

## ***Atto del Governo 323***

### ***Schema di decreto ministeriale recante approvazione del documento "Piano nazionale sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di attuazione"***

#### ***Audizione Confetra***

Confetra - apprezzando l'analisi e l'impostazione complessiva del documento "Indirizzi generali e linee guida di attuazione del Piano nazionale di sicurezza stradale 2030" all'esame della Commissione - formula alcune specifiche osservazioni che riguardano gli utenti stradali del trasporto merci affinché possano essere integrate nei programmi operativi del Piano.

Si nota in generale che l'analisi non dedica alcun approfondimento al trasporto delle merci, pur trattandosi di un settore per il quale la sicurezza delle infrastrutture e dei veicoli è parte imprescindibile dell'attività e dunque un settore che non può essere tralasciato.

**Incidentalità nel trasporto merci:** l'analisi statistica sull'andamento dell'incidentalità per tipologia di veicoli (pag.25) evidenzia che nel periodo 2010-2019 il numero delle vittime per incidenti con veicoli merci si è ridotto del 40%, mentre quello dei feriti del 38%. Si tratta di un andamento virtuoso che scaturisce dall'impegno delle imprese di autotrasporto, sia a livello di formazione degli autisti professionisti, sia a livello di investimenti in veicoli dotati di attrezzature di sicurezza. Inoltre, sono rilevanti la normativa e la disciplina contrattualistica di settore che prevedono la tolleranza zero per alcool e sostanze stupefacenti per gli autisti. Nel documento si afferma solo che il settore del trasporto merci è da tenere monitorato per l'aumento dell'e-commerce (pag.42). Confetra ritiene che le analisi che verranno elaborate dovranno distinguere e pesare i ruoli svolti dagli utenti della strada – lavoro professionale, collegamento casa-lavoro, svago, sportivo, altro - in modo che i programmi che si andranno ad individuare nel Piano siano correttamente tarati in base alle esigenze specifiche degli utenti stessi. A questo fine Confetra ritiene che gli utenti che per lavoro professionale percorrono determinate arterie stradali debbano essere agevolati e non penalizzati nel transito. In particolare, si chiede che venga inserita nel documento la previsione di studi volti ad individuare la possibilità di creare percorsi distinti che tengano lontani nelle strade ad alto scorrimento camion e veicoli a due ruote, in particolare biciclette.

**Penuria di autisti professionisti:** In Italia e in generale in Europa c'è penuria di autisti professionisti; si stima che nei prossimi 3 anni la quota di autisti professionisti che

mancheranno nel settore del trasporto merci superi le 15.000 unità. Le cause vanno ricercate nell'età medio alta degli autisti, destinati ad uscire dal mercato per il raggiungimento dei limiti pensionistici (l'età massima per la guida dei complessi veicolari pesanti è 68 anni), nonché la pressochè totale assenza di donne che svolgono questa attività. E' un fenomeno che nel medio-lungo termine può avere effetti nella sicurezza stradale; Confetra ritiene che nel documento dovrebbe essere richiamata questa problematica al fine di indirizzare i successivi programmi operativi a possibili soluzioni, come campagne informative volte a valorizzare e incentivare la scelta della professione da parte dei giovani e delle donne, nonché programmi che incentivino la formazione iniziale necessaria per un autista professionista (patente professionale, Carta di Qualificazione del Conducente, patentini per merci pericolose). Si ritiene inoltre che sarebbe incentivante ai fini della promozione dell'attività di autista professionista introdurre programmi premianti per gli autisti più virtuosi. Oggi la sicurezza viene raggiunta con un'ottica punitiva verso chi non rispetta le regole. Per gli autisti professionisti sarebbe opportuno intraprendere anche un'opera di premialità volta a fare emergere i comportamenti migliori.

**Veicoli più sicuri:** Nel documento a pag.59 relativamente alla Linea Strategica Pilastro 3 – Veicoli più sicuri si descrivono le azioni da porre in essere al fine di incentivare l'acquisto di veicoli con maggiori dotazioni di sicurezza, compresi incentivi fiscali e assicurativi; si chiede che venga inserito "un particolare riguardo ai veicoli commerciali" affinché le agevolazioni possano avere carattere prioritario per gli utenti che svolgono la propria attività tutti i giorni sulle strade.

**Smart road – Platooning** – Considerando il termine decennale del Piano della Sicurezza è necessario continuare nella ricerca e sviluppo relativamente alle smart road e ai sistemi di guida automatizzata; nella Linea Strategica 2 Infrastrutture Stradali al punto 12 (pag.59) vengono descritti i programmi realizzati col precedente Piano. Si ritiene indispensabile prevedere che i programmi dedicati a queste tematiche siano rafforzati nel Piano 2030.

**Risorse** – Le risorse stimate per il Piano 2030 ammontano a 1,4 miliardi di Euro, di cui 980 milioni a carico dello Stato e 480 milioni a carico degli Enti Locali. Ci si permette di notare che la parte del documento dedicata alla stima delle risorse e all'analisi dei programmi operativi dei precedenti Piani risulta carente. Si afferma che "è molto difficile stabilire una relazione ben definita fra le azioni svolte nel Piano precedente e i risultati raggiunti in termini di riduzione di incidenti, feriti e morti". Peraltro, si ritiene che per poter esprimere un giudizio consapevole sulle risorse da destinare al nuovo Piano è necessaria perlomeno una descrizione dettagliata dei programmi già svolti. Sul punto non si può che esprimere il convincimento che la sicurezza stradale sia un interesse generale primario per lo Stato e gli Enti Locali e che le risorse dovrebbero essere stanziare considerandole un investimento e non un costo. Ovviamente a condizione che siano indirizzate verso programmi efficaci.

Roma, 30 novembre 2021