

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1959

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CREMA, ANTINUCCI, BELTRANDI, BUEMI, DI GIOIA,
MANCINI, ANGELO PIAZZA, SCHIETROMA**

Istituzione del Dipartimento per la sicurezza stradale

Presentata il 16 novembre 2006

ONOREVOLI COLLEGGHI! — Ogni giorno leggiamo sui giornali un vero e proprio « bollettino di guerra » che riguarda le vittime della strada. Riteniamo che ora sia venuto il momento di agire « veramente » e fermare o almeno limitare in modo considerevole il numero delle vittime e dei feriti che ogni giorno ci sono sulle strade italiane.

Essere cittadini attivi è « faticoso » mentre il « delegare » è indubbiamente più semplice ma, come dobbiamo constatare proprio per la sicurezza stradale, è indispensabile che il cittadino intervenga in prima persona per evitare morti e feriti.

In particolare il tasso di mortalità è aumentato del 31 per cento per i motociclisti e i ciclomotoristi.

Il gran numero di persone che subiscono lesioni, più o meno gravi, in seguito ad incidenti stradali costituiscono la prova che, anche in termini di costi sociali legati

all'assistenza e alla riabilitazione, ci troviamo di fronte ad una « emergenza » non trascurabile.

È del tutto evidente quindi che le problematiche legate alla sicurezza stradale, pur nella molteplicità dei fattori implicati e degli organismi ed enti interessati ad azioni preventive e correttive, costituiscono certamente un aspetto primario della sanità pubblica.

È diventato prioritario, pertanto, individuare continuamente nuove strategie di prevenzione che consentano, a breve, medio e lungo termine, di porre un argine a questo allarmante fenomeno dei nostri tempi.

Inoltre, dato significativo risulta essere il fatto che l'Italia è attualmente prima in Europa nella graduatoria di persone decedute, seguita da Germania, Francia e Spagna.

La sicurezza stradale è sinonimo di infrastrutture e di regolamentazioni. La precarietà del sistema dei trasporti stradali in ambito nazionale rappresenta una delle più gravi debolezze strutturali. L'insicurezza stradale, quindi, rischia di essere figlia di questa debolezza.

Gli organismi istituzionali hanno l'obbligo di porsi almeno due tipi di problemi: il primo riguarda i costi, sia in termini di perdita delle vite umane e sia in ordine ai costi economici complessivi; il secondo problema è costituito dall'analisi dei fattori che contribuiscono alla sicurezza stradale.

Sono tre le condizioni fondamentali:

l'esistenza o meno di idonee infrastrutture;

la gestione delle infrastrutture esistenti e la loro regolamentazione;

le normative sulla circolazione stradale relative sia agli utenti professionali sia a quelli non professionali.

I 308.000 chilometri di strade (1.728 gallerie per 1.123 chilometri di estensione) sono il teatro di guerra dove registriamo ogni anno circa 9.000 morti, 25.000 disabili gravi, 300.000 feriti.

Un rinnovarsi di un costo sociale di oltre 33 miliardi di euro all'anno che dimostra come le « campagne di sensibilizzazione dirette al guidatore » hanno sbagliato obiettivo.

Da alcuni anni a questa parte si è potuto notare una attenzione a questo tema che, sebbene non ancora uniformemente diffusa in tutti i settori che dovrebbero essere interessati, pur tuttavia fa ritenere che si sia superato l'ostacolo più difficile: quello della presa di coscienza dell'esistenza del fenomeno e della possibilità reale che possa essere ridotto in misura significativa.

L'attenzione con cui l'opinione pubblica, la stampa e i responsabili istituzionali hanno seguito ed accompagnato il provvedimento legislativo con cui è stata istituita la « patente a punti » (decreto-legge n. 151 del 2003, convertito, con mo-

dificazioni, dalla legge n. 214 del 2003), ne è il principale sensore.

