



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore FILIPPI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 MARZO 2013

Misure per il miglioramento della sicurezza stradale e la prevenzione degli incidenti con veicoli e delega al Governo per il riordino della segnaletica stradale

ONOREVOLI SENATORI. - Il numero degli incidenti automobilistici che si verificano annualmente sulle strade urbane ed extra urbane del nostro Paese, malgrado i vari tentativi di ridurne la portata, quali la recente introduzione della patente a punti, non accenna a diminuire in misura significativa.

Nella tabella che si riporta di seguito, si evidenzia l'andamento degli incidenti con veicoli di trasporto privato registrato nel corso del decennio 1995-2006.

Le cause degli incidenti stradali, che comportano annualmente il decesso di migliaia di nostri concittadini, sono molteplici.

Oltre il 75 per cento degli incidenti si verifica sulle strade urbane e una delle cause principali è imputabile al comportamento inadeguato del conducente alla guida, spesso indotto in errore dall'intensità del traffico cittadino. Il restante 25 per cento si verifica su strade extra urbane, con una minore incidenza percentuale dei casi sulla rete autostradale.

Rilevante è anche il numero di incidenti che si verificano per cause imputabili allo stato delle infrastrutture, che nel solo anno 2004, ha raggiunto un totale di 11.310 casi, di cui circa 5.000 attribuibili a buche sull'asfalto, 4.300 ad ostacoli accidentali urtati e 2.075 ad ostacoli accidentali evitati.

Gli incidenti per cause imputabili allo stato psicofisico del conducente hanno raggiunto nel 2004 un totale di 5.743 casi, di cui 4.140 per guida in stato di ebbrezza e 290 per ingestione di sostanze stupefacenti o psicotrope.

I dati diffusi dall'ISTAT evidenziano, pertanto, l'urgenza di una più attenta gestione del traffico urbano, del miglioramento delle condizioni strutturali delle reti stradali

e di una più accentuata azione di educazione alla guida e controllo dei comportamenti stradali.

Il presente disegno di legge vuole essere un contributo, seppure parziale, alla soluzione di talune delle problematiche descritte.

Nel merito, all'articolo 1 si prevedono le finalità del provvedimento, ovvero una serie di misure per innalzare il livello di sicurezza degli utenti delle strade attraverso la previsione di nuove modalità di monitoraggio delle condizioni stradali a cui dovranno attenersi gli enti proprietari o concessionari; dell'adozione di nuove tecniche per realizzazione delle pavimentazioni stradali; di installazione di nuove barriere di contenimento lungo la rete stradale; di adeguamento della segnaletica stradale agli *standard* comunitari.

All'articolo 2, viene previsto che gli enti proprietari o concessionari delle strade urbane ed extraurbane, sono tenuti al monitoraggio continuo delle condizioni delle pavimentazioni delle superfici stradali, con l'obiettivo di prevenire il loro deterioramento e di effettuare il rapido ripristino delle condizioni di sicurezza, ricorrendo all'utilizzo delle tecnologie più avanzate per la misurazione dei parametri di sicurezza riconosciuti a livello internazionale; di controllare la segnaletica stradale, in particolare in prossimità delle aree di maggiore rischio di incidenti, con l'obiettivo di ripristinarla laddove deteriorata o mancante, ovvero di adeguarla al fine di innalzare il livello di sicurezza nella guida; di individuare le aree e i tratti stradali di maggiore rischio per la sicurezza degli utenti della strada e adottare le misure necessarie per la rimozione delle situazioni di pericolo; costituire apposite banche dati,

per il monitoraggio dei tratti stradali urbani ed extraurbani, mediante le quali avviare le attività di messa in sicurezza di quelli interessati da un'alta incidentalità.

