

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

N. 1916

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori ZUCCHERINI, CAPRILI e GAGGIO
GIULIANI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 DICEMBRE 2007

Agenzia nazionale per la sicurezza stradale e per l’assistenza
alle vittime della strada

ONOREVOLI SENATORI. - Nel 1996 - secondo i dati ISTAT - ci sono stati 6.193 morti, nel 2005 i morti sono stati 5.426. In 10 anni sulle strade italiane ci sono stati 767 morti in meno con una diminuzione del 10 per cento circa. Dei 767 morti in meno, ben 440 sono dovuti all'azione della patente a punti (1 luglio-31 dicembre 2003)! E siamo ben lontani dalla diminuzione che ci chiede l'Unione europea: il 40 per cento in meno di incidenti e morti entro il 2010. Questi pochi dati ci dicono che siamo di fronte ad una sconfitta dell'azione dei Governi succedutisi in questi ultimi 10 anni. Ma anche ai comuni e province, della loro azione di governo non sempre costante e non sempre efficace, a guardare i risultati. Manca una visione tecnica e politica del governo della sicurezza stradale in Italia.

E bisognerebbe applicare le leggi con giustizia e rigore. Adeguare le norme alla gravità sociale dei reati stradali. Quello che chiediamo da anni. Ma intanto far rispettare le norme in vigore del codice della strada. Nel nostro Paese sono circa 400.000 i controlli del tasso alcolemico effettuati ogni anno dalle forze dell'ordine in relazione a persone fermate alla guida di veicoli a motori. In Francia nel 2005 si sono superati i 10.000.000 di controlli. La Francia è tra i Paesi europei più virtuosi in tema di sicurezza stradale. Tra il 2002 e il 2005 i morti sulle strade francesi sono diminuiti del 35,4 per cento, in Italia sono - come si vede - in sensibile aumento.

Questo significa che se si trovassero soluzioni valide ed efficaci per il controllo di questo fenomeno, si potrebbero avere meno incidenti e quindi meno costi in termini economici ma anche di vite umane. La legge finanziaria 2007 ha stanziato 53 milioni di euro per la sicurezza stradale: pochissimi

fondi (se ne bruciano ogni anno 35.000 milioni di euro in costi sociali per gli incidenti) ed a distanza di 7 mesi dall'approvazione non ancora utilizzati.

C'è una casa produttrice di birra - sanzionata dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni che manda ancora in autostrada i suoi camion con la pubblicità «la birra in regola con il codice della strada» con la faccia di un noto pilota di Formula 1.

Occorrerebbe un quadro di regole e sanzioni certe, condivise e giuste. Gli operatori economici non possono giocare un ruolo di polizia ma devono essere corresponsabilizzati, i giovani e le loro famiglie coinvolti e chiamati a decidere su queste scelte, il Governo e il Parlamento ma anche gli enti locali protagonisti di scelte ragionevoli, responsabili che ricerchino comunque il consenso di tutti gli attori coinvolti. Concertare è difficile e faticoso ma è la strada maestra per assumere decisioni utili e soprattutto efficaci.

Quasi un anno fa ad un convegno ad Orvieto era il 29 settembre 2006 - dicemmo al Gruppo interparlamentare per la sicurezza stradale (GIOSSTRA) e lo ribadiamo oggi tolleranza zero su:

- passaggio con il semaforo rosso;
- eccesso di velocità;
- guida dopo aver consumato bevande alcoliche.

Al Governo chiediamo di farsi anch'esso parte attiva e di promuovere un quadro normativo nuovo che preveda attraverso la condivisione e una più larga possibile partecipazione:

- il divieto di somministrazione di vendita di alcool sulle autostrade;
- il divieto di vendita di prodotti alcolici a base di alcool ai minori di anni 18;

- una vasta campagna di controlli sulle strade per combattere la guida sotto l'effetto di alcool considerando tale guida come dolo eventuale in caso di incidente (prevedibilità dell'evento) e prevedendo conseguenti inasprimenti di sanzioni e pene;

- il controllo e la limitazione della pubblicità delle bevande alcoliche;

- la promozione della figura del guidatore designato non solo nei locali di intrattenimento ma anche in quelli dove si effettua somministrazione di bevande alcoliche o contenente alcool, incentivando - con misure fiscali e parafiscali - le imprese che aderiscono all'iniziativa con fattivo spirito di autoresponsabilità sociale.

Ma occorre - non è oltremodo rinviabile istituire subito l'agenzia nazionale per la sicurezza stradale e per l'assistenza alle vittime della strada. Ora il Parlamento colga l'opportunità della gravità della situazione discuta ed approvi l'organo di governance.