Comunque, nonostante l'introduzione della patente a punti e le modifiche apportate nelle ultime due legislature, non vi è a tutt'oggi un organismo centrale che segua quotidianamente e in modo sistematico e diretto il problema relativo alla sicurezza stradale, con tutte le conseguenze e i numeri sopra riportati.

La soppressione dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, a seguito della nuova organizzazione dell'allora nato Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non ha fatto altro che ridurre il controllo sulla sicurezza stradale sul territorio nazionale.

Difatti, come è noto, il l'Ispettorato in questione espletava quelle competenze ora attribuite al Ministero dei trasporti, nella fattispecie impartire direttive per l'organizzazione della circolazione stradale e della relativa segnaletica, ma in particolare coordinava, con l'ausilio dei provveditorati regionali alle opere pubbliche, l'attività degli enti proprietari delle strade per una corretta applicazione delle norme del codice della strada, applicando procedure coattive (ad esempio: diffide) in caso di inottemperanza da parte di questi ultimi.

Il passo successivo è ora quello di rendere operativo un organismo che abbia le medesime competenze dell'Ispettorato, che sia un supervisore che garantisca la sicurezza stradale, con cui raggiungere l'obiettivo della riduzione del 50 per cento del numero di incidenti come la Comunità europea ci chiede di fare entro questo decennio con il programma d'azione europeo per la sicurezza stradale (2003-2010).

Constatiamo che sono già trascorsi cinque dei dieci anni a nostra disposizione e, rispetto all'obiettivo prefissato, si è raggiunto un 17 per cento in meno di mortalità; salvo rare eccezioni, nessuno dei molti enti pubblici territoriali ha saputo sfruttare con intelligenza, prontezza e lungimiranza l'attenzione che si era creata con la patente a punti per attuare provvedimenti organici in sede locale, atti a

sfruttarne l'effetto di trascinamento coinvolgendo gli utenti in una spirale virtuosa!

Le istituzioni che sono state all'origine del conseguimento del primo obiettivo, in questo vuoto operativo locale, hanno continuato ed incrementato la loro azione in direzione del conseguimento del secondo obiettivo, cercando di trasferire la loro esperienza e conoscenza del territorio o suggerendo singoli interventi o partecipando ad iniziative promozionali o promuovendo incontri specialmente indirizzati ai giovani. Purtroppo la dispersione ed i limiti di risorse che li caratterizza ha fatto sì che tali interventi siano poco più di una goccia nel mare rispetto alle reali necessità.

Inoltre le esperienze svolte nelle commissioni ministeriali, nelle attività di sensibilizzazione e in tutti i confronti con i soggetti interessati ed istituzioni, dimostrano che gli elementi conoscitivi e le azioni possibili da intraprendere per migliorare la sicurezza stradale vengono sistematicamente dispersi per essere poi recuperati alla successiva emergenza.

Tutto ciò viene aggravato dal fatto che, a causa di una infrastruttura stradale non adeguata, abbiamo una velocità commerciale pari a 55 chilometri orari — rispetto ai 50 chilometri orari previsti quale limite di velocità nei centri abitati — con gravi ripercussioni sul sistema trasporto ed inevitabilmente sul sistema economico del nostro Paese.

Per discutere di legalità e sicurezza occorre fare chiarezza anche sulle norme che disciplinano le funzioni dei veicoli: doveri e diritti sono fra loro inscindibili, soprattutto quando l'esercizio di una attività avviene in un terreno « non neutrale », non esclusivo, in questo caso le strade, un ambiente dove la mobilità interessa veicoli commerciali di utenti concorrenti fra loro (imprese) e veicoli di altri utenti. Le regole sono essenziali per tutti, ma per gli utenti concorrenti sono indispensabili.

Per esempio, è opportuno determinare il prima possibile misure più severe anche per i trasporti stradali immatricolati in « conto proprio », perché tali veicoli industriali, il cui numero è quattro volte mag-

giore rispetto a quelli immatricolati in « conto terzi », non subiscono le medesime restrizioni riservate ai professionisti dell'autotrasporto e cioè alle imprese che esercitano esclusivamente la professione del trasferimento su strada delle merci.