All'articolo 3, si prevedono nuove tecniche per realizzazione delle pavimentazioni stradali. La quasi totalità delle attuali pavimentazioni stradali viene realizzata con l'impiego di materiali bituminosi tradizionali, che, se da un lato costituiscono una componente quantitativamente non rilevante sotto il profilo dei costi delle opere, dall'altro sotto il profilo della qualità delle stesse opere e delle loro prestazioni, rappresenta una delle componenti più critiche e sensibili. Dai dati ISTAT, infatti, emerge che numerosi incidenti stradali si verificano proprio per il cattivo stato del manto stradale. Si pensi al fenomeno delle buche sull'asfalto, che rappresenta una delle cause di maggiore incidentalità per i motociclisti, oppure agli incidenti provocati in condizioni di pioggia dal manto stradale di tipo non drenante.

Nell'ambito, quindi, di una oculata politica di tutela della sicurezza stradale si propone lo sviluppo di infrastrutture adeguate, attraverso una migliore definizione delle caratteristiche delle sovrastrutture e delle pavimentazioni stradali. L'apparizione dei cosiddetti «bitumi modificati», costituiti da miscele bitume-polimero, con caratteristiche prestazionali nettamente superiori a quelle dei bitumi tradizionali, ha permesso di sviluppare nuove tecnologie che danno la possibilità di migliorare la sicurezza stradale oltre a rispondere alle esigenze delle moderne pavimentazioni quali l'incremento del traffico e la necessità di realizzare opere durevoli nel tempo. Si sono, quindi, affermate le pavimentazioni con effetto drenante e quelle ad elevata rugosità che consentono, le prime, di evitare gran parte degli effetti legati alla presenza d'acqua sulle superfici interessate dal traffico veicolare e, le seconde, di evitare o di ridurre drasticamente gli incidenti dovuti a scarsa aderenza tra superfici stradali e veicoli in movimento.

I bitumi modificati, tra l'altro, rispondono all'esigenza primaria di ridurre drasticamente, se non addirittura di superare, il problema rappresentato dal precoce invecchiamento (e quindi infragilimento) di quasi tutti i bitumi prodotti oggi in Italia dall'industria petrolifera, preoccupata principalmente di realizzare, attraverso processi di conversione molto spinti la massima resa in prodotti più pregiati.

Il presente disegno di legge prevede quindi, per determinate tipologie di strade, l'adozione di questi particolari leganti e di queste nuove tecnologie, in modo generalizzato, oltre a raccomandare la parallela adozione di opportune e più efficaci procedure di controllo sulla qualità dei materiali adottati e sulla corretta esecuzione dei lavori.

L'articolo 4 prevede interventi per il miglioramento delle strutture di sicurezza sulla rete stradale. In particolare, al fine di innalzare il livello di sicurezza delle condizioni di guida per gli utenti delle strade urbane ed extra urbane, sono definite le nuove caratteristiche tecniche delle barriere di contenimento, ovvero del *guard rail*, che potranno essere installate a decorrere dall'anno 2014. A tal fine, le nuove barriere di contenimento dovranno essere sottoposte a prove obbligatorie di *crash test* per autoveicoli e motoveicoli, essere prive di spigoli vivi, lamiere taglienti o discontinuità di qualsiasi tipo per tutta la loro lunghezza ed altezza, e facilitare lo scivolamento dei mezzi e delle persone in caso di impatto.

L'articolo 5 contiene una delega al Governo per la revisione l'adeguamento della segnaletica stradale agli *standard* di sicurezza e chiarezza adottati nel resto dei Paesi dell'Unione europea finalizzata a stabilire le nuove modalità di installazione e posizionamento della segnaletica stradale, ad individuare una apposita segnaletica sul livello di pericolosità di ciascun tratto stradale, a prevedere l'installazione della segnaletica turistica in appositi spazi lungo le strade, separata dalla segnaletica stradale e ad indivi-

duare le modalità di installazione della segnaletica e cartellonistica pubblicitaria lungo i tratti stradali, prevedendo in particolare il divieto della loro installazione in prossimità della segnaletica stradale di incroci, diramazioni ed accessi alle strade urbane ed extra-urbane.

L'articolo 6 reca modifiche al Nuovo codice della strada finalizzate al potenziamento delle risorse da destinare all'installazione della segnaletica stradale.