Nel 2001 il neonato Ministero infrastrutture e trasporti smantella l'Ispettorato per la sicurezza e la circolazione stradale senza creare delle alternative valide e sul suo sito web dice: «Il piano nazionale della sicurezza stradale (presentato dalla legge del 17 luglio 1999, n.144) recepisce una esigenza segnalata nella prima relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale 1998, che evidenziava l'opportunità di predisporre un piano nazionale per la sicurezza stradale consistente in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori di reti stradali, di interventi (infrastrutturali, di prevenzione e controllo, normativi e organizzativi), di strumenti per migliorare la conoscenza dello stato della sicurezza stradale e della sua evoluzione».

Il piano, predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed approvato dal CIPE con la delibera n. 100 del 29 novembre 2002, è finalizzato a creare le condi-

zioni per una mobilità sicura e sostenibile, riducendo il drammatico tributo di vittime imposto quotidianamente dagli incidenti stradali e gli ingenti costi sostenuti dallo Stato, dal sistema delle imprese e dalle famiglie a causa di tali incidenti. L'obiettivo di riferimento recepisce le indicazioni del secondo programma per la sicurezza stradale elaborato dalla Commissione europea: riduzione del 40 per cento del numero di morti e feriti entro il 2010. Per quanto riguarda l'Italia ciò significa ridurre il numero annuo delle vittime degli incidenti stradali di 2.700 morti (nell'ultimo periodo sono morte mediamente oltre 6.500 persone ogni anno) e di 120.000 feriti (attualmente sono più di 290.000).

La strategia fondamentale del Piano può essere riassunta in tre punti:

a) sviluppo di un'azione immediata sulle situazioni a maggior rischio e dove sussistono le condizioni tecniche e organizzative per poter avviare subito gli interventi;

b) rafforzamento delle strutture tecniche e della strumentazione necessaria per governare efficacemente la sicurezza stradale;

c) coinvolgimento delle imprese e delle parti sociali nella attuazione del piano e nella verifica dei risultati delle azioni intraprese. Per concretizzare tale strategia il piano nazionale della sicurezza stradale definisce cinque linee di azione di primo livello e dodici linee di azione di secondo livello. Ogni linea di azione viene articolata in diverse attività o campi di intervento specifici che specificano in concreto gli interventi da realizzare. Nel complesso il piano indica 91 azioni specifiche per migliorare la sicurezza stradale.

Per realizzare le azioni sopra indicate nell'arco di un decennio e per raggiungere l'obiettivo della riduzione delle vittime degli incidenti stradali del 40 per cento il piano valuta un fabbisogno finanziario complessivo di circa 19.500 milioni di euro, in linea con il volume di investimenti in sicurezza stradale realizzato dalla maggior parte dei Paesi dell'UE.

Tale fabbisogno potrà essere soddisfatto in parte attraverso investimenti aggiuntivi (12.000 milioni di euro) e in parte attraverso la rifinalizzazione verso interventi di miglioramento della sicurezza stradale della spesa in reti e servizi di trasporto (7.500 milioni di euro).

A fronte di tale spesa si stima un beneficio economico (derivante dalla riduzione dei costi sociali determinati dagli incidenti stradali) di oltre 30.000 milioni di euro. Confrontando tale beneficio con l'ammontare degli investimenti aggiuntivi nel periodo (12.000 milioni di euro) si determina un saldo positivo di circa 18.000 milioni di euro.

Si evidenzia dunque che migliorare la sicurezza stradale non costituisce solo un impegno (un obbligo) etico e sociale ma anche un'azione economicamente vantaggiosa per tutto il Paese e, in particolare, per le amministrazioni pubbliche, per le imprese (che subiscono notevoli danni economici a causa degli incidenti stradali) e per le famiglie.

Si dice che investire risorse economiche nella sicurezza stradale farebbe diminuire del 60 per cento i costi di bilancio nel settore. E cioè dei 35.000 milioni di euro che si spendono a causa di incidenti stradali ne risparmierebbero circa 21.000.

Ecco un motivo in più per imprimere un impegno forte all'azione di governo per contrastare il grave fenomeno dell'insicurezza stradale e ad investire in sicurezza stradale.

L'*European transport safety council* (ETSC), organizzazione *no-profit* indipendente sostenuta da tutti i Governi europei, boccia l'Italia: siamo sopra la media della mortalità europea (circa il 13 per cento e 900 morti in più sulla media e 2700 in più rispetto ai migliori). Le due ruote sono solo il 3,6 per cento della mobilità ma incidono per il 26 per cento sulla mortalità generale da incidenti stradali. Il che significa che i «morti da due ruote» sono in continuo aumento e che l'Italia ha il maggior numero di vittime d'Europa. L'ETSC è severo, ma sono numeri, statistiche, impossibili da con-

testare. La Francia è al primo posto, noi complessivamente siamo al 14° posto di una classifica fatta da 27 Paesi realizzata su statistiche 2002-2005. (Roma, 17 maggio 2007).