Molto spesso, infatti, in un incidente in cui è coinvolto un veicolo industriale, nessuno verifica il tipo di immatricolazione del veicolo, e quindi le eventuali responsabilità, se è coinvolto un veicolo in conto proprio, ricadono sulle imprese professioniste compromettendone l'immagine.

Per la sicurezza stradale le imprese di autotrasporto sopportano deviazioni, divieti di circolazione, divieti di sorpasso, continui interventi strutturali ai veicoli, normative sempre più rigide sia mediante il codice della strada, sia attraverso le specifiche normative di settore.

Non tutte queste misure appaiono razionali e, sicuramente, non esiste un sistema di monitoraggio per verificare se una determinata misura ha inciso in modo più o meno consistente sulla sicurezza stradale.

Per tutti i motivi suesposti, pertanto, appare di vitale importanza impostare una strategia incentrata sulla creazione di un Dipartimento sulla sicurezza stradale, quale soggetto autorevole in grado di assicurare dati e informazioni, oltre che di avere una capacità di intervento sulla gestione della mobilità stradale sia in materia normativa, sia in contesti funzionali delle infrastrutture stradali a livello locale e generale.

Tale Dipartimento deve assumere una posizione di « garante della sicurezza stradale », e in particolar modo, esso deve:

avere autorità su strade comunali, provinciali, regionali, autostrade e strade private aperte all'uso pubblico;

organizzare un elenco delle priorità, eliminando i punti critici, per la sicurezza sulle strade;

intervenire direttamente per il ripristino della sicurezza stradale ovvero sostituirsi agli enti proprietari delle strade, qualora questi ultimi non provvedano ce-

lamente ad ottemperare alle disposizioni impartite dal medesimo Dipartimento.

In particolar modo devono essere ad esso attribuite le seguenti competenze:

normativa tecnica in materia di viabilità e segnaletica stradale;

uso e tutela delle strade;

omologazione dei dispositivi segnaletici, di regolazione della circolazione e di controllo delle infrazioni;

competizioni sportive su strada;

circolazione dei veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità;

contenzioso amministrativo e giurisdizionale relativo alla circolazione stradale;

problematiche inerenti alla circolazione delle persone affette da *handicap*;

limitazioni e divieti alla circolazione;

prevenzione e sicurezza stradale e relative campagne di comunicazione e di educazione stradale;

coordinamento, direzione e controllo dei servizi di infomobilità sul territorio nazionale connessi con le attività del centro di coordinamento informazioni sulla sicurezza stradale;

rapporti con gli enti territoriali competenti in materia di infomobilità; programmazione ed attuazione degli interventi di competenza;

servizio di Polizia stradale espletato dai propri funzionari con pattuglie miste;

adozione del piano nazionale della sicurezza stradale;

coordinamento delle attività per la sicurezza stradale espletate sul territorio, sentiti i dipartimenti eventualmente interessati;

relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale;

implementazione, tenuta ed aggiornamento dell'archivio nazionale delle strade;

supporto agli enti proprietari e gestori della rete stradale locale in materia di istituzione e gestione dei catasti stradali;

classificazione e declassificazione della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale;

funzioni di organismo di certificazione e di ispezione per i dispositivi di sicurezza stradale;

normativa e procedure di omologazione delle barriere stradali di sicurezza;

predisposizione, approvazione e monitoraggio dei programmi annuali di attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale;

gestione dei rapporti con le regioni e gli enti locali in materia di viabilità;

approvazione dei programmi di adeguamento e messa in sicurezza di infrastrutture di viabilità di interesse nazionale;

monitoraggi e verifiche degli interventi effettuati.