L'articolo 7 prevede che a decorrere dal 1° gennaio 2014, siano predisposte apposite campagne di informazione e sensibilizzazione rivolte al cittadini per una maggiore conoscenza dei danni alla salute derivanti

dal mancato rispetto delle regole di guida, alla realizzazione e diffusione di programmi finalizzati ad affrontare il problema della guida e degli incidenti stradali e al sostegno di programmi di educazione alla guida, nonché per la realizzazione di campagne di educazione alla guida nelle scuole di ogni ordine e grado.

Infine, l'articolo 8 reca la necessaria copertura finanziaria per la realizzazione di quanto previsto dal presente disegno di legge.

Per quanto sopra esposto, il promotore auspica un esame ed un'approvazione in tempi rapidi del presente disegno di legge.

TABELLA

INCIDENTI STRADALI NEL DECENNIO 1996-2005

Anno	Incidenti	Variazione %	Morti	Variazione %	Feriti	Variazione %
1996	190.068	4,00	6.193	- 4,90	275.115	4,83
1997	190.031	- 0,02	6.226	- 0,53	270.962	- 0,42
1998	204.615	7,67	6.342	1,86	293.842	8,44
1999	219.032	7,05	6.633	4,59	316.698	7,78
2000	228.912	4,51	6.649	0,24	321.796	1,61
2001	235.142	2,72	6.682	0,50	334.679	4,00
2002	239.354	1,80	6.739	0,80	341.660	2,10
2003	231.740	- 3,20	6.065	- 10,00	327.324	- 4,20
2004	229.156	- 1,10	5.692	- 6,10	22.447	- 1,50
2005	225.078	- 1,80	5.426	- 4,70	313.727	- 2,70
<i>Totali</i>	2.193.128		62.647		3.115.25	

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità)

1. Al fine di innalzare il livello di sicurezza sulle strade urbane ed extraurbane e di ridurre il numero degli incidenti stradali, la presente legge stabilisce le nuove modalità di monitoraggio e di realizzazione delle pavimentazioni delle superfici stradali a carico degli enti proprietari o concessionari, di installazione delle barriere di contenimento lungo la rete stradale, nonché le modalità per la verifica e l'adeguamento della segnaletica stradale.

Art. 2.

(Interventi per il monitoraggio delle pavimentazioni stradali)

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentite le regioni e gli enti locali, sono definite le modalità con le quali gli enti proprietari o concessionari delle strade di cui al comma 2 dell'articolo 2 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, classificate nell'ambito delle categorie A, B, C, D ed E, sono tenuti:

a) al monitoraggio delle condizioni delle pavimentazioni delle superfici stradali, con l'obiettivo di prevenire il loro deterioramento e di effettuare il rapido ripristino delle condizioni di sicurezza ricorrendo all'utilizzo delle tecnologie più avanzate per la misurazione dei parametri di sicurezza riconosciuti a livello internazionale;

b) al controllo della segnaletica sulla pavimentazione stradale lungo il percorso dei tratti stradali, in particolare in prossimità delle aree a maggiore rischio di incidenti, con l'obiettivo di ripristinarla laddove deteriorata o mancante, ovvero di adeguarla al fine di innalzare il livello di sicurezza stradale;

c) all'individuazione delle aree e dei tratti stradali di maggiore rischio per la sicurezza degli utenti della strada e all'adozione delle misure necessarie per la rimozione delle situazioni di pericolo;

d) alla costituzione di apposite banche dati, da realizzarsi sulla base delle risultanze delle attività di cui alle lettere a), b) e c), per il monitoraggio dei tratti stradali urbani ed extra urbani, mediante le quali avviare le attività di messa in sicurezza di quelli interessati da un'alto tasso d'incidentalità.

2. In caso di incidenti stradali causati dal mancato rispetto delle condizioni minime di sicurezza previste dal comma 1, accertate da funzionari, ufficiali ed agenti delle Forze dell'ordine e dei vigili urbani, ai soggetti responsabili dei tratti stradali medesimi si applica una sanzione amministrativa pecuniaria da 10.000 euro a 150.000 euro.

3. Le somme derivanti dalle sanzioni di cui al comma 1, sono destinate alle regioni, alle province e ai comuni per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione delle misure di cui al comma 1.

Art. 3.