La morte per incidente stradale – sostiene l'OMS – se non opportunamente contrastata, in una scala di mortalità da 1 a 10, passerà entro il 2020 dall'attuale 9° posto al 3° come causa di morte, solo dopo tumori e cardiopatie. Possiamo dire quindi che siamo di fronte a un fenomeno sociale grave (ogni anno brucia 35 miliardi di euro) e quasi del tutto sottovalutato da Istituzioni, privati e cittadini.

Negli ultimi 30 anni in Italia dai 5 ai 6 milioni di cittadini hanno conosciuto morte ed invalidità grave a causa di incidenti stradali. Senza contare i ferimenti più o meno gravi che hanno lasciato un segno nel corpo e nell'anima nelle persone toccate direttamente. Non solo morte ed invalidità grave ma anche lesioni osteoarticolari della faccia e del naso lasciano ferite ben visibili dagli altri ma, soprattutto, dalle vittime stesse.

Oltre 3.000 giovani (600 tra il venerdì notte e la domenica mattina) tra i 15 e 29 anni muoiono ogni anno a causa di incidente stradale che è la prima causa di morte in questa fascia di età. Ogni anno perdono la vita a causa di incidente stradale oltre 2200 donne, 150 bambini sotto i 10 anni, 1000 pedoni, quasi 3000 ciclomotoristi, 2700 sono i morti per incidente stradale *in itinere*. Dal dopoguerra ad oggi sono morti in Italia circa 400.000 persone. È come se fossero scomparsi gli abitanti di Varese, Mantova, Reggio Emilia, Siena e Cosenza messi insieme. E nell'ultimo decennio è come se tutti gli abitanti di Venezia fossero diventati improvvisamente invalidi gravi in carrozzella.

Possiamo dire quindi che siamo davanti a un fenomeno sociale grave – non solo per gli ingenti costi che produce ogni anno: oltre 35 miliardi di euro – e del tutto sottovalutato da istituzioni, privati e cittadini. Gli incidenti sono anche un grave e pesante problema di

sanità pubblica (che assorbe quasi il 10 per cento della spesa sanitaria) oltre che di non quantificabile ed indescrivibile dolore per più di 30.000 famiglie ogni anno.

Per il piano nazionale per la sicurezza stradale (legge n. 144 del 1999) la legge finanziaria 2007 prevede un finanziamento di 159 milioni di euro in 3 anni. Le promesse di finanziare il piano nazionale per la sicurezza stradale con 1.000 milioni di euro all'anno per 3 anni (come prevede la sua stessa legge istitutiva) sono, per ora, promesse e impegni non mantenuti. A tutto ciò si aggiungono i tagli alla finanza locale e si comprende bene lo stato di sofferenza in cui vengono a trovarsi le politiche di sicurezza stradale anche a livello locale.

Il risanamento del Paese passa anche per una politica di investimenti in nuove infrastrutture, nella manutenzione di quelle esistenti e nel potenziamento e sviluppo del trasporto pubblico locale (TPL).

La diminuzione di morti e feriti sulle strade può farci risparmiare oltre 15 miliardi di euro. Una cifra enorme. La manutenzione programmata delle strade va vista non solo come obiettivo di contenimento dell'incidentalità ma anche come grande opportunità di sviluppo economico. Sono infatti 1.000 le imprese e 10.000 i lavoratori che operano nel campo della segnaletica e delle barriere; sono 4.000 le imprese e circa 70.000 i lavoratori impegnati nella manutenzione degli asfalti, nei parcheggi e nelle soste.

I mondo dell'impresa (lavoratori e datori di lavoro) paga un prezzo elevatissimo all'incidentalità stradale: oltre 2000 morti degli incidenti stradali avvengono sul percorso casa-lavoro (incidenti *in itinere*). L'impresa, dunque, paga un costo elevatissimo (umano e sociale). A tutt'oggi non c'è nessuna iniziativa per contrastare, in modo deciso ed efficace, tale grave fenomeno sociale. Sindacati e datori di lavoro devono mettere in moto iniziative adeguate per impegnare anche le Istituzioni ad affrontare il problema in modo strategico, non episodico e destinandovi risorse

umane e finanziarie. «È l'ora di decidere e di agire» (Napolitano, per i morti sul lavoro).

Strade maltenute

Cosa può essere fatto per porre rimedi? Sarà necessario arrivare ad una sorta di patente a punti anche per i gestori delle strade (revoca della concessione e affidamento ad altri gestori) per giudicarne l'operato e la qualità del servizio offerto? Potrebbe essere utile una Carta dei servizi per regolamentare per legge i diritti degli utenti?