Il Dipartimento dovrebbe essere cofinanziato con parte dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per le infrazioni stradali, nonché con le eventuali sanzioni da applicare nei confronti degli enti proprietari delle strade, qualora gli stessi non provvedano ad ottemperare alle disposizioni del Dipartimento, emanate ai sensi dell'articolo 45 del codice della strada.

Per quanto riguarda invece gli enti pubblici, una parte importante dei « trasferimenti » di fondi (dallo Stato alle regioni e da queste agli enti territoriali) dovrebbe essere legata al conseguimento degli obiettivi di riduzione della incidentalità locale.

In questo modo gli enti locali, per non perdere sostanziosi finanziamenti e per non vedersi relegare tra i « cattivi gestori » pubblici, sarebbero indotti ad affrontare seriamente il problema della incidentalità; in primo luogo, attuando completamente quanto già prevede il codice della strada e sfruttando appieno le disponibilità, spesso

lasciate inoperose o malamente indirizzate su obiettivi solo di « cassetta », di cui dispongono (uffici tecnici e Polizia provinciale e municipale) e successivamente con interventi integrati (illuminazione pubblica, pulizia e manutenzione strade, scuole, autoscuole, segnaletica), usufruendo anche del supporto che può venire loro dalla esperienza delle varie associazioni. Queste ultime potrebbero svolgere un più appropriato ruolo di supporto coordinato centralmente da chi è e deve restare l'unico responsabile della attivazione di interventi mirati alla riduzione della incidentalità.

Inoltre, in tale sede si vuole chiarire come sia preferibile l'istituzione di un Dipartimento per la sicurezza della circolazione stradale invece di una struttura tipo Agenzia con le medesime competenze, proposta da alcuni colleghi parlamentari.

Innanzitutto, l'istituzione del Dipartimento sarebbe senza dubbio meno onerosa per le casse dello Stato per i seguenti motivi:

la struttura organizzativa dell'attuale Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero dei trasporti già esercita parte delle competenze che dovrebbero essere attribuite alla nuova struttura;

nella medesima struttura sono già esistenti ed operativi gli uffici periferici su tutto il territorio nazionale: si pensi all'esorbitante costo organizzativo per lo Stato, se questo dovesse provvedere alla creazione di tanti uffici quante sono le province italiane, tanto più ove si consideri

che con tale operazione alla fine avremmo uffici « cloni » rispetto a quelli già esistenti, con nuove ed ulteriori spese per uffici e personale;

la natura giuridica del Dipartimento ne consentirebbe il cofinanziamento con parte dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per le infrazioni stradali, nonché con le eventuali sanzioni da applicare nei confronti degli enti proprietari delle strade, qualora gli stessi non provvedano ad ottemperare alle disposizioni del Dipartimento, emanate ai sensi dell'articolo 45 del codice della strada; tale possibilità sembra da escludere ove si opti per la forma « Agenzia ».

Oltre a quanto suesposto, vi sono anche motivi organizzativi finalizzati all'esercizio delle competenze avvalorati dalle disposizioni normative generali che fanno apparire preferibile il Dipartimento. Come si può notare, infatti, tutti gli interventi sopra elencati presuppongono un controllo e una normazione nei confronti delle infrastrutture stradali e, poiché tali infrastrutture non possono che essere una prerogativa esclusiva dello Stato, si evince chiaramente come una eventuale Agenzia sarebbe menomata in modo determinante nello svolgimento delle funzioni di tutela nei confronti della sicurezza della circolazione stradale.

In conclusione, si ritiene che tale organismo potrebbe essere creato con alcune delle competenze che attualmente fanno capo all'attuale Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero dei trasporti.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. È istituito il Dipartimento per la sicurezza stradale, di seguito denominato « Dipartimento », articolato in una sede centrale e in uffici periferici.

ART. 2.

1. Il Dipartimento è incardinato nella struttura organizzativa del Ministero dei trasporti.

ART. 3.

