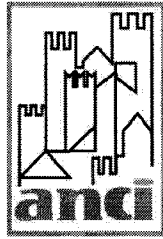


16/3/2022



CONFERENZA UNIFICATA

16 marzo 2022

Punto 12.) all'ordine del giorno

PARERE, AI SENSI DELL'ARTICOLO 9 COMMA 2, DEL DECRETO LEGISLATIVO 28 AGOSTO 1997 N. 281, SUL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE DI CUI ALL'ARTICOLO 32 DELLA LEGGE 17 MAGGIO 1999, N. 144

Si fa riferimento al documento in oggetto e, come concordato nel corso della riunione tecnica di Conferenza Unificata del 22 febbraio u.s., si inviano di seguito le osservazioni ANCI.

- Si esprime apprezzamento per la struttura e articolazione del nuovo Piano nazionale della sicurezza stradale nonché sul riconoscimento del ruolo significativo dei Comuni per il miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano. I Comuni hanno un ruolo fondamentale nell'ambito della sicurezza stradale, gestendo direttamente le strade urbane, i controlli, le infrastrutture, l'educazione, i sistemi di riduzione della velocità, oltre ai dati che consentono di definire anche le politiche nazionali. Nelle città aumentano le zone 30, le piste ciclabili, le rotatorie, gli interventi per la riduzione della velocità. In questi anni i Sindaci si sono basati sugli strumenti di programmazione a loro disposizione, come il Piano urbano del traffico e il Piano urbano della mobilità, affrontando non poche difficoltà. L'orientamento per i Comuni si concentra sulla necessità di **costruire una cultura della sicurezza stradale tra i cittadini ma anche tra i tecnici e i dirigenti che hanno responsabilità dirette** in questo settore affinché siano in grado di promuovere progetti e azioni multisettoriali che coinvolgono diverse competenze, anche con la partecipazione di soggetti privati.

In quest'ottica, apprezziamo il riferimento alla figura del Mobility Manager e auspichiamo un suo rafforzamento, con risorse non soltanto regionali ma del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, con particolare attenzione al Mobility Manager d'area.

A livello generale, si ritiene utile inserire come raccomandazione politica, che:

- si acceleri in merito all'adeguamento del Regolamento del Codice della Strada sulle modifiche introdotte con la legge 120/2020 e in particolare in merito all'attuazione di alcune innovazioni importanti anche nella direzione di una maggiore sicurezza stradale nonché di decongestione urbana, come la strada ciclabile e la zona scolastica;
- si estenda il periodo di sperimentazione della micromobilità, il cui termine previsto è il prossimo luglio 2022, al fine di consolidare i risultati e condividere criticità e dati, anche a fronte di una maggiore consapevolezza da parte degli utenti. In particolare, si propone di estendere per un ulteriore



anno e fino al 31 luglio 2023, considerato il periodo di pandemia che ha limitato molte attività ed azioni;

- si attuino norme che aiutano a livello urbano la crescita di una cultura differente e di nuovi paradigmi di mobilità, come l'azione incentivante sugli "stalli rosa" prevista dalla Legge di Bilancio 2021 la cui introduzione è particolarmente richiesta nelle città, con l'urgente introduzione della segnaletica, la tipologia e le modalità di rilascio da parte dei Comuni del "permesso rosa";
- si rafforzino a livello nazionale le azioni di traffic calming e di rallentamento "30 e meno di 30 km/h" a tutte le aree urbane.

Di seguito si segnalano alcune osservazioni con proposte integrative al documento.

Parte 5: Linee strategiche generali e specifiche

- Paragrafo 5.1.1 Pilastro 1: gestione della sicurezza stradale. si fa riferimento alla creazione di un Osservatorio Nazionale per la Sicurezza Stradale utile alla diffusione dei dati.

Proposta: sulla scorta dell'esperienza maturata attraverso l'Osservatorio Nazionale delle autonomie locali sulla sicurezza stradale nelle aree urbane, avviato nel 2010 da Anci e Upi, si ritiene fondamentale che **l'Osservatorio nazionale abbia una sezione dedicata alla sicurezza stradale in ambito urbano** con il coinvolgimento diretto dei Comuni e di Anci.

Coerentemente con una specializzazione urbana dell'Osservatorio, che si faccia promotore di indagini ad hoc sulle nuove forme di mobilità, come la micromobilità.

Motivazione

È infatti assolutamente necessaria una sede di raccordo, dialogo, scambio di dati e informazioni tra i soggetti che operano sulle attività connesse alla sicurezza stradale sulla specificità dell'ambito urbano. Non si tratta di fare confluire solo i dati sugli utenti vulnerabili della strada (pedoni, ciclisti, ecc.) ma di focalizzare l'attenzione sulle misure più urgenti e dirette che si propongono a livello urbano. Particolare attenzione si ritiene anche di fornire attraverso l'osservazione e valutazione di genere nell'ambito della mobilità urbana e della sicurezza stradale urbana fornendo anche indirizzi per un corretto gender mainstreaming sul tema.

