



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

Direzione Generale per la Sicurezza Stradale

**Piano Nazionale della Sicurezza Stradale Orizzonte
2020
Consultazione Pubblica
Documento di sintesi delle Osservazioni**

Roma, Agosto 2014

Indice

1	Introduzione.....	3
2	Soggetti che hanno partecipato	4
3	Contributi raccolti.....	5
	Sezione B – Struttura	5
	Sezione C – Obiettivi	5
	Sezione D - Linee Strategiche	6
	Sezione E – Altro	6



1 Introduzione

Sulla base dei risultati raggiunti dall'Italia fino ad oggi in termini di riduzione dell'incidentalità e in accordo agli orientamenti in materia di sicurezza stradale della Commissione Europea, la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha elaborato una prima versione del documento denominato "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale Orizzonte 2020" (PNSS Orizzonte 2020).

Il PNSS Orizzonte 2020, accogliendo gli obiettivi e gli indirizzi della Commissione Europea, da questa definiti negli Orientamenti programmatici sulla sicurezza stradale per il periodo 2011-2020, prosegue l'azione del precedente Piano 2001-2010 e ne costituisce un aggiornamento. Per quanto riguarda la procedura da adottarsi per giungere all'approvazione del Piano aggiornato, i riferimenti normativi principali sono costituiti dall'articolo 32 della Legge 144 del 17 maggio 1999 e dal Codice della Strada (art. 1 c.3 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285).

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha elaborato una prima versione del PNSS Orizzonte 2020, oggetto di Consultazione nel mese di marzo 2014. Il documento presenta un'analisi dello stato di fatto accompagnata da un programma operativo completo di obiettivi quantitativi e qualitativi di miglioramento della sicurezza delle nostre strade e relative strategie d'intervento.

Il presente documento raccoglie e sintetizza i contributi pervenuti sul PNSS Orizzonte 2020.



2 Soggetti che hanno partecipato

Nell'ambito della Consultazione Pubblica sono pervenuti, in ordine alfabetico, i contributi dei seguenti soggetti:

- 1 Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico del Comune e della Provincia di Bologna
- 2 AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori.
- 3 ANAS - Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali
- 4 ANCI - Associazione Nazionale Comuni Italiani
- 5 ANIA - Associazione Nazionale tra le Imprese Assicuratrici
- 6 Associazione Salvaiciclisti
- 7 BUREAU VERITAS Italia SpA
- 8 FIAB Onlus
- 9 NIER Ingegneria SpA
- 10 Regione Emilia Romagna - Servizio Viabilità, Navigazione Interna e Portualità Commerciale
- 11 Regione Emilia Romagna - Osservatorio Educazione Stradale
- 12 Regione Lombardia - Centro di Monitoraggio e Governo della Sicurezza Stradale di Regione Lombardia (in collaborazione con NET Engineering)
- 13 Regione Sardegna - Servizio viabilità e infrastrutture di trasporto
- 14 Regione Sicilia - Servizio 9 - Infrastrutture Viarie - Sicurezza Stradale
- 15 Regione Toscana - Centro di Monitoraggio Regionale per la Sicurezza Stradale
- 16 SIAS SpA - Società Iniziative Autostradali e Servizi
- 17 Sodi Scientifica SpA
- 18 TRAFFICLAB
- 19 UNASCA – Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica

3 Contributi raccolti

Il periodo di consultazione ha permesso di acquisire pareri e suggerimenti sul testo pubblicato sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I contributi sono pervenuti attraverso il modello appositamente predisposto che è stato reso disponibile online durante la fase di Consultazione.

I contributi sono stati raggruppati secondo le quattro sezioni B, C, D e E previste nel Format predisposto per l'invio.

Per ciascuna sezione sono emerse formulate osservazioni e commenti che vengono riportate di seguito con un'indicazione di ciò che si ritiene di integrare all'interno del testo del Piano. Alcune delle osservazioni pervenute, riferite a parti specifiche del documento, non sono state incluse perché trattate in altre sezioni del documento o perché di dettaglio troppo elevato rispetto al livello di pianificazione del PNSS Orizzonte 2020.

