

# INDIRIZZI GENERALI E LINEE GUIDA DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

## NOTA DI SINTESI

### 1. OBIETTIVI

*Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale è istituito dalla legge del 17 luglio 1999, numero 144, che ne definisce anche gli obiettivi e le caratteristiche di base. La norma 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".<sup>1</sup>*

Il Piano è finalizzato a creare le condizioni 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% del numero di morti e feriti entro il 2010.<sup>2</sup> 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). In questo modo il costo sociale degli incidenti stradali (che per l'anno 1997 è stato stimato in 42.000 miliardi) si ridurrebbe dell'ordine di 12.000 miliardi/anno rispetto alle condizioni attuali e di 24.000 miliardi/anno rispetto ai livelli che sarebbero raggiunti se proseguissero le tendenze in atto.

Il conseguimento di questi obiettivi consentirebbe di recuperare il pesante ritardo che il nostro Paese ha accumulato negli anni '90 rispetto alla evoluzione media europea. A causa di tale ritardo l'Italia registra ogni anno circa 2.800 morti "in più" rispetto ai Paesi più attenti ai problemi della sicurezza stradale.

---

<sup>1</sup> *1 Relazione al parlamento sullo stato della sicurezza stradale, capitolo 4, Verso una politica nazionale della sicurezza, europea, Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: Programma 1997-2001, Com (97) 131 def.*

## 2. CONTENUTI E STRUMENTI DEL PIANO

Per invertire le tendenze in atto e raggiungere gli impegnativi risultati indicati sopra, i Principi Generali e le Linee Guida indicano:

- a) i **principi** da assumere a riferimento per l'elaborazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- b) i **campi di intervento prioritari**;
- c) le **linee di azione**;
- d) le misure da adottare per **verificare e migliorare l'efficacia** del Piano;
- e) le **strutture** e gli **strumenti** a supporto della gestione.

I contenuti di tali indicazioni si basano sui risultati della *Seconda Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale. 1993*<sup>3</sup> che, proprio perché elaborata dopo la norma istitutiva del Piano, non si limita a fornire una descrizione dello stato e dell'evoluzione dell'incidentalità stradale ma tende ad individuare le principali aree problematiche e i principali fattori di rischio. In questo quadro la seconda "Relazione al Parlamento" dal prossimo anno conterrà anche i risultati delle verifiche annuali sullo stato di attuazione del Piano, secondo quanto indicato dalla stessa legge 144 del 1999.

Un ulteriore contributo alla redazione delle Linee Guida è venuto dal ciclo di seminari regionali sulla sicurezza stradale Mobilità dei Lavori Pubblici nel secondo semestre del 1999.

Tra i caratteri peculiari dei Principi Generali e le Linee Guida del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, tre assumono particolare rilievo.

- Il primo riguarda la **sistematicità dell'azione di contrasto ai fattori di rischio**. L'elevato tasso di morti e feriti per incidenti stradali del nostro Paese non è infatti determinato in misura prevalente fasce orarie o in alcune stagioni dell'anno ma da condizioni "ordinarie" che riguardano la maggioranza dei cittadini, i lavoratori, gli spostamenti abituali.

---

<sup>3</sup> La Relazione al Parlamento sullo Stato Stradale è prevista dall'art. 1 del Codice della Strada. La relazione del 1999 è stata completata nel settembre dello stesso anno, è stata presentata al CNEL per acquisirne il parere (in base a quanto previsto dall'art. 1 del regolamento di attuazione del Codice della Strada). Tale parere è stato reso nel mese di dicembre 1999. Nel successivo mese di gennaio la Relazione è stata illustrata al Consiglio dei Ministri che ha delegato il Ministro dei Lavori Pubblici alla trasmissione della al Parlamento.