(Modalità di realizzazione delle pavimentazioni delle superfici stradali)

1. Al fine di ridurre i costi di manutenzione e di garantire una maggiore durata, integrità ed efficienza delle pavimentazioni delle superfici stradali, nonché migliori condizioni di guida in sicurezza per gli utenti delle strade urbane ed extraurbane, con de-

creto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentite le regioni e gli enti locali, sono definite le prescrizioni tecniche per la realizzazione delle pavimentazioni delle superfici stradali, le caratteristiche fisico-mecchaniche dei materiali da impiegare e le caratteristiche finali richieste per i manti di usura delle strade di cui al comma 2 dell'articolo 2 del codice della strada, di cui al citato decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, classificate nell'ambito delle categorie A, B, C, D ed E, alle quali gli enti proprietari o concessionari devono attenersi, a decorrere dall'anno 2014, nonché le modalità di controllo e le strutture terze preposte al controllo delle opere realizzate.

2. Il decreto di cui al comma 1 prevede che nella realizzazione delle strade di cui al medesimo comma 1 sia garantito uno spessore minimo delle superfici, delle sovrastrutture stradali e, a seconda delle condizioni ambientali ed intrinseche delle pavimentazioni stesse, un manto d'usura o tappeto con effetto drenante, con elevata aderenza ed elasticità, ed altamente resistente alle variazioni termiche e alle deformazioni, da realizzare con i più avanzati materiali bituminosi per usi stradali, con strutture modificate da polimeri ed additivi funzionali, e con caratteristiche e prestazioni definite e certificate.

3. Nel decreto di cui al comma 1, sono altresì precisate le modalità di controllo e definite le strutture preposte al controllo delle opere realizzate.

4. In caso di violazione delle disposizioni di cui ai commi 1 e 2, agli enti proprietari o concessionari, nonché a coloro che realizzano le opere ivi previste, si applica una sanzione amministrativa pecuniaria da 20.000 a 500.000 euro.

5. Le somme derivanti dalle sanzioni di cui al comma 4, sono destinate alle regioni, alle province e ai comuni per il finanzia-

mento delle attività connesse all'attuazione delle misure di cui all'articolo 2, comma 1.

Art. 4.

(Interventi per il miglioramento delle strutture di sicurezza sulla rete stradale)

1. Al fine di innalzare il livello di sicurezza delle strade di cui al comma 2 dell'articolo 2 del codice della strada di cui al citato decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, classificate nell'ambito delle categorie A, B, C, D ed E, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentite le regioni e gli enti locali, sono definite le caratteristiche tecniche delle barriere di contenimento che potranno essere installate, a decorrere dall'anno 2014, sulle medesime strade. In particolare le nuove barriere di contenimento devono:

a) essere sottoposte a prove obbligatorie di *crash test* per autoveicoli e motoveicoli;

b) essere prive di spigoli vivi, lamiere taglienti o discontinuità di qualsiasi tipo per tutta la loro lunghezza ed altezza;

c) facilitare lo scivolamento dei mezzi e delle persone in caso di impatto.

2. Con il medesimo decreto di cui al comma 1 sono stabiliti, altresì, i tempi e le modalità di sostituzione delle barriere di contenimento installate dagli enti proprietari o concessionari delle strade di cui al comma 1 fino al 31 dicembre 2013.

Art. 5.

(Delega al Governo per il riordino della segnaletica stradale)

1. Il Governo è delegato ad adottare entro un anno dalla data di entrata in vigore della

presente legge, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, un decreto legislativo recante disposizioni integrative e modificative del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, finalizzate all'adeguamento e al riordino della disciplina sulla segnaletica stradale.

2. Il decreto legislativo di cui al comma 1, è adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro competente in materia di politiche europee e con gli altri Ministri interessati, sentito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni.