Bisognerebbe considerare la strada un servizio al pari dell'energia elettrica, del gas, del telefono, del trasporto pubblico locale e di quello ferroviario, ecc. E prevedere quindi una legge *ad hoc* che ne disciplini l'attività e le responsabilità in ordine all'esercizio (anche per riguarda la certezza dei finanziamenti). Per legge, appunto. Per arrivare a predisporre le linee guida di un disegno di legge che preveda la strada come servizio e che grazie all'istituzione di un'autorità in grado di supportarla potrà migliorare i suoi standards di sicurezza. Sarebbe un passo in avanti deciso verso la sicurezza stradale. E la questione dei finanziamenti è stata ben posta anche dall'Atto di indirizzo per il governo della sicurezza stradale varata dal Governo 16 marzo 2007: si indica la necessità di individuare un fabbisogno finanziario minimo per la manutenzione delle strade in particolare.

Aree urbane ed incidentalità

Abbiamo le città più pericolose fra tutte quelle del vecchio continente. In città fra l'altro aumentano incidenti, morti e feriti (45 per cento dei morti e il 79 per cento dei feriti totali). In più c'è un incredibile divario fra la situazione delle varie città (chi riduce la mortalità del 30 per cento e chi la aumenta del 40 per cento). E nessuno sa

perché questo accada. (ETSC, 17 maggio 2007).

Devono entrare in campo anche altri soggetti finora come assenti tra gli attori della sicurezza stradale: gli enti locali. Questi enti hanno infatti la responsabilità e le competenze dirette sull'80 per cento della mobilità stradale e della rete stradale (urbana ed extraurbana) dove si conta circa l'85 per cento delle vittime. In questo senso appaiono mature una serie di proposte: una disincentivazione generalizzata dell'accesso nei centri storici al traffico privato dei motori a combustione lo sviluppo incentivato dell'uso dei motori alternativi (idrogeno, elettrico, gas, ecc), l'incentivazione dell'uso delle biciclette anche elettroassistite con centri d'interscambio e percorsi sicuri, il forte potenziamento del trasporto pubblico locale (gomma e ferro) con sistemi d'integrazione dell'offerta dei servizi di *car sharing*, *pool sharing*, pensando anche ad abbonamenti integrati.

Occorre fare subito la legge di riforma del TPL e il suo forte sostegno attraverso un piano finanziario di 500 milioni di euro all'anno per 10 anni come da tempo chiedono comuni ed aziende di TPL.

Comuni e province devono vincolare, prioritariamente, l'utilizzo dei ricavi delle multe esclusivamente sulla strada perché da lì vengono ed alla messa in sicurezza dalle strade devono andare (manutenzione programmata - segnaletica, asfalti, barriere, parcheggi per la sosta, politiche educative, formative e informative, assistenza alle vittime ed ai loro familiari, costi per la *governance* locale - consulte e centri di monitoraggio - ecc.).

Le regioni devono avere una presenza più attiva sui temi della sicurezza stradale: meno di 10 regioni hanno avviato progetti dal 1999 e solo la metà di queste hanno superato la soglia de 50 per cento di attuazione degli stessi! (fonte: il Sole 24 Ore).

Il Governo deve sbloccare i fondi già stanziati (2004) per i centri di monitoraggio re-

gionali ed alle regioni di andare subito alla loro istituzione.

L'organo di governance

Occorre intervenire al più presto per realizzare anche in Italia quanto in altri Paesi dell'Unione europea hanno già fatto con notevole successo in termini di riduzione dell'incidentalità (Francia, Inghilterra in particolare). L'Italia è tra i pochi Paesi dell'Unione europea che ha visto aumentare, anziché ridurre, il numero degli incidenti e dei feriti sulle strade dopo la prima fase positiva della Patente a punti (luglio-dicembre 2003). Alcuni Paesi come la Francia, il Regno Unito, ma anche l'Olanda, la Svezia hanno dimostrato che l'obiettivo fissato della Commissione europea della riduzione del 50 per cento della mortalità non è irrealizzabile; in questi ultimi anni tutti gli Stati membri dell'Unione europea hanno adottato misure straordinarie ed hanno ottenuto buoni risultati.

Tra le iniziative più importanti da realizzare nell'immediato - che anche il piano nazionale della sicurezza stradale, approvato dal CIPE con delibera n. 100 del 29 novembre 2002, ha evidenziato - la necessità di costituire una struttura tecnica interamente dedicata alla sicurezza stradale.

L'esigenza di costituire una struttura tecnica che gestisca in modo unitario tutta la materia della sicurezza stradale è comunque alla maggior parte dei Paesi membri dell'UE che già da tempo hanno costituito apposite strutture. La recente approvazione dell'Atto di indirizzo di governo della sicurezza stradale da parte del Consiglio dei Ministri ribadisce la non più rinviabile istituzione di un organo di governance tecnico.