Inoltre, si propone l'introduzione di una **piattaforma informatica nazionale** (senza duplicare il lavoro rispetto alla raccolta dati ISTAT) **che permetta in tempo reale di inserire i dati dei sinistri stradali** mortali e più gravi per avere dati certificati e tempestivi, per urgenti analisi e proposte di miglioramento delle attività legate alla sicurezza stradale.

Parte 6: Attuazione, monitoraggio e valutazione

- Paragrafo 6.1.2: nella tabella 6 sulle responsabilità e competenze dei soggetti coinvolti nella gestione e attuazione del PNSS 2030, si individua un ruolo chiave delle Polizie locali, sia sotto il profilo dell'enforcement, che sotto il profilo della formazione ed educazione nelle scuole.



Si raccomanda inoltre lo stretto raccordo con la Direzione MIMS competente sul Trasporto pubblico locale e le politiche della mobilità e con ANCI nella definizione del set di indicatori, al fine di garantire omogeneità e coerenza con gli indicatori già definiti all'interno dei PUMS Piani Urbani per la mobilità sostenibile, di cui una parte sulla sicurezza stradale urbana.

- Attività di informazione ed educazione nelle scuole

Proposta: si auspica la definizione di un **protocollo per la formazione**, ad esempio con la definizione di un Accordo sul raggiungimento di obiettivi di qualità sulla formazione nelle scuole in tema di sicurezza stradale tra ANCI - MIUR - MIMS.

Motivazione

Nell'ambito delle attività di informazione e prevenzione, a partire dalle giovani generazioni, è significativo il lavoro realizzato in questi anni dalle Polizie Locali. Basti pensare che nel 2020, nonostante il periodo di pandemia ed anche attraverso l'utilizzo della didattica a distanza, le Polizie Locali dei 114 Comuni oggetto dell'indagine del Rapporto nazionale sull'attività della Polizia Locale Anci, hanno realizzato attività di educazione stradale in oltre 1700 scuole, soprattutto nelle scuole secondarie di primo e secondo grado.

- Attività di controllo e comportamenti scorretti

Proposta: si ritiene utile dare ai Comuni la possibilità di intervenire, **ottimizzando l'utilizzo della tecnologia** per le attività di controllo e anche di sanzionamento dei comportamenti più gravi alla guida (ad esempio: utilizzo del cellulare alla guida). Sono infatti necessari provvedimenti normativi che permettano un più efficace utilizzo della tecnologia, atteso l'assenza di numerosi decreti attuativi che impediscono già oggi di sanzionare numerosi gravi comportamenti.

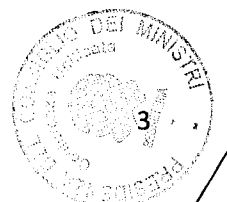
Motivazione

Le Polizie Locali rilevano il 65% dei sinistri stradali mortali e con feriti ogni anno in Italia, come indicato anche dai recenti dati ACI-Istat. Come mostrato nell'edizione di quest'anno del Rapporto Nazionale sull'attività della Polizia Locale elaborato da Anci, nelle 114 città grandi e medie del nostro Paese - Comuni capoluogo di provincia e comuni con popolazione superiore ai 50mila abitanti - si contano oltre 6milioni di violazioni delle norme di comportamento sulla strada. Tra i comportamenti scorretti, in assoluto il primato va all'eccesso di velocità, seguito dalla mancanza di rispetto della segnaletica verticale e dei semafori, dalla mancanza del casco, delle cinture di sicurezza e per l'uso del cellulare. I controlli da parte delle Polizie Locali non bastano. Si tratta anche in misura significativa di una responsabilità individuale da parte di chi si mette alla guida, con un'attenzione verso la propria condotta, per il rispetto della vita propria e altrui.

- Paragrafo 6.1.3: Positiva è la previsione di interventi gestiti direttamente dagli Enti locali su finanziamento diretto del MIMS. La previsione di un finanziamento anche diretto agli enti locali, su specifici interventi, era stata da tempo richiesta da ANCI.

Proposta: nell'apprezzare la riduzione della quota di compartecipazione locale, si propone di stabilire la **quota minima di cofinanziamento al 10% dei costi complessivi**.

Motivazione



Ciò in considerazione delle possibili criticità di reperimento delle risorse e delle disponibilità di bilancio degli enti locali.

Si ritiene necessario, al di là della formazione e in particolare dell'azione informativa/formativa scolastica, dedicare in questo momento di cambiamento degli equilibri e degli utenti della mobilità una quota di risorse ad una campagna nazionale sulla sicurezza stradale e sull'importanza di cambiare approccio da parte di tutti, soprattutto da parte degli utenti cosiddetti "forti" e incidere sul fattore culturale e sul cambiamento comportamentale.

