

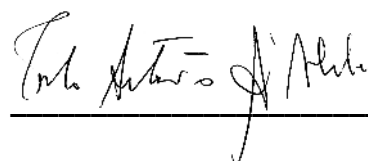
**CONSIGLIO REGIONALE DEL MOLISE**  
**IX LEGISLATURA**

Proposta di legge n. 198

**Misure per la sicurezza stradale di  
motociclisti, scooteristi ed automobilisti**

d'iniziativa del Consigliere D'Alete

Pardo Antonio D'Alete



---

## Relazione

La proposta di legge che segue nasce dall'esigenza di regolamentare con precisione gli interventi straordinari e le misure standard che tutti gli Enti competenti in materia dovranno perseguire per innalzare i livelli di sicurezza sulla rete stradale regionale.

L'analisi dei dati statistici riferiti a incidenti e conseguenze per gli utenti della strada consolida la convinzione che occorra una norma di riordino ed innovazione sul tema della sicurezza stradale includendo anche le figure di soggetti come i motociclisti e gli scooteristi, in molti casi a rischio più di altri della mancata opera di prevenzione necessaria sin dalla fase di progettazione delle infrastrutture stradali. I dati denunciano, in estrema sintesi, come l'ambiente stradale sia caratterizzato da elevati livelli di rischio potenziale, in particolar modo per le giovani generazioni (secondo le statistiche sanitarie -fonte CENSIS- in Italia gli incidenti stradali rappresentano la prima causa di morte per i giovani di età compresa tra i 15 e i 24 anni).

L'incidentalità giovanile appare non solo numericamente elevata, ma anche associata ad alti tassi di mortalità e di lesività, in specie con riferimento alla mobilità con veicoli a due ruote. L'educazione stradale per gli utenti della strada più giovani costituisce pertanto una priorità di assoluto rilievo sociale e la "domanda" di sicurezza coinvolge le amministrazioni pubbliche a tutti i livelli.

Dai dati CENSIS emerge che un terzo dei giovani italiani (13-19 anni) è stato coinvolto in almeno un sinistro stradale. In particolare, quasi il 20% dei ragazzi che si spostano nel traffico con ciclomotori e scooter è rimasto vittima di un incidente, e 7 volte su 10 gli infortuni in motorino hanno avuto come conseguenza il ferimento della persona (in particolare, hanno provocato lesioni gravi e invalidanti nel 6,7% dei casi).

Nel 1997 circolavano in Italia 2.557.356 moto e scooter, mentre nel 2007 si è arrivati a 7 milioni di ciclomotori e 4 milioni e seicentomila moto in circolazione (dati Fondazione per la sicurezza stradale dell'ANIA); in Europa sono 6.200 gli utenti di moto e scooter morti nel 2006 in incidenti stradali.

L'Italia è il Paese europeo più pericoloso dove viaggiare su due ruote: con un numero di motociclisti pari al 20% dei mezzi in circolazione e una mobilità del 3,5% del totale, contiamo il 26% delle vittime tra moto e ciclomotori con punte del 50/60% nei weekend. Ad aggravare un fenomeno che appare incontrollabile è il dato riferito all'incidentalità primaverile ed estiva fra i veicoli motorizzati a due ruote che nei fine settimana raggiunge percentuali di oltre il 50% della sinistrosità grave totale (nei week-end dei primi 10 mesi del 2008 i due ruotisti sono stati vittime in 484 incidenti mortali su 1.218 totali, pari al 40%).

In totale nel periodo 1995/2005, in Italia, hanno perso la vita in moto 14.984 persone, mentre 882.179 hanno riportato ferite, molte delle quali altamente invalidanti (dati Fondazione per la

sicurezza stradale dell'ANIA); è previsto che entro il 2010 il 40% del totale delle vittime sarà dovuto agli utenti delle due ruote. 1.500 i motociclisti vittime di traumi stradali in Italia in 12 mesi. 20.000 il numero delle persone che ogni anno in Italia riportano un'invalità di grado superiore al 30% a causa di incidenti stradali.