L'attuale carenza risulta tanto più grave in quanto l'Italia, negli ultimi 10 anni ha cominciato ad accumulare un ritardo di sicurezza sempre più ampio rispetto agli altri Paesi europei. Oggi, il nostro Paese è arri-

vato a contare certamente più dei circa 6.000 morti che l'Istat censisce e risulta essere uno dei pochissimi Paesi dell'UE (insieme a Grecia e Portogallo), che nell'ultimo triennio ha registrato una crescita dei tassi di mortalità e di ferimento per incidenti stradali mentre il programma europeo per la sicurezza stradale del nostro Paese da un lato e la mancanza di strutture tecniche adeguate, sia a livello nazionale che a livello locale, costituiscono dunque due aspetti complementari di una stessa negativa realtà.

In relazione a queste drammatiche condizioni appare urgente colmare una lacuna che pregiudica la possibilità di invertire le tendenze in atto e determinare un miglioramento della sicurezza stradale, costituendo una struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale in linea con gli *standard* europei.

La proposta di legge che presentiamo delinea i caratteri fondamentali di una 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 che quanto contenuto nello stesso Atto di indirizzo per il governo della sicurezza stradale che il Consiglio dei Ministri ha varato il 16 marzo 2007.

Un'Agenzia Nazionale che possa coordinare anche:

- le attività di assistenza alle vittime della strada attraverso una centrale operativa (con numero verde, portale tematico) che funzionerà nel tempo anche come centro di formazione per il personale dei centri di assistenza territoriali che verranno progressivamente dagli enti locali e dalle Regioni:

- le attività dell'Istituto per la ricerca e l'innovazione per la sicurezza stradale per mettere in linea il nostro Paese con quelli più avanzati in Europa che hanno già da tempo tale struttura di ricerca;

- l'operatività della Consulta nazionale, luogo ideale del confronto tra le organizzazioni economico-sociali interessate alla sicu-

rezza stradale in grado di esprimere pareri obbligatori, per Governo, Parlamento, enti locali, seppur non vincolanti sulla materia.

Un organo di governance che tutti giorni dell'anno si occupi a tutto tondo delle politiche di sicurezza stradale impegnando competenze tecnico-professionali che il nostro Paese ha in buon numero.

Ma la legge istitutiva non può non tenere conto delle responsabilità degli enti gestori delle strade, della loro messa in sicurezza, della doverosa azione dello Stato nei confronti delle vittime della strada, della regolamentazione, finanziamento e funzionamento della Consulta nazionale per la sicurezza stradale e della realizzazione di un Istituto di ricerca e innovazione per la sicurezza stradale.

Il centro di assistenza alle vittime

In primo luogo c'è il problema dell'assistenza e del ristoro alle vittime della strada. 9.000 morti, 25.000 invalidi gravi tutti gli anni sulle strade. Cosa fa lo Stato? Non abbastanza. Cade un aereo con 118 persone a bordo ed è pronta una *task-force* di psicologi. Va giù una scuola con 26 bambini, *idem*. Ed è giusto che sia così. Ogni settimana la strada fa morti pari al numero dei passeggeri di un *Jumbo*. E non succede nulla. È un dovere dello Stato e delle sue Istituzioni offrire, invece, il necessario aiuto attraverso la creazione di appositi Centri di assistenza - gestiti anche con il coinvolgimento delle organizzazioni della società civile - nelle diverse province dove le vittime possano ricevere una qualificata assistenza e consulenza in campo medico, sociale, psicologico e legale.

Nell'ambito di tali Centri dovrebbero essere date informazioni sull'avvio delle procedure di risarcimento del danno, si potrebbe ricevere assistenza durante i processi (civili e penali) e durante le trattative, consulenze giuridiche, servizi medici, psicologici e psichiatrici. L'obiettivo sociale deve essere

quello di evitare che la sofferenza, fenomeno fisiologico che nessuno potrà mai eliminare diventi, nella solitudine e nell'abbandono, disperazione e patologia.

Le consulte: partecipazione e protagonismo sociale

La Consulta nazionale sulla sicurezza stradale costituita con un accordo tra Ministero delle infrastrutture e trasporti dopo una prima fase di accreditamento della partecipazione delle organizzazioni economico-sociali e di istituzioni locali ha bisogno di un forte e rinnovato impulso. In primo luogo c'è bisogno di un disegno ordinamentale: una legge istitutiva che ne definisca mezzi finanziari certi, assetti organizzativi e di direzione, personale.

