



*AUDIZIONE INFORMALE*

**ATTO GOVERNO N.323**

**Piano nazionale sicurezza stradale 2030:**

**indirizzi generali e linee guida**

**di attuazione**

**SENATO DELLA REPUBBLICA**

**COMMISSIONE 8<sup>A</sup> LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI**

*24 novembre 2021*

## **Premessa**

I Comuni hanno un ruolo fondamentale nell'ambito della sicurezza stradale, gestendo direttamente le strade, i controlli, le infrastrutture, l'educazione, i sistemi di riduzione della velocità, oltre ai dati che consentono di definire anche le politiche nazionali. consentono di definire anche le politiche nazionali. Nelle città aumentano le zone 30, le piste ciclabili, le rotatorie, gli interventi per la riduzione della velocità. In questi anni i Sindaci si sono basati sugli strumenti di programmazione a loro disposizione, come il Piano urbano del traffico e il Piano urbano della mobilità, affrontando non poche difficoltà.

L'orientamento per i Comuni si concentra sulla necessità di **costruire una cultura della sicurezza stradale tra i cittadini ma anche tra i tecnici e i dirigenti che hanno responsabilità dirette** in questo settore affinché siano in grado di promuovere la concertazione interistituzionale e, soprattutto, progetti e azioni multisettoriali che coinvolgono diversi livelli di governo e diverse competenze, anche con la partecipazione di soggetti privati.

La sicurezza stradale interseca ambiti differenti: dall'educazione alla progettazione urbanistica; dalla psicologia alla giurisprudenza; dall'organizzazione ai sistemi tecnologici di gestione dei dati. Pertanto, gestire la complessità della politica della sicurezza stradale costituisce una **sfida impegnativa per le amministrazioni locali** in quanto richiede, come metodologia di lavoro:

- **forme di coordinamento interne alle singole amministrazioni** per rendere coerenti le diverse politiche locali di mobilità, trasporti, sicurezza, educazione, ambiente, comunicazione;
- **collaborazioni con attori esterni** che possono contribuire a diffondere una diversa cultura della sicurezza stradale oltre ad integrare le competenze, i punti di vista e le risorse delle amministrazioni.

Il nostro Paese ha compiuto progressi sulla sicurezza stradale negli ultimi anni, ma si è solo incamminato verso l'obiettivo europeo di dimezzare il numero delle vittime della strada entro il 2020, obiettivo che non è stato centrato ed è stato ora traslato al 2030, con l'aggiunta del nuovo obiettivo di dimezzamento dei feriti gravi.

Da tempo ANCI sta lavorando per affrontare il fenomeno della sicurezza stradale in ambito urbano, anche con attività realizzate in questi anni in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di favorire l'attuazione di politiche locali e il coordinamento tra gli enti sul tema. Tale azione è partita dalla consapevolezza dello

straordinario impegno necessario ai fini dimezzamento delle vittime della strada, che richiede interventi mirati e coordinati tra loro. Si tratta di prevedere obiettivi ed azioni specifiche per incidere significativamente sull'incidentalità urbana e per correggere quegli aspetti comportamentali, infrastrutturali e relativi alla circolazione delle varie tipologie di utenti della strada.

### **Considerazioni su PNSS 2030 - Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione**

L'ANCI esprime apprezzamento sul nuovo documento "Indirizzi Generali e Linee Guida di attuazione" del Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030 e circa il riconoscimento del ruolo significativo dei Comuni per il miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano. Positiva anche la strutturazione in due livelli di obiettivi: obiettivi generali – riferiti al livello di sicurezza dell'intero sistema stradale – e obiettivi specifici – per categorie di utenza. Parimenti, la definizione di linee strategiche generali e specifiche.

- *Su parte 2 – Trend di incidentalità*

Con riferimento alla parte 2 inerente i trend di incidentalità, si porta all'attenzione il fondamentale lavoro condotto dalla Polizia Locale. Come testimoniano gli ultimi dati ACI-Istat, le Polizie Locali rilevano il 65% dei sinistri stradali mortali e con feriti ogni anno in Italia. Come mostrato nell'edizione di quest'anno del Rapporto Nazionale sull'attività della Polizia Locale elaborato da Anci, nelle 114 città grandi e medie del nostro Paese - Comuni capoluogo di provincia e comuni con popolazione superiore ai 50mila abitanti – nel corso del 2020 sono state 219.493 le rilevazioni di incidenti stradali, con una diminuzione degli incidenti mortali (che passano dallo 0.5% del 2018 allo 0.3% del 2020).

<b>ATTIVITA' DI RILEVAZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI - ANNO 2020</b>			
<b>Rilievi per incidenti con soli danni alle cose</b>	<b>Rilievi per incidenti con lesioni</b>	<b>Rilievi per incidenti mortali</b>	<b>TOTALE</b>
171.865	47.028	600	219.493
78.3%	21.4%	0.3%	

Fonte: elaborazione ANCI su dati PL 2020

I controlli da parte delle Polizie Locali e delle Forze di Polizia non bastano. Si tratta anche in misura significativa di una responsabilità individuale da parte di chi si mette alla guida, con un'attenzione verso la propria condotta, per il rispetto della vita propria e altrui.

