



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Dipartimento per la mobilità sostenibile

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE E AUTOTRASPORTO

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2021-2030
Consultazione Pubblica
Documento di sintesi delle Osservazioni

Roma, Ottobre 2021

Indice

- 1 **Introduzione..... 3**
- 2 **Soggetti che hanno partecipato 4**
- 3 **Contributi raccolti..... 6**

1 Introduzione

Il Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2021-2030 (PNSS 2030) nasce nello spirito di fornire al nostro Paese un importante documento di programmazione, che consenta, attraverso successivi programmi operativi di attuazione, di imprimere al processo di riduzione della incidentalità stradale un forte impulso, dopo un periodo di significativo miglioramento nei primi anni del 2000 ed un successivo rallentamento negli anni più recenti.

Il PNSS 2030 si colloca a valle dei due documenti precedenti: Piano PNSS 2010 e relativo aggiornamento PNSS Orizzonte 2020, che hanno costituito delle pietre miliari nel processo di miglioramento della sicurezza stradale in Italia.

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha elaborato una prima versione del PNSS 2030, oggetto di Consultazione fino al mese di Luglio 2021. 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 PNSS 2030 è organizzato in cinque sezioni principali: Principi ispiratori, Contesto Nazionale ed Internazionale di riferimento, Principali problematiche e criticità, Obiettivi generali e specifici, Attuazione, Monitoraggio e Valutazione.

Il presente documento raccoglie e sintetizza i contributi pervenuti mediante invio da parte di chiunque avesse voluto prendere parte alla Consultazione. Di seguito verrà descritto il Format utilizzato per l'invio dei contributi e la sintesi delle considerazioni raccolte.

2 Soggetti che hanno partecipato

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

1. 3M
2. Abbott
3. ACI, Automobile Club d'Italia
4. Alleanza Cooperative Italiane - Confcooperative
5. ANAS Spa
6. ANAV, Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori
7. ANCI, Associazione Nazionale Comuni Italiani
8. ANCMA, Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori
9. Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada
10. Assobeton (Associazione Nazionale Industrie Manufatti Cementizi)
11. Assosegnaletica ANIMA Confindustria
12. ASSTRA, Associazione Trasporti
13. ASTRAL Spa, Azienda Strade Lazio
14. Arma dei Carabinieri
15. CNA Fita, Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa
16. EFA - European Driving Schools Association
17. Federbeton
18. FILT CGIL; CGIL
19. FINCO, Federazione Industrie e Costruzioni
20. FIT-CISL
21. FMI, Federazione Motociclistica Italiana
22. Fondazione ANIA- Associazione Nazionale tra le Imprese Assicuratrici

-
23. Greenpeace Italia
 24. Legambiente
 25. Ministero della Salute
 26. OICE - Associazione delle organizzazioni di ingegneria, di architettura e di consulenza tecnico-economica
 27. Regione Emilia-Romagna
 28. Regione Lazio
 29. Regione Puglia
 30. Roma Servizi per la Mobilità s.r.l.
 31. SIAS S.p.A
 32. SOCITRAS, Società Italiana di Traumatologia della Strada
 33. UNRAE, Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri.

3 Contributi raccolti

Il periodo di consultazione ha permesso di acquisire pareri e suggerimenti sul testo pubblicato sul sito del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. I contributi sono pervenuti attraverso il modello appositamente predisposto 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 informazioni interessanti, esplicitate 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 di Consultazione non sono state incluse perché o ritenute opportunamente trattate in altre sezioni del documento o necessarie di ulteriori approfondimenti.

Sono riportate di seguito le note/considerazioni generali e/o specifiche acquisite che verranno integrate nel documento di Piano.

Sezione B – Obiettivi

Il PNSS 2030 propone un sistema gerarchico di obiettivi, in modo da tener conto sia dell'andamento generale dell'incidentalità, che, più in particolare, di quello delle sue categorie a maggior rischio. Sono riportate di seguito le note/considerazioni generali e/o specifiche acquisite che verranno integrate nel documento oggetto della Consultazione.

Argomentazione

Si accoglie il suggerimento di includere obiettivi di tipo operativo. Saranno inclusi nell'aggiornamento del Piano, obiettivi operativi a livello dei 7 KPI di sicurezza promossi dalla Commissione Europea.

Rispetto alla problematica relativa alla circolazione dei monopattini elettrici, nel delineare le linee strategiche per i ciclisti, il non aver fatto esplicita menzione ai conducenti di monopattini elettrici è dovuto semplicemente alla volontà di trattare la problematica di questa categoria in maniera indipendente da quella della circolazione dei velocipedi, avendo i due "veicoli", come già segnalato da questa DG e dal Dipartimento, caratteristiche dinamiche e cinematiche profondamente diverse.

Si è ritenuto quindi più proficuo l'inserimento e la trattazione dei monopattini in un apposito capitolo dedicato alla micromobilità nel Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2021-2030, dopo aver condotto un'analisi di incidentalità più approfondita, sulla scorta anche di dati ufficiali riferiti ad un periodo più esteso, nonché delle decisioni strategiche sulle modalità di regolamentazione già poste al vaglio del Ministro con appunto dedicato.

Sezione C – Linee strategiche

Il PNSS 2030 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/considerazioni generali e/o specifiche acquisite che verranno integrate nel documento oggetto della Consultazione.

Argomentazione

Si condivide la proposta di includere:

- nelle *Linee strategiche per pedoni* una sperimentazione con segnaletica verticale ad alta percezione e visibilità per passaggi pedonali in corrispondenza di zone scuola / ospedali / centri commerciali.
- nel *Pilastro 1 – Gestione della Sicurezza stradale* riguardo al coordinamento e collegamento dei Centri di Monitoraggio della Sicurezza Stradale regionali con la Sanità Regionale.