In Molise nel corso del 2007 sono stati 512 gli incidenti stradali che hanno provocato 20 morti e 864 feriti (fonte ANIA). La nostra regione negli ultimi anni risulta essere ai primi posti tra quelle nelle quali più alto risulta essere il "tasso di mortalità" (rapporto tra numero di incidenti e numero dei morti), secondi solo alla Basilicata (dati ISTAT).

I numeri di un fenomeno così drammatico si riflettono pesantemente anche sui conti della spesa sanitaria: in Italia la stima dei costi sociali degli incidenti stradali per l'anno 2007 risulta pari a 30.386 milioni di euro che rappresenta circa il 2% del Pil dello stesso anno (fonte ANIA-ISTAT). In Molise il costo medio per la persona ferita è pari mediamente a 26.316 euro l'anno.

Convinzione comune oramai è che i miglioramenti dell'infrastruttura stradale, identificando ed eliminando i punti pericolosi, possono contribuire sensibilmente a ridurre la frequenza e la gravità degli incidenti stradali. L'individuazione precoce di condizioni anormali di circolazione e la trasmissione di dati pertinenti al conducente contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale.

Tra gli altri è questo l'approccio alla problematica della "*Carta europea della sicurezza stradale*" approvata dal Parlamento Europeo nel 2003 e che mira a coinvolgere tutti i cittadini negli sforzi tesi a raggiungere l'obiettivo comunitario di dimezzare entro il 2010 il numero di vittime della strada.

Un programma d'azione per la sicurezza stradale 2003-2010 che prevede una serie di misure come il rafforzamento dei controlli stradali, l'ampio ricorso a nuove tecnologie per la sicurezza, il miglioramento delle infrastrutture stradali e azioni tese a migliorare il comportamento degli utenti al fine di raggiungere l'obiettivo finale di ridurre di almeno il 50% il tasso dei decessi entro il 2010.

Obiettivi raggiungibili anche attraverso il censimento dei cosiddetti "*black points*", i punti ad alto rischio, una delle priorità europee, su cui dovranno concentrarsi gli sforzi per realizzare nuovi progetti di infrastruttura, per ridurre le lesioni in caso di scontro.

Anche la normativa nazionale negli ultimi anni ha seguito le linee europee in materia di sicurezza stradale, educazione, progettazione della sicurezza e innovazione infrastrutturale: la legge n. 160 del 2 ottobre 2007, conversione del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, reca disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione; la legge n. 94 del 15 luglio 2009 che regola le disposizioni in materia di sicurezza pubblica; la legge n°166 del 2002, all'art.15 definisce il programma degli interventi per il miglioramento della sicurezza sulla rete stradale di interesse nazionale.

Seguono inoltre la delibera CIPE n. 100 del 29 novembre 2002 (Approvazione del Piano nazionale della sicurezza stradale 2002/2003 – Azioni prioritarie) e una serie di direttive e raccomandazioni della Comunità europee come: la direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, la raccomandazione 2004/345/CE della Commissione del 6 aprile 2004 relativa all'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale, la risoluzione 319 del Comitato Europeo per la Normalizzazione (CEN) intervenuta sulla norma d'omologazione dei guardrail (i famigerati EN- 1317) prevedendo che nei crashtest si debbano tenere in debita considerazione anche le conseguenze per il motociclista.

Ugualmente il Consiglio Regionale si espresse nel 2007 a favore di maggiori interventi per la sicurezza stradale: la delibera approvata dal consiglio regionale n°95 del 27 aprile del 2007 sollecitava l'assemblea Generale delle Nazioni Unite ad adottare una risoluzione concernente la promozione di azioni volte alla riduzione degli effetti dell'incidentalità stradale.

Tra le ultime note ANAS vi è quella pubblicata il 17 Settembre 2009 relativa all'utilizzo di nuove infrastrutture stradali come la nuova barriera di protezione stradale "ANAS H2 Bordo Laterale-SM", che potrà essere realizzata da tutti i costruttori che abbiano le attrezzature certificate in Qualità EN ISO 9001 o 9002.