Si contano oltre 6milioni di violazioni delle norme di comportamento sulla strada. Tra i comportamenti scorretti, in assoluto il più sanzionato è l'eccesso di velocità con oltre 1,6 milioni di sanzioni inflitte nel 2020. La seconda causa di sanzione è la mancanza di rispetto della segnaletica verticale e dei semafori, seguita dai quasi 130mila sanzioni per mancanza del casco, delle cinture di sicurezza e per l'uso del cellulare. Da evidenziare le oltre 42mila mancate coperture assicurativa del mezzo con il quale l'utente stava circolando.

PRINCIPALI INTERVENTI SANZIONATORI PER VIOLAZIONE AL C.d.S.					
Velocità	Segnali verticali e semafori	Sorpasso	Casco protettivo, cinture di sicurezza, uso cellulare	Guida sotto l'influenza di alcool e sostanze stupefacenti	Mancanza copertura assicurativa
1.615.854	391.143	2.952	129.921	4.053	42.029

Fonte: elaborazione ANCI su dati PL 2020

Facendo un raffronto dei dati Anci nell'ultimo quinquennio 2016-2021, le Polizie Locali delle città Capoluogo di provincia hanno rilevato 2837 incidenti mortali, con 2932 decessi, mentre sono stati 306.746 gli incidenti con feriti. Nello stesso periodo i pedoni deceduti sono stati 1014, mentre 232 i ciclisti morti in incidenti stradali. Rispetto al lustro 2011-2015, nelle grandi aree urbane è sceso di molto il numero dei sinistri mortali passando da 2129 a 1718. Nel 2021, in occasione del quinto anniversario dell'entrata in vigore della legge sull'omicidio stradale del 25 marzo 2016, ANCI ha realizzato uno specifico dossier raccogliendo i dati delle Polizie Locali dei Comuni Capoluogo metropolitano e capoluogo di provincia. Le persone indagate in Italia per omicidio stradale sono state 2455, con casi aggravati da guida alterata da ebbrezza alcolica (160) e da sostanze stupefacenti (135), mentre sono stati 183 i casi di pirateria con la fuga e l'omissione di soccorso a persone poi decedute. Si tratta di un fenomeno presente soprattutto nelle grandi città e i motivi delle fughe sono la mancanza di copertura assicurativa o un problema con la patente, mai conseguita, sospesa o revocata. La pirateria stradale non cala, mentre per quanto riguarda il reato di lesioni personali stradali, che scatta d'ufficio in caso di oltre 40 giorni di prognosi, le Polizie Locali italiane hanno indagato ben 18.882 persone.

Fondamentale il lavoro realizzato dalle Polizie Locali non solo nell'attività di controllo, ma anche nell'ottica strategica delle **attività di prevenzione e di informazione, a partire dall'educazione stradale nelle scuole**. Nel 2020, nonostante il periodo di pandemia ed anche attraverso l'utilizzo della didattica a distanza, le Polizie Locali dei 114 Comuni oggetto dell'indagine del Rapporto Anci hanno realizzato attività di educazione stradale in **oltre 1700 scuole**, soprattutto nelle scuole secondarie di primo e secondo grado.

*Il Rapporto nazionale sull'attività della Polizia Locale ed. 2021, insieme alle edizioni degli anni precedenti, è pubblicato sul sito istituzionale di Anci al seguente link:*

<https://www.anci.it/i-rapporti-annuali-anci-sulle-attivita-delle-polizie-locali-nei-comuni-italiani/>

### **Proposta:**

Si auspica la definizione di un Accordo sul raggiungimento di obiettivi di qualità sulla formazione nelle scuole in tema di sicurezza stradale tra ANCI – MIUR – MIMS.

- *Su parte 5 – Linee strategiche*

### **Proposta:**

Al punto 5 della sezione 5.2.1 si fa riferimento alla creazione di un Osservatorio Nazionale per la Sicurezza Stradale utile alla diffusione dei dati. Sulla scorta dell'esperienza maturata attraverso l'Osservatorio Nazionale delle autonomie locali sulla sicurezza stradale nelle aree urbane, nato nel 2010 dall'intuizione di Anci e Upi, si ritiene fondamentale che l'Osservatorio nazionale abbia una sezione dedicata alla sicurezza stradale in ambito urbano con il coinvolgimento diretto dei comuni e di ANCI. E' infatti assolutamente necessaria una sede specifica di raccordo, dialogo, scambio di dati e informazioni tra i soggetti locali che operano sulle attività connesse alla sicurezza stradale in ambito urbano.

- *Su parte 6 – Attuazione e monitoraggio*

**Risorse dirette agli Enti Locali.** Fondamentale la previsione nella parte 6.1 di **risorse dirette** ai Comuni su finanziamento del MIMS, auspicando un crescente coinvolgimento, anche finanziario, degli enti di ricerca. La previsione di un finanziamento anche diretto agli enti locali, su specifici interventi è stata da tempo richiesta da ANCI, sulla scorta dei pesanti ritardi di programmazione e gestione delle risorse destinate alle regioni sulle quali,

ad ogni buon conto, serve approntare una strategia di approccio condiviso in sede di Conferenza Unificata al fine di migliorare la definizione di criteri e modalità utili alla programmazione degli interventi diretti agli enti locali.

**Cofinanziamento locale.** Positiva è l'attenzione circa la riduzione del cofinanziamento locale – previsto tra il 20 e il 40% dei costi complessivi - stante le criticità di reperimento delle risorse necessarie che si è riscontrata negli anni precedenti e tuttavia si propone di stabilire la quota minima di cofinanziamento al 10% tenendo conto delle disponibilità di volume di bilancio degli enti locali.