Sezione B – Struttura

Il PNSS Orizzonte 2020 è strutturato in cinque capitoli: Trend, Piani e Strategie di riferimento, Monitoraggio e valutazione di impatto del precedente Piano, Obiettivi, Linee Strategiche. Sono riportate di seguito le note e le considerazioni generali e/o specifiche pervenute in merito alla Struttura del Piano che verranno integrate nel documento oggetto della Consultazione.

Argomentazione

Buone Pratiche. Tutte le Buone Pratiche già individuate tra gli interventi realizzati con i cinque programmi di attuazione del precedente PNSS 2001-2010 saranno oggetto di separata pubblicazione e saranno rese disponibili. E' già previsto inoltre un documento da allegare al PNSS Orizzonte 2020 che includa le possibili Misure, coerenti con le Linee Strategiche proposte dal Piano, che possono essere adottate e/o implementate a livello nazionale e locale. Tali misure verranno scelte sia considerando le migliori pratiche emerse sulla base delle valutazioni degli interventi realizzati nei Programmi di attuazione del precedente PNSS 2001-2010, sia in base alle migliori pratiche emerse da ricerche e analisi tra quelle di livello internazionale.

Sezione C – Obiettivi

Il PNSS Orizzonte 2020 propone un sistema gerarchico di obiettivi, in modo da tener conto sia dell'andamento generale dell'incidentalità, che, più in particolare, di quello delle categorie a maggior rischio. Sono riportate di seguito le note e le considerazioni generali e/o specifiche pervenute in merito agli Obiettivi proposti nel Piano che verranno integrate nel documento oggetto della Consultazione.

Argomentazione

Incidentalità ciclisti e pedoni. Per il raggiungimento degli obiettivi prefissati, la strategia non è quella di

limitare la mobilità ciclistica o quella pedonale, ma è quella di proteggere tali utenze con strategie e misure che sono già presenti nel PNSS Orizzonte 2020. Il Piano non intende agire o influenzare la ripartizione modale delle singole componenti del traffico veicolare, motorizzate o non motorizzate, ma si prefigge di individuare le azioni possibili per ridurre il rischio di incidente stradale per ciascuna categoria.

Raccolta e analisi dati su incidenti ciclisti e pedoni. L'aumento della conoscenza attraverso il miglioramento della raccolta dei dati e lo studio degli stessi è uno degli obiettivi del PNSS Orizzonte 2020 per tutte le categorie di utenti della strada, inclusi ciclisti e pedoni.

Sezione D - Linee Strategiche

Il PNSS Orizzonte 2020 definisce sia delle linee strategiche di miglioramento della sicurezza stradale specifiche per le categorie maggiormente a rischio, sia delle linee strategiche generali che interessano tutte le componenti di utenza del sistema stradale, nonché i diversi fattori che entrano in gioco nei fenomeni di incidentalità. Sono riportate di seguito le note e le considerazioni generali e/o specifiche pervenute in merito alle Linee Strategiche proposte nel Piano che verranno integrate nel documento oggetto della Consultazione.

Argomentazione

Fermate TPL. Fra le linee strategiche relative ai Pedoni viene accolto il suggerimento di richiamare anche le fermate dei mezzi del TPL all'interno di percorsi pedonali protetti. Tale richiamo è stato già incluso all'interno delle linee strategiche relative alla sicurezza dei bambini per quanto riguarda gli interventi sull'infrastruttura per la protezione di tale categoria di utenza nei percorsi casa-scuola-casa.

Sezione E – Altro

Sono riportate di seguito le considerazioni generali e/o specifiche pervenute su altri aspetti indicati nel Piano ma non richiamati nelle Sezioni B, C e D che verranno integrate nel documento oggetto della Consultazione. In particolare le considerazioni pervenute sono state suddivise in: “Inclusione di misure”, “Approfondimenti” e “Risorse finanziarie per il PNSS 2020 e aspetti attuativi”.