La costituzione di consulte locali e la loro auspicabile crescita in tutti i territori provinciali, d'altra parte, ha bisogno di un centro nazionale che ne raccordi e azioni, ne valorizzi le esperienze, ne sostenga l'attività. E questo centro non può non essere che la Consulta nazionale riformata e rafforzata nel suo ruolo e nelle sue funzioni.

La partecipazione e il protagonismo sociale sono tanto più importanti in particolare per le utenze più deboli (giovani, anziani, pedoni, ciclisti, motociclisti, disabilità) perché la strada per costoro è un luogo di paura e troppo spesso di morte, senza motivo, nel disinteresse dei tanti.

Ricerca e innovazione

L'Italia è tra i Paesi europei agli ultimi posti in quanto a spesa per la ricerca e l'innovazione: 1,11 per cento del PIL a fronte del 2,51 per cento della Germania, 1,86 per cento della Gran Bretagna, il 2,23 per cento della Francia, il 2,40 per cento della Danimarca, 1,88 per cento dell'Olanda e il 2,03

per cento del Canada e ben il 2,73 per cento degli USA, due volte e mezza l'Italia, 1,11 per cento del PIL, dunque, questa in generale la spesa per la ricerca e l'università in Italia. E anche nella Finanziaria 2006 sono previsti ulteriori 120 milioni di euro di tagli per la ricerca.

Noi vorremmo affrontare il problema dal punto di vista della sicurezza stradale. Esistono in molti Paesi dell'Europa allargata tanti Istituti di Ricerca per la Sicurezza della circolazione stradale: BAST (Germania), INRETS (Francia), SWOV (Olanda), TRL (Gran Bretagna) per citarne alcuni.

In Italia niente di tutto questo. Esisteva, ed esiste, il centro sperimentale stradale dell'ANAS ma negli ultimi anni è stato ridimensionato nonostante un progetto di ulteriore sviluppo già approvato e mai avviato.

E si vede, invece, che la situazione delle strade - come vengono costruite, i materiali impiegati nelle dotazioni tecniche e logistiche, negli asfalti, ecc. - chiede che venga recuperato, invece, questo ritardo.

Per questo pensiamo sia necessario costituire un Istituto per la ricerca e l'innovazione per la sicurezza stradale (IRIS) recuperando il meglio dell'esistente allo stato dell'arte in Italia e assumendo giovani ricercatori. Un istituto aperto anche agli apporti finanziari e al patrimonio di competenze dell'impresa privata e dell'economia civile del settore.

Bisogna far compiere un passo in avanti al nostro Paese in Europa in questo ambito. E lo Stato centrale - con l'aiuto delle regioni, dell'università - può e deve trovare le stesse risorse finanziarie che altri Paesi europei destinano a questi istituti. Mediamente dai 40 ai 60 milioni di euro all'anno.

Su questo importante progetto si potrebbero coinvolgere anche le fondazioni bancarie che spesso utilizzano fondi e risorse a scopi meno nobili e utili.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

*(Agenzia nazionale
per la sicurezza stradale)*

1. È istituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri l'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale. L'Agenzia gestisce e controlla tutti i campi di attività connessi alla sicurezza stradale e costituisce un supporto tecnico per il Governo, il Parlamento e gli enti locali al fine di garantire un livello di sicurezza stradale adeguato e in linea con gli obiettivi fissati dall'Unione Europea e dal Piano nazionale della sicurezza stradale.

2. L'Agenzia è dotata di personalità giuridica di diritto pubblico e di autonomia organizzativa, gestionale e contabile.

3. L'Agenzia ha sede in Orvieto e può aprire sezioni periferiche.

Art. 2.

(Finalità)

L'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale si occupa di:

a) dare attuazione all'impegno di ridurre almeno del 50 per cento l'incidentalità stradale;

b) predisporre l'insieme degli interventi a tal fine preordinati, attraverso l'individuazione di linee prioritarie, fra cui si evidenziano la promozione e lo sviluppo del trasporto pubblico locale, la ripartizione dei fondi messi a disposizione dalle leggi di finanziamento, l'assistenza a supporto delle regioni e delle amministrazioni locali, la verifica delle misure adottate su tutte le strade,

comprese quelle gestite direttamente dall'A-NAS e dalle società concessionarie;

c) dare indirizzi e coordinare gli interventi per migliorare la sicurezza stradale posti in essere dalle regioni, dalle province, dai comuni, da altre amministrazioni pubbliche e da altri soggetti pubblici e privati operanti per la sicurezza stradale;

d) predisporre annualmente la «relazione al parlamento sullo stato della sicurezza stradale in Italia»;

e) aggiornare ogni tre anni il piano nazionale della sicurezza stradale sulla base del bilancio dei risultati ottenuti e delle disposizioni che saranno impartite a livello nazionale e comunitario;