La norma che segue verte su alcuni obiettivi prioritari come il dimezzamento delle vittime delle strade regionali entro il 2020 (Art.1 Obiettivi e finalità, comma 1), agevolare la collaborazione tra enti ed istituzioni per ridurre i potenziali rischi e pericoli presenti sulla strada ed aumentare al contempo la consapevolezza della popolazione, soprattutto giovanile, circa i rischi che comporta una guida non rispettosa del codice della strada (Art.1 Obiettivi e finalità, commi 2 e 3).

Propositi raggiungibili concretamente attraverso la stesura annuale del "*Piano Regionale per la sicurezza stradale*" (art.2) e la realizzazione dei conseguenti piani operativi provinciali (art.3 comma 1, *Piano operativo provinciale per la riduzione dei pericoli sulle strade*) che divengono di fatto i documenti base per programmare tutti gli interventi necessari all'innalzamento dei livelli di sicurezza sulle strade della nostra regione e alla stesura dei quali concorrono e contribuiscono tutti i soggetti pubblici e privati competenti in materia.

Sempre all'art.3 al comma 2 e 3 si definiscono le caratteristiche essenziali per la stesura dei documenti.

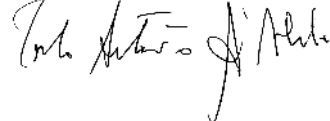
L'educazione stradale, soprattutto all'interno delle aule delle scuole molisane, resta l'intervento centrale di tutte le politiche pubbliche messe in campo per rafforzare, soprattutto nei giovani, la consapevolezza dei rischi derivanti da una guida non rispettosa del codice vigente e più in generale il rispetto per se stessi e per gli altri, nel quadro complessivo di un corretto e sano stile di vita. I commi che compongono l'art. 4 (Educazione alla sicurezza stradale) prevedono le misure d'intervento in collaborazione con le agenzie educative, enti locali, associazioni degli utenti della strada e forze di polizia.

Il testo riportato di seguito affronta inoltre (art. 5) la necessità di una sede permanente di confronto, discussione e proposta sui problemi legati alla sicurezza sulle strade. Al comma 1 si istituisce a tal fine la “*Consulta per la sicurezza stradale*” che tra gli obiettivi ha la costruzione di una rete di relazioni e di interscambio di esperienze fra tutti i soggetti pubblici e privati che lavorano sul tema della sicurezza stradale, in modo da costituire un punto di riferimento e di sollecitazione per le stesse politiche istituzionali.

La norma proposta si propone in ultimo di reperire le risorse necessarie attraverso l’istituzione di uno specifico capitolo di spesa nel bilancio gestionale dell’Ente (art.8 Norma finanziaria) denominato “*Fondo regionale per la sicurezza stradale*” nel quale confluiscono inoltre le risorse reperite attraverso i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie (art.8 comma 2).

Il Consigliere

Pardo Antonio D’Alete

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pardo Antonio D'Alete', written in a cursive style.

**Art. 1**  
**Obiettivi e finalità**

1. La presente legge ha lo scopo di coinvolgere le amministrazioni pubbliche, i corpi di polizia, il mondo delle imprese pubbliche e private, le agenzie formative, i cittadini e le associazioni negli sforzi tesi a raggiungere l'obiettivo di diminuire del 50% entro il 2020 il numero di vittime di incidenti stradali sul territorio regionale (in linea con i principi sanciti dalla “*Carta europea della sicurezza stradale*” della Comunità Europea).
2. Agevolare la collaborazione tra enti, istituzioni, imprese pubbliche e private, ed in generale tutti i soggetti competenti in materia, al fine di ridurre i potenziali rischi e pericoli presenti sulla strada e per promuovere la guida sicura e la corretta educazione stradale come sano stile di vita.
3. Aumentare la consapevolezza della popolazione, soprattutto giovanile, su:
  - a) i rischi che comporta una guida non rispettosa del codice della strada;
  - b) i pericoli derivanti dall'abuso di sostanze come alcool e droghe prima di mettersi alla guida;
  - c) l'importanza di una corretta educazione stradale.