- Il secondo carattere peculiare del Piano è costituito dalla forte prevalenza di **strumenti attuativi basati sulla concertazione, sul partenariato e sull'incentivazione**. Tali strumenti mirano a creare una rete di interventi tra loro coordinati e convergenti. La Relazione al Parlamento ha infatti evidenziato la forte influenza esercitata dalle condizioni infrastrutturali, urbanistiche e ambientali sui livelli di sicurezza stradale. Si configura quindi una condizione di responsabilità diffusa che riguarda non solo i conducenti indisciplinari ma anche le Amministrazioni locali, gli Enti gestori delle strade e dei servizi di trasporto, il sistema delle imprese. Tutto ciò rende necessario costruire un Piano fortemente orientato a promuovere interventi per il miglioramento della sicurezza stradale da parte di **tutti** i soggetti sopra indicati.
- Infine, il Piano tende a favorire lo sviluppo di una **nuova cultura della sicurezza stradale** sia per quanto riguarda i singoli cittadini, sia per quanto riguarda i tecnici che si occupano di reti e servizi di trasporto stradale (formazione professionale e rafforzamento delle strutture tecniche), sia per quanto riguarda i decisori.

### 3. LINEE DI AZIONE

In relazione a i criteri sopra indicati – e ad altri che per brevità vengono omessi – i Principi Generali e le Linee Guida del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale individuano sette linee di azione.

- I. **Misure di indirizzo, coordinamento e incentivazione** riguardanti progetti e interventi per migliorare la sicurezza stradale da parte dei Governi regionali, delle Amministrazioni locali, degli Enti gestori delle strade e dei servizi di trasporto, delle imprese.
- II. Costruzione di una **cultura della sicurezza stradale** attraverso un'azione di informazione ed educazione dei cittadini e di sensibilizzazione e formazione dei tecnici e dei decisori.
- III. **Rafforzamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione**, sia a livello centrale che a livello locale, prevedendo a tale fine un più stretto coordinamento tra le forze di polizia, l'evoluzione dei modelli operativi, una maggiore diffusione di nuove tecnologie.
- IV. **Rafforzamento dell'azione sanitaria**, sia per quanto riguarda le misure preventive e di controllo, sia per quanto riguarda la natura e la tempestività del primo e del pronto soccorso.
- V. **Miglioramento delle regole e dei controlli su veicoli, conducenti e servizi di trasporto** sia attraverso accordi mirati a migliorare la sicurezza dei veicoli, sia attraverso il rafforzamento delle abilità di guida dei conducenti, sia attraverso un più capillare ed efficace controllo di veicoli e conducenti.
- VI. **Miglioramento della organizzazione del traffico e della rete infrastrutturale** tramite la predisposizione di nuovi strumenti di pianificazione del traffico, il miglioramento dei livelli di sicurezza della rete stradale, l'incentivazione di "Progetti per il miglioramento della sicurezza stradale". In questo quadro assume particolare rilievo l'azione mirata a creare condizioni di **maggior equilibrio tra qualità urbana,**

**condizioni ambientali, sicurezza dei pedoni, condizioni di vivibilità della città ed esigenze della circolazione dei veicoli.**

VII. Sviluppo dell'informazione agli utenti e delle campagne di sensibilizzazione.

#### **4. STRUTTURE, STRUMENTI E RISORSE PER LA DEFINIZIONE E L'ATTUAZIONE DEL PIANO**

I Principi Generali e le Linee Guida evidenziano come per la definizione e l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale sia opportuno costituire due strutture:

- a) Il **Comitato per la Sicurezza Stradale**, quale sede di concertazione e coordinamento dei soggetti che contribuiscono direttamente alla definizione del Piano e alla sua attuazione (con particolare riferimento alla partecipazione dei Governi regionali e del sistema delle Amministrazioni locali) e come strumento di verifica della sua attuazione;
- b) La **Consulta della Sicurezza Stradale**, come sede di confronto, proposta e valutazione sui contenuti, sui programmi attuativi e sui risultati del Piano, da parte delle associazioni di categoria, delle parti sociali, delle associazioni di cittadini, etc.