f) dare indirizzi e coordinare la raccolta, la verifica e la diffusione delle informazioni e dei dati sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale utilizzando tutti i media e gli strumenti che la tecnologia mette oggi a disposizione;

g) promuovere e sviluppare la ricerca sulle tecniche di costruzione, manutenzione e gestione delle strade, nonché dei veicoli, anche al fine di predisporre specifiche normative tecniche e comunque provvede a recepire le normative tecniche UNI già esistenti in materia, in coordinamento con la società prevista dall'articolo 1, comma 1023, della legge n. 296 del 2006;

h) dare indirizzi e coordinare le attività di assistenza alle vittime della strada e a loro familiari;

i) promuovere la formazione e l'aggiornamento degli operatori del settore;

l) controllare periodicamente il rapporto costi-benefici tra il finanziamento delle strutture previste dalla presente legge e i minori costi sociali ottenuti.

Art. 3.

(Struttura ed organico)

1. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, viene approvato il regolamento organizzativo e funzionale dell'Agenzia.

2. L'Agenzia è costituita da un comitato direttivo, una direzione generale e un direttore generale.

3. Il comitato direttivo è presieduto da un presidente designato dal Presidente del Consiglio dei ministri ed è formato da: quattro membri designati dai Ministri delle infrastrutture, dei trasporti, della salute e dell'interno, due rappresentanti della Conferenza unificata Stato-Regioni e Stato-Città e due rappresentanti delle organizzazioni economico-sociali di cui una appartenente alle utenze vulnerabili.

4. La direzione generale è costituita da una segreteria generale, da sei uffici dirigenziali e da Sezioni periferiche territoriali, per complessive 150 unità di cui almeno 80 nelle sezioni periferiche con funzioni prevalentemente ispettive. Il personale è fornito per il 70 per cento dai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dagli altri ministeri interessati, nonché dalle regioni e dagli enti locali. Il 30 per cento è reclutato attraverso specifici concorsi pubblici.

5. Il direttore generale è nominato dal comitato direttivo ed è scelto tra persone di riconosciuta esperienza e professionalità nel campo della sicurezza stradale.

Art. 4.

(Finanziamento)

1. Per la copertura dei costi di funzionamento dell'Agenzia si provvede con gli introiti derivanti dalle sanzioni amministrative

pecuniarie applicate per le violazioni dell'articolo 208 del codice della strada spettanti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, e con una quota pari al 2 per cento degli introiti delle sanzioni spettanti ai Comuni limitatamente alla somma superiore a 100 mila euro di gettito e da altre imposte provenienti dalla mobilità.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare le conseguenti variazioni di bilancio.

Art. 5.

(Inventario delle discipline)

1. Le materie da coordinare da parte dell' Agenzia nazionale per la sicurezza stradale sono:

- a) la gestione delle strade;
- b) le condotte di guida e le loro sanzioni;
- c) i mezzi, sia per quanto riguarda la fase costruttiva che manutentiva;
- d) le regole di circolazione;
- e) l'assistenza alle vittime.

Art. 6.

(Comitato interministeriale per la sicurezza stradale)

1. È costituito il Comitato interministeriale per la sicurezza stradale (CISS) che coordina e fornisce linee programmatiche per quanto attiene la sicurezza stradale ai Ministeri interessati:

- 1) Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- 2) Ministero dell'interno;
- 3) Ministero della giustizia;
- 4) Ministero della salute;
- 5) Ministero della pubblica istruzione;
- 6) Ministero delle politiche giovanili e attività sportive;

- 7) Ministero della solidarietà sociale;
- 8) Ministero dell'economia e delle finanze.

2. Il Comitato interministeriale per la sicurezza stradale è l'organo di *governance* politico che interfaccia l'azione e l'attività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale. I Ministri delegano un loro sottosegretario in seno al Comitato.

3. Il Presidente del Consiglio dei ministri nomina un sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri con delega alla sicurezza stradale. Il sottosegretario presiede il Comitato interministeriale per la sicurezza stradale.

Art. 7.

(Natura di servizio pubblico della gestione delle strade: contratto e carta dei servizi con obbligo di assicurazione)

1. La gestione e la manutenzione delle strade sono un servizio pubblico.

2. Un contratto di servizio indica gli obblighi di gestione e di manutenzione delle strade.

3. È obbligatoria, altresì, la carta dei servizi verso l'utenza, nella quale siano specificamente indicati gli obblighi verso l'utenza sia in difesa attiva sia in difesa passiva.

4. A quest'ultimo riguardo l'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi danneggiati, già previsto per i proprietari dei mezzi in circolazione, viene esteso agli enti proprietari e gestori delle strade quali responsabili per danno di cose in custodia. Ove gli enti proprietari non ottemperino a questi incombenti la loro incuria viene sanzionata dall'Agenzia fino alla sussidiarietà.