## **Art. 2**

### **Compiti della Regione**

1. La Regione predispone annualmente il *“Piano regionale per la sicurezza stradale”* il quale è composto:
  - a) dall’insieme dei *“Piani operativi provinciali per la riduzione dei pericoli sulle strade”*, inviati dalle Province (così come previsto all’art. 3) all’ufficio regionale competente entro il 31 Dicembre di ogni anno;
  - b) dagli altri interventi di programmazione regionale (così come previsto all’art.4).
2. La Regione partecipa agli oneri derivanti dall’attuazione del *“Piano regionale”* attraverso le misure previste all’art.7 (*ripartizione dei fondi*) e all’art.8 (*norma finanziaria*).

### Art. 3 Compiti degli Enti

1. La Provincia, in collaborazione con i comuni ed unitamente ad ANAS, ai corpi di polizia e di controllo stradale, alla Federazione Motociclistica Italiana (FMI), all'Automobile Club Italia (ACI), alle comunità montane, alle associazioni di tutela dei diritti degli utenti della strada e agli enti preposti alla progettazione della sicurezza stradale, è tenuta a redigere annualmente il *“Piano operativo provinciale per la riduzione dei pericoli sulle strade”*.
2. Il *“Piano operativo provinciale”* è composto dalla mappa dettagliata dei punti critici presenti sulle reti stradali comunali, provinciali, regionale e di competenza ANAS ed individuati attraverso il censimento dei punti ad alto rischio, i cosiddetti *“black points”* (così come da *“Programma d'azione per la sicurezza stradale 2003-2010”* e *“Carta europea della sicurezza stradale”* della Comunità europea).
3. Il *“Piano operativo provinciale”* deve prevedere tra l'altro:
  - a) un programma esecutivo per la sostituzione progressiva dei guardrail, che per la loro conformazione e composizione dei materiali divengono essi stessi un pericolo in particolar modo per motociclisti e scooteristi, con quelli di ultima generazione (come ad esempio la nuova barriera di protezione stradale omologata: "ANAS H2 Bordo Laterale-SM") o comunque con soluzioni di contenimento e dissipazione degli urti (rispettose della normativa vigente) meno cruenta in caso d'impatto per gli automobilisti così come per motociclisti e scuteristi;
  - b) un programma per la manutenzione periodica del manto stradale attraverso l'utilizzo di materiale antiscivolamento nella composizione dell'asfalto e nella realizzazione della segnaletica orizzontale;
  - c) l'eliminazione di qualsiasi ostacolo pericoloso non protetto, fisso o mobile, presente ai bordi delle carreggiate;
  - d) la messa in sicurezza, durante la fase transitoria attraverso misure di protezione adeguate e comunque corrispondenti alla normativa vigente, di oggetti e segnaletica verticale non removibili presenti nei tratti stradali in corrispondenza dei punti critici previsti dal *“Piano operativo provinciale”*;
  - e) l'obbligo, da parte degli Enti pubblici e delle imprese appaltatrici e/o concessionarie pubbliche e/o private, di prevedere nella progettazione della sicurezza dei nuovi tratti stradali materiali ed accorgimenti in linea con le finalità di questa legge e della normativa nazionale e comunitaria vigente;

- f) la realizzazione di golfi di fermata che garantiscano efficacemente la sicurezza di pedoni e utenti di autobus;
- g) programmi di informazione e sensibilizzazione all'educazione stradale, teorici e pratici, così come all'art. 4.