Attraverso queste strutture verranno assicurate le condizioni organizzative e i supporti tecnici necessari per promuovere e gestire la concertazione e il partenariato. Il Piano sarà inoltre dotato di quattro strumenti tecnici:

- La **rete degli archivi sulla sicurezza stradale** (al fine di migliorare il livello di coerenza tra le diverse fonti statistiche e di orientare l'informazione tecnica verso modelli e formati agevolmente utilizzabili per il governo della sicurezza stradale);
- Il **sistema di misure per il monitoraggio** e cioè un repertorio di parametri, standard e indicatori che consenta a tutte le Amministrazioni e agli Enti che partecipano alla attuazione del Piano (o comunque interessati al problema) di analizzare lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale e, soprattutto, di individuare i fattori di rischio presenti in una determinata area o in un determinato comparto della mobilità;
- Il **repertorio degli interventi sulla sicurezza stradale** e cioè un archivio organizzato e facilmente accessibile, anche via Internet, di soluzioni, interventi, misure, progetti per il miglioramento della sicurezza stradale, corredato di dati sui costi, sui risultati raggiunti, sulle procedure adottate, etc. a servizio dei tecnici e dei decisori delle Amministrazioni locali e degli Enti gestori di reti e servizi di trasporto stradale;
- Il **Rapporto annuale sullo stato di attuazione del Piano** e cioè l'illustrazione di ciò che è stato realizzato nell'anno e di come siano evolute le condizioni di sicurezza stradale.

Per quanto riguarda le risorse finanziarie il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, disporrà, per il biennio 2001-2002, di una dotazione di 975 miliardi al lordo del costo del mutuo quindicinale ai quali si aggiungono una dotazione di circa 50 miliardi/anno.

Gli investimenti in sicurezza stradale che tali disponibilità riusciranno ad attivare attraverso il meccanismo del cofinanziamento possono essere stimati dell'ordine di 2.000 miliardi (sempre al lordo del costo del mutuo).

Per agevolare la consultazione, i Principi Generali e le Linee Guida del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale sono stati suddivisi in cinque sezioni:

- La prima “Inquadramento generale”, di circa venti pagine, tende a fornire un quadro generale degli obiettivi e della natura del Piano;
- La seconda, “Indirizzi generali”, illustra i principi di riferimento, i campi di intervento prioritari, gli strumenti di attuazione e quelli per verificare e migliorare i livelli di efficacia;
- La terza, “linee guida di attuazione”, elenca il sistema di azioni da porre in essere;
- La quarta, “Strutture e strumenti”, descrive gli organismi e i supporti tecnici;
- Infine, la quinta sezione, “Fasi attuative e risorse”, descrive fasi, tempi e dotazione finanziaria del Piano.

## **Appendice: SCHEMA DELL'ITER PROCEDURALE**

- I. Il Ministro dei Lavori Pubblici, con proprio decreto, di concerto con i Ministri dei Trasporti e Navigazione, dell'Interno, dell'Istruzione e della Sanità, definisce gli indirizzi generali e le linee guida di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. L'elaborato viene sottoposto al parere delle competenti Commissioni di Camera e Senato (L. 144/99, art. 32, comma 3°).
- II. Successivamente, il Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, definisce i contenuti del Piano – che sarà aggiornato ogni tre anni – e lo trasmette al CIPE per l'approvazione (L. 144/99, art. 32, comma 1°).
- III. Il Ministro dei Lavori Pubblici determina le modalità di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, attraverso le predisposizioni di Programmi Annuali di Attuazione che vengono trasmessi al CIPE per l'approvazione (L. 144/99, art. 32, comma 3°).
- IV. Infine, il Ministero dei Lavori Pubblici, verifica annualmente” .... Lo stato di attuazione del Piano e la coerenza degli interventi per la sicurezza stradale con le finalità e gli indirizzi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. I risultati della verifica vengono inseriti nella relazione al Parlamento ....[sullo Stato della Sicurezza Stradale] ...” (L. 144/99, art. 32, comma 6°).

Le ultime due fasi hanno carattere ciclico e si ripetono ogni anno. A partire dal secondo anno, il Programma Annuale di Attuazione sarà determinato sia in relazione ai contenuti del Piano, sia in relazione ai risultati della verifica annuale sui risultati conseguiti e sull'efficacia delle azioni intraprese, secondo quanto prevista dal sesto comma dell'art. 32 della legge 144/99.