Art. 8.

(Istituzione del Centro nazionale di assistenza alle vittime della strada presso il Servizio sanitario nazionale)

1. È istituito all'interno del Servizio sanitario nazionale presso il Ministero della salute un Centro nazionale di assistenza alle vittime della strada volto a disciplinare, attuare e monitorare gli interventi di urgenza per le grandi invalidità fisiche e psichiche, elaborando percorsi in strutture specialistiche in stretta collaborazione con INAIL e con il comparto delle assicurazioni private, con i quali eventualmente stipulare convenzioni operative. L'Agenzia, d'intesa con il Ministero della salute, coordina le attività del Centro nazionale di assistenza alle vittime della strada presso il Servizio sanitario nazionale.

2. Gli organici assegnati al Centro nazionale di assistenza alle vittime della strada presso il Servizio sanitario nazionale, comprensivi anche di un servizio ispettivo, in prima applicazione non possono essere superiori a 50 unità, di cui almeno la metà da destinare al servizio ispettivo e di monitoraggio. I vari profili professionali vengono rilevati da ministeri, enti, società, organizzazioni e consulenti pubblici o privati che si occupano utilmente a vario titolo di assistenza alle vittime della strada. Le strutture periferiche vengono gestite dalle regioni, su protocolli concordati con il Centro nazionale di assistenza alle vittime della strada, al fine di assicurare l'uniformità di trattamento sul territorio nazionale.

3. Il contributo al Servizio sanitario nazionale pari al 10,5 per cento dei premi RC auto viene avviato in via esclusiva alla sua destinazione naturale, l'assistenza alle vittime della strada. Il gettito annuo di questo contributo, pertanto, è amministrato dal Centro nazionale di assistenza alle vittime della strada di concerto con le regioni.

Art. 9.

(Consulta della sicurezza stradale)

1. La Consulta della sicurezza stradale, è organo consultivo delle amministrazioni pubbliche. Lo statuto e il regolamento della Consulta sono predisposti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in collaborazione con l'Agenzia per la sicurezza stradale presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

Art. 10.

(Istituto di prevenzione, ricerca e innovazione per la sicurezza stradale)

1. È costituito l'istituto di prevenzione, ricerca e innovazione per la sicurezza Stradale che si avvale per la propria attività del Centro sperimentale stradale dell'ANAS.

2. L'Istituto di prevenzione, ricerca e innovazione per la sicurezza stradale ha come scopo la raccolta di dati circa l'incidentalità stradale e la relativa analisi e ha come principali campi di azione:

a) la raccolta e l'analisi dei principali studi sulla sicurezza stradale elaborati a livello nazionale e internazionale, con particolare attenzione all'Unione europea;

b) la raccolta e l'analisi delle pratiche migliori sviluppate a livello internazionale, con particolare riferimento all'Unione europea, volte a migliorare la sicurezza stradale;

c) la raccolta e l'analisi dei dati di base dei sinistri stradali;

d) l'investigazione autonoma e approfondita dei sinistri stradali mortali o con feriti gravi al fine di determinarne le cause ed elaborare eventuali contromisure utilizzando le più recenti metodologie di analisi sviluppate a livello nazionale ed internazionale, con particolare riferimento all'Unione europea;

e) la costituzione, ai soli fini di ricerca, di una banca dati sui sinistri mortali e con feriti gravi.

3. L'Istituto di prevenzione, ricerca e innovazione per la Sicurezza stradale periodicamente invia alla Consulta della sicurezza stradale, di cui all'articolo 9 del presente testo, e all'Agenzia, di cui all'art. 1, un rapporto con i principali risultati emersi dallo studio del fenomeno della sinistralità stradale e con l'indicazione delle contromisure elaborate al fine di aumentare la sicurezza sulla strada.

4. L'Istituto di prevenzione, ricerca e innovazione per la sicurezza stradale, agisce in piena autonomia individuando annualmente i principali settori ove concentrare la sua azione di indagine, ricerca e analisi.

5. Ai lavori dell'Istituto di prevenzione, ricerca e innovazione per la sicurezza stradale potranno partecipare organicamente i principali Centri di ricerca, pubblici e privati, che hanno sviluppato lavori di ricerca sulla sicurezza stradale a livello nazionale ed internazionale con particolare riferimento all'Unione europea. Altri soggetti, come fondazioni, organizzazioni, associazioni, che si occupano a vario titolo della sicurezza stradale, siano essi dell'area pubblica, privata o del privato sociale, possono contribuire ai lavori dell'Istituto di prevenzione, ricerca e innovazione per la sicurezza stradale.

6. Lo statuto e il regolamento di questo organismo vengono predisposti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in collaborazione con l'agenzia nazionale per la sicurezza stradale presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.