita da:

a) sei uffici dirigenziali;

b) una segreteria per i comitati di cui alle lettere a) e b) del comma 2 nella sede centrale;

c) sezioni periferiche territoriali.

6. Il personale della direzione generale è composto da centocinquanta unità di cui almeno ottanta destinate alle sezioni periferiche. Esso è fornito per almeno il 75 per cento dai Ministeri di cui al comma 3, nonché dalle regioni e dagli enti locali.

ART. 5.

1. Alla copertura degli oneri derivanti dall'istituzione e dal funzionamento dell'Agenzia si provvede con un aumento del

3 per cento delle sanzioni amministrative pecuniarie relative alle infrazioni alle norme del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

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

€ 0,30



15PDL0004300