Inclusione di misure

Campagne informative. Si condivide l'importanza di includere campagne informative dedicate a migliorare anche il comportamento degli automobilisti nei confronti dei ciclisti (campagne informative ad esempio sul rispetto delle distanze di sicurezza in fase di sorpasso e sulla pericolosità di altri comportamenti (apertura portiere, parcheggi in sosta vietata o doppia fila, mancato rispetto agli attraversamenti ciclabili, etc.), così come viene richiamato nelle campagne un corretto comportamento per tutte le categorie di utenza, nel rispetto del Codice della Strada.

Formazione. Si potrà valutare se inserire nel PNSS Orizzonte 2020 le seguenti misure:

- obbligatorietà di corsi di teoria per il conseguimento delle patenti di guida di tutte le categorie.
- corsi di aggiornamento periodici anche per i titolari di patenti A-B;
- formazione continua dei conducenti al momento del rinnovo della patente
- percorsi formativi con un minimo di guide obbligatorie da certificare per ogni categoria di patente anche coerentemente con la normativa europea del settore e con riferimento agli obiettivi per la formazione citati nel documento della Commissione Europea COM (2010) 389.

Non è possibile introdurre interventi di calmierazione delle tariffe delle autoscuole, perché sarebbe in contrasto con il principio di libera concorrenza nel “mercato” e inoltre esula dalle finalità del Piano.

Controlli sulle autoscuole. L'aumento dei controlli anche con strumenti informatici o automatizzati, sui vari



elementi del sistema che incidono sulla sicurezza stradale, rappresentano un punto prioritario nel Piano. Fra questi rientra certamente l'aumento dei controlli sulle autoscuole.

Formazione utenti di nazionalità estera. Si concorda con l'utilità di prevedere delle azioni dedicate con particolare riguardo a quelle necessarie ad incrementare la conoscenza dei fenomeni di incidentalità che vedono coinvolti i conducenti stranieri.

Ciclisti. Lo sviluppo di forme di partecipazione delle associazioni di ciclisti e di altri utenti della strada rappresenta certamente una buona pratica da diffondere.

Tale pratica è già attuata da parte delle competenti strutture del Ministero e andrà certamente ampliata e promossa sul territorio.

Le misure proposte relative a:

- Masterplan della mobilità ciclistica e pedonale come negli altri Paesi europei e creare una direzione nazionale unificata che coordini le iniziative.
- Rendere le Zone 30 lo standard progettuale urbano escludendo le strade di scorrimento.
- Promuovere le tecnologie ISA (Intelligent Speed Assistance) anche attraverso una fase di sperimentazione.
- Enforcement sull'obbligatorietà di uso delle luci sulle bici .
- Enforcement sulle direttive transfrontaliere sulla sicurezza stradale

potranno essere approfondite in sede di attuazione del PNSS.

Normativa. La specifica proposta di consentire agli organi di Polizia Stradale di poter accertare e sanzionare le infrazioni commesse ai sensi dell'art. 147 CdS – comportamento ai passaggi a livello- anche senza contestazione immediata e con procedura sanzionatoria differita, utilizzando dispositivi automatici debitamente omologati era stata già considerata ed è inserita nel documento di raccolta delle misure che verrà allegato al PNSS Orizzonte 2020.

Normativa. La visibilità rappresenta già uno dei principali fattori di rischio associati agli utenti vulnerabili. La specifica proposta di rendere obbligatorie le bretelle rifrangenti nelle ore serali per tutti i pedoni, ciclisti e motociclisti che viaggiano o attraversano strade statali, provinciali, o in generale su strade con livelli di traffico sostenuto, così come quelle più in generale sull'aumento della visibilità di determinate categorie di utenza, potrà essere valutata in sede di attuazione della legge delega per la riforma complessiva del Codice della Strada, attualmente in corso di esame da parte del Parlamento.