**Art. 4**  
**Educazione alla sicurezza stradale**

1. Il *“Piano operativo provinciale”* deve prevedere programmi, corsi formativi, lezioni di educazione stradale ed alla guida sicura da tenersi prioritariamente nelle scuole di ogni ordine e grado della regione Molise e nei centri di aggregazione giovanile, in collaborazione con Province, Comuni, Direzione Scolastica Regionale, corpi di polizia stradale, Anas, FMI, ACI ed in concorso con le scuole guida presenti in regione.
2. Il *“Piano operativo provinciale”* deve prevedere programmi specifici rivolti ai giovani conducenti di moto e scooter, studenti delle scuole molisane, attraverso giornate di prove pratiche alla guida del ciclomotore, in collaborazione con la Direzione Scolastica Regionale, gli Enti locali, la FMI, corpi di polizia stradale, la Motorizzazione Civile, l'Anas, le imprese assicuratrici, le case costruttrici di motoveicoli.
3. La Regione, in accordo con la *“Consulta regionale per la sicurezza stradale”* (come istituita all'art.5), è promotrice di periodiche campagne informative, pubblicitarie e di sensibilizzazione a favore della guida sicura, anche attraverso testimonial e figure di riferimento dell'arte, dello sport, della cultura giovanile, al fine di incoraggiare l'uso generalizzato del casco da parte degli utenti di tutti i veicoli motorizzati su due ruote e in generale sensibilizzare al rispetto delle norme in materia di sicurezza stradale.
4. La Regione, in accordo con la *“Consulta regionale per la sicurezza stradale”* (come istituita all'art.5), la RAI, le emittenti radiotelevisive private, i locali notturni, le discoteche, i centri di aggregazione giovanili, sostiene le iniziative editoriali, televisive, online, culturali, di socializzazione e ricreative che abbiano come finalità la promozione della sicurezza e dell'educazione stradale e più in generale la sensibilizzazione per un corretto stile di guida rispettoso degli altri, consapevole dei rischi ed effetti correlati all'abuso di alcool e droghe prima di mettersi alla guida.
5. Al fine di ridurre il numero d'incidenti legati agli automezzi pesanti la Regione sostiene, in collaborazione con le Province, corsi per la formazione di conducenti professionisti.

**Art. 5**  
**Consulta regionale per la sicurezza stradale**

1. È istituita la “*Consulta per la sicurezza stradale*” della quale fanno parte i rappresentanti di:
  - a) Regione Molise, che ne coordina i lavori e le convocazioni;
  - b) Provincia di Campobasso;
  - c) Provincia di Isernia;
  - d) comuni capoluogo;
  - e) forze dell’ordine;
  - f) ANAS;
  - g) ACI;
  - h) FMI;
  - i) Direzione Scolastica regionale;
  - j) le associazioni di tutela dei diritti degli utenti della strada;
  - k) scuole guida delle province di Campobasso e di Isernia;
  - l) soggetti pubblici e privati che operano nel campo della sicurezza stradale.
  
2. La “*Consulta*” si riunisce in un'assemblea plenaria che si tiene periodicamente e si propone come sede permanente di confronto, discussione e proposta sui problemi legati alla sicurezza sulle strade.
  
3. La finalità della “*Consulta*” è la costruzione di una rete di relazioni e di interscambio di esperienze fra tutti i soggetti pubblici e/o privati che lavorano sul tema della sicurezza stradale, in modo da costituire un punto di riferimento e di sollecitazione per le stesse politiche istituzionali.
  
4. La “*Consulta*” esprime parere in merito al “*Piano regionale per la sicurezza stradale*” (così come all’art.2).
  
5. La “*Consulta*” è convocata in seduta ordinaria almeno due volte l’anno.

## **Art. 6**

### **Obblighi degli Enti locali e dei soggetti privati**

1. E' fatto obbligo agli Enti locali e ai soggetti competenti pubblici e/o privati di prevedere in fase di progettazione dei nuovi tratti stradali, sull'intero territorio regionale, infrastrutture, materiali e tutti gli accorgimenti in materia di sicurezza in linea con le finalità di questa legge e la normativa nazionale e comunitaria vigente in tema di sicurezza stradale.

**Art.7**  
**Ripartizione delle risorse**

1. La ripartizione delle risorse avviene attraverso specifica deliberazione della Giunta Regionale.

**Art. 8**  
**Norma finanziaria**

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge si provvede mediante istituzione di apposito capitolo di spesa nel bilancio gestionale denominato "*Fondo regionale per la sicurezza stradale*".
2. Il "*Fondo*" è composto, inoltre, dalle quote aggiuntive previste dalla normativa nazionale sull'utilizzo dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie (legge n°94, 15/7/1009, art.208).

**Art. 9**  
**Entrata in vigore**

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Molise ed è fatto obbligo a chiunque di osservarla.