3. Il decreto legislativo di cui al comma 1 si conforma, nel rispetto dei principi e delle norme dell'Unione europea e delle competenze per materia delle amministrazioni statali, nonché delle attribuzioni delle regioni e degli enti locali, agli obiettivi di tutela della sicurezza stradale e di riduzione dei sinistri derivanti dal traffico veicolare, nonché di maggiore fluidità della circolazione, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) coordinare e armonizzare la disciplina sulla segnaletica stradale contenuta nel codice della strada, di cui al citato decreto legislativo n. 285 del 1992 con le altre norme legislative e con le norme dell'Unione europea comunque rilevanti in materia;

b) individuare le tipologie di segnaletica stradale da installare sulle strade di cui al comma 2 dell'articolo 2 del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, classificate nell'ambito delle categorie A, B, C, D ed E, al fine di assicurare migliori condizioni di sicurezza e accessibilità per gli utenti della strada;

c) prevedere le nuove modalità di installazione e posizionamento della segnaletica stradale al fine di assicurare il migliora-

mento delle condizioni di informazione per gli utenti della strada;

d) individuare una apposita segnaletica, anche elettronica, sul livello di pericolosità di ciascun tratto stradale, in grado di attivare negli utenti della rete stradale un maggiore livello di attenzione e di vigilanza nei confronti di eventuali rischi;

e) prevedere l'installazione della segnaletica turistica in appositi spazi lungo sulle strade di cui alla lettera *b)*, in modo separato dalla segnaletica stradale di cui alla medesima lettera *b)*;

f) individuare le modalità di installazione della segnaletica e cartellonistica pubblicitaria lungo i tratti stradali, prevedendo in particolare il divieto della loro installazione in prossimità della segnaletica stradale di cui alle lettere *b)* e *d)*, nonché le distanze minime del loro posizionamento da incroci, diramazioni ed accessi alle strade di cui alla lettera *b)*;

g) individuare i soggetti preposti al controllo e alla verifica del rispetto delle disposizioni di cui alle lettere *c)*, e *d)*, nonché le sanzioni e i relativi poteri sanzionatori.

4. Il Governo trasmette alle Camere lo schema del decreto legislativo di cui al comma 1, per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari che si pronunciano entro il termine di un mese dalla data di assegnazione. Decorso inutilmente tale termine, il decreto legislativo può essere comunque emanato.

5. Entro un anno dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi stabiliti dalla presente legge, il Governo può emanare disposizioni integrative o correttive del decreto legislativo di cui al comma 1, sulla base di una relazione motivata presentata alle Camere dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che individua le disposizioni del decreti legislativi su cui si intende intervenire

e le ragioni dell'intervento normativo proposto.

Art. 6.

*(Interventi per il potenziamento
della segnaletica stradale)*

1. Al fine di potenziare la dotazione di segnaletica stradale da installare lungo i tratti stradali, al comma 2 dell'articolo 208 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo la lettera b) è inserita la seguente:

«*b-bis*) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella misura del 10 per cento del totale annuo sopra richiamato per il potenziamento ed il miglioramento della segnaletica stradale».

Art. 7.

*(Campagne di informazione
e di educazione alla guida)*

1. A decorrere dal 1° gennaio 2014, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri della salute e del lavoro e delle politiche sociali, sentite l'Associazione nazionale tra le imprese assicuratrici (ANIA) e le associazioni impegnate nella tutela degli utenti della strada, predispone apposite campagne di informazione e sensibilizzazione ai cittadini finalizzate:

a) alla conoscenza dei danni alla salute derivanti dal mancato rispetto delle regole di guida;

b) alla realizzazione e diffusione di programmi finalizzati ad affrontare il problema della guida e degli incidenti stradali;

c) a sostenere e coadiuvare i programmi di educazione alla guida.

2. Le campagne di informazione di cui al comma 1 possono essere effettuate anche

mediante accordi di programma con la RAI-Radiotelevisione italiana S.p.A. e con la Federazione italiana editori giornali (FIEG).

3. Per le finalità di cui al comma 1, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri della salute e del lavoro e delle politiche sociali, predispone altresì campagne di educazione alla guida nelle scuole di ogni ordine e grado, tenendo conto delle esperienze nazionali ed internazionali promosse per la prevenzione degli incidenti stradali.

Art. 8.

(Copertura finanziaria)

1. Ai maggiori oneri di cui alla presente legge, pari a 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa al Fondo per gli interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

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