Gestione della sicurezza stradale. Il Piano si fonda sul concetto del *Safe System* che si ispira, fra l'altro, alla filosofia della responsabilità condivisa. Il suggerimento di incentivare il coinvolgimento di diversi stakeholder nel processo di gestione della sicurezza stradale e di includere azioni dedicate per incoraggiare le partnership e gli strumenti di coordinamento gestionale tra soggetti diversi, come il partenariato, è già nello spirito del Piano. Maggiori indicazioni su questo aspetto potranno essere integrate nel documento di attuazione del Piano di cui nel seguito.

Approfondimenti

Sistema strade extraurbane. Si concorda con l'opportunità di includere la sperimentazione del sistema di controllo delle velocità "Vergilius" adottato sulle Strade Statali. Tuttavia, allo stato attuale, le informazioni sugli esiti della sperimentazione non sono stati resi disponibili, per cui il MIT si riserva di verificare i risultati della sperimentazione prima di citarla all'interno del Piano. In generale appare auspicabile che le sperimentazioni o la messa in esercizio di detti sistemi sia accompagnata da studi di dettaglio ex ante ed ex post in grado di poterne valutare l'efficacia.

Sistema strade urbane. Si accoglie il suggerimento di approfondire ulteriormente le caratteristiche del fenomeno dell'incidentalità in ambito urbano. Allo stato attuale l'incidentalità per ambito è stata trattata nel paragrafo 1.3.1 che sarà integrato con maggiori informazioni utili a comprendere in maniera più efficace



l'entità e le caratteristiche del fenomeno in ambito urbano, in particolare con un focus sui grandi Comuni.

Soggetti per il monitoraggio. ANAS e gli altri gestori della rete di interesse nazionale saranno naturalmente inclusi tra i soggetti responsabili del monitoraggio per il rilievo di dati di esposizione a rischio, dei Safety Performance Indicators e degli interventi sull'infrastruttura.

Normativa. Si condivide l'importanza di citare il DLgs 35/2011, peraltro richiamato più volte nel Piano, nella Tabella 2.1 sui principali provvedimenti normativi attuati in Italia. Per quanto riguarda la predisposizione di aree di parcheggio sicure (Regolamento Delegato UE 885/2013), si ritiene utile integrare il testo del documento richiamando il Piano di azione nazionale sui sistemi ITS del febbraio 2014.

Dati di incidentalità e composizione modale.

Fermo restando che per l'economia generale del documento ci si è limitati ad esaminare i principali aspetti di carattere generale o specifico del fenomeno utili a fornire il quadro complessivo della situazione, si concorda sulla opportunità di evidenziare l'esigenza di ulteriori approfondimenti della relazione fra incidentalità e composizione modale in sede di attuazione del Piano attraverso studi e valutazioni specifiche.

Risorse finanziarie per il PNSS 2020 e aspetti attuativi

Vengono segnalati i seguenti temi di approfondimento:

- Aggiungere una sezione che includa l'allocazione delle risorse economiche
- Meccanismi di premialità o penalizzanti
- Aspetti attuativi del Piano (cofinanziamento, anticipazioni, riduzione IVA, patto di stabilità e risorse complessive).

Si è preferito impostare il Piano, in linea con quelli presenti negli altri Paesi Europei, come documento rispondente a criteri meramente tecnici. Per quanto riguarda le dotazioni finanziarie per l'attuazione dei Piani negli altri Paesi, è stata effettuata una specifica indagine che tuttavia non ha fornito elementi utili. Gli aspetti particolarmente rilevanti di carattere organizzativo e finanziario legati all'attuazione del PNSS Orizzonte 2020 saranno trattati in un separato documento in corso di predisposizione, che correderà il Piano. In tale sede saranno definiti i principi generali che guideranno la fase attuativa relativamente agli aspetti di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.