1. Il Dipartimento svolge le funzioni di competenza dello Stato in relazione alle seguenti materie:

a) definizione degli *standard* e delle prescrizioni tecniche in materia di sicurezza dei trasporti per il raggiungimento dell'obiettivo 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) della Commissione europea;

b) predisposizione della normativa in materia di circolazione e sicurezza stradale;

c) coordinamento ed emanazione di direttive nei confronti degli enti proprietari delle strade ed attività di controllo di merito e di legittimità sui loro provvedimenti emanati in attuazione delle disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, recante il nuovo codice della strada, di seguito denominato: « codice della strada »;

d) predisposizione della relazione annuale sullo stato della sicurezza stradale;

e) analisi annuale delle informazioni relative alle percentuali di incidentalità su tutti i tipi di strade e su tutto il territorio nazionale, verifica annuale sulle condizioni di viabilità e di sicurezza stradale nonché sulle condizioni e manutenzione di tutta l'infrastruttura stradale nazionale;

f) formazione e aggiornamento degli operatori del settore;

g) attività di diffusione preventiva agli organi di comunicazione delle informazioni sulle condizioni di viabilità di tutta l'infrastruttura stradale nazionale.

ART. 4.

1. Il Dipartimento è costituito dai seguenti organi:

a) direttore generale con poteri di controllo e di gestione;

b) sette divisioni coordinate da funzionari dello Stato con qualifica di dirigente di seconda fascia.

ART. 5.

1. A ciascuna delle divisioni di cui all'articolo 4, comma 1, lettera *b)*, sono attribuite le seguenti competenze:

a) predisposizione e interpretazione della normativa tecnica in materia di viabilità e segnaletica stradale;

b) controllo sull'applicazione delle disposizioni emanate in materia di viabilità e circolazione stradale da parte degli enti proprietari delle strade, classificazione e declassificazione della rete stradale e autostradale, uso e tutela delle strade;

c) tenuta e aggiornamento dell'archivio nazionale delle strade e predisposizione del piano nazionale della mobilità;

d) predisposizione della normativa e delle procedure di omologazione delle barriere stradali, della segnaletica, dei dispositivi luminosi su strada e di tutti i dispo-

sitivi per la rilevazione delle infrazioni previste dal codice della strada;

e) formazione e aggiornamento degli operatori del settore circa le disposizioni vigenti in materia di circolazione e sicurezza stradale e loro applicazione;

f) coordinamento, direzione e controllo dei servizi di informazione sulla mobilità sul territorio nazionale connessi con le attività del centro di coordinamento informazioni sulla sicurezza stradale (CCISS);

g) contenzioso, questioni giuridiche, attività contrattuale.

ART. 6.

1. Le sezioni periferiche territoriali del Dipartimento hanno sede presso gli uffici provinciali del Dipartimento per i trasporti terrestri, personale, affari generali e la pianificazione generale dei trasporti del Ministero dei trasporti.

ART. 7.

1. Il personale del Dipartimento e delle sezioni periferiche è da individuare nell'ambito della dotazione organica del Dipartimento per i trasporti terrestri, personale, affari generali e la pianificazione generale dei trasporti del Ministero dei trasporti.

ART. 8.

1. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 4-bis, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione e con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, è approvato il regolamento per l'organizzazione e il funzionamento del Dipartimento.

ART. 9.

1. Sono assegnate al Dipartimento le somme derivanti dai proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie da applicare nei confronti degli enti proprietari delle strade comminate in caso di inottemperanza delle disposizioni emanate ai sensi dell'articolo 45 del codice della strada, e successive modificazioni, in caso di inottemperanza delle comunicazioni dovute ai sensi dell'articolo 208, comma 4, del codice della strada, e successive modificazioni, nonché con il 10 per cento delle altre sanzioni amministrative pecuniarie contemplate nel medesimo codice della strada. Agli oneri derivanti dall'istituzione e dal funzionamento del Dipartimento si provvede nell'ambito delle risorse ad esso assegnate ai sensi del presente articolo.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,30



15PDL0018810