Si condivide l'importanza di intervenire sullo stato di manutenzione della segnaletica stradale, a tal fine è stato introdotto il concetto di manutenzione programmatica della segnaletica nella linea strategica relativa alla manutenzione delle infrastrutture stradali.

Si condivide l'importanza del ruolo della formazione e dell'informazione del conducente. Il concetto di formazione permanente è stato incluso nelle linee strategiche generali riferite all'utente.

Per quanto riguarda l'incidentalità connessa ai lavoratori nei cantieri stradali, il non aver fatto esplicita menzione nelle Linee Guida agli operai dei cantieri, è dovuto alla necessità di approfondire la problematica in ambito di Piano. In stesura di Piano, si è ritenuto inserire misure per ridurre l'incidentalità nei cantieri stradali nell'ambito riferito ai pedoni

Si condivide l'importanza di affrontare le criticità esistenti per la piena applicazione della Direttiva sulla Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, a tal fine il Piano prevede la definizione di linee guida pratiche e a strumenti applicabili in modo diffuso sulla rete.

Si conferma l'importanza della formazione sulla guida sicura per le 2 ruote. Il Piano prevederà misure per promuovere i Corsi di Guida Sicura Avanzata per neopatentati e trasgressori e per avviare una consultazione sulla certificazione e formazione degli istruttori incentrata sugli aspetti di sicurezza stradale.

Si accoglie la proposta di ruolo di formazione specialistica del Centro di ricerca nazionale della sicurezza stradale verso le Regioni e gli Enti Locali, con il coinvolgimento anche dei centri di monitoraggio regionali.

Si accoglie l'esigenza di valutare specifici interventi di contrasto all'uso di sostanze stupefacenti alla guida prevedendo nel Piano una sperimentazione con la cooperazione delle forze di Polizia su nuovi strumenti per rilevare la presenza di sostanze stupefacenti nell'organismo del conducente.

Si condivide l'importanza dell'uso di dispositivi di protezione e visibilità per ciclisti e monopattini, a tal fine il Piano prevede studi di impatto, campagne di sensibilizzazione e incentivi all'acquisto.

Il Piano finanzierà il completamento della rete dei Centri di Monitoraggio Regionali con azioni finalizzate all'implementazione e adeguamento dei Centri ma non al funzionamento degli esistenti. Si condivide quindi la proposta di adeguare e migliorare i Centri di Monitoraggio Regionali già esistenti con lo sviluppo di nuove funzionalità e per la loro ottimizzazione.

L'utilizzo di materiali diversi dal conglomerato bituminoso per le pavimentazioni stradali deve essere opportunamente giustificato. La scelta del materiale per le pavimentazioni negli interventi finanziati dal Piano dovrà basarsi su valutazione di impatto sulla sicurezza stradale.

Sezione D – Attuazione e monitoraggio

Il PNSS Orizzonte 2030 delinea il processo di attuazione delle strategie che si baserà, da una parte, su indicazioni ben precise, che definiscano con certezza le tipologie di interventi finanziabili, i meccanismi di finanziamento ed i relativi destinatari, dall'altra, su processi semplificati che permettano agli Enti Locali di gestire i progetti con maggiore efficienza. Il controllo dell'attuazione e degli effetti del PNSS 2030 sarà assicurato attraverso un apposito processo di monitoraggio su base annuale in grado di monitorare l'avanzamento procedurale, fisico e finanziario degli interventi, le

prestazioni di sicurezza dei diversi elementi del sistema stradale e il progresso rispetto agli obiettivi generali e specifici del Piano.

Sono riportate di seguito le note/considerazioni generali e/o specifiche acquisite che verranno integrate nel documento oggetto della Consultazione.

Argomentazione

Si condivide la proposta di definire una metodologia specifica per la misurazione dell'esposizione al rischio, soprattutto per pedoni, ciclisti e motociclisti. Il Piano definisce gli indicatori di esposizione a rischio e prevede un'indagine a livello centrale con metodologia da definire.

Si condivide il suggerimento di fornire delle indicazioni per gli incentivi al monitoraggio. I criteri e le procedure saranno concordati preventivamente tra MIMS ed Enti beneficiari e definiti nell'ambito dei programmi attuativi.

Sezione E – Altro

Sono riportate di seguito le considerazioni generali e/o specifiche acquisite su altri aspetti indicati nel Piano ma non richiamati nelle Sezioni B, C e D che verranno integrate nel documento oggetto della Consultazione.

Argomentazione

Si concorda su quanto rappresentato in merito alla necessità di dare definitiva e concreta attuazione al Comitato previsto dall'articolo 46 della legge 120 del 29 luglio 2010, recante disposizioni in materia di sicurezza stradale, che dispone la costituzione di un Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale, anche al fine di una gestione condivisa della Sicurezza Stradale da parte dei Ministeri coinvolti.

Si condivide anche la proposta di coordinamento delle realtà locali inerenti le diverse politiche di mobilità, trasporti, sicurezza, ambiente, educazione stradale e comunicazione sull'intero territorio nazionale, anche in relazione al nuovo quadro di governance centrale del settore.

Si condividono le proposte di approfondire nel Piano i seguenti aspetti:

- Il tema della demotorizzazione al fine di ridurre il numero di veicoli privati in circolazione, promuovendo misure che limitino la circolazione di auto e insieme potenzino un modello di trasporto basato su mobilità condivisa, pubblica e alternativa, insieme a un ripensamento degli spazi in funzione delle persone.
 - L'interazione del PNSS con altri piani programmatici nazionali e locali (tra tutti i PUMS).
-