

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**  
**(Politiche dell'Unione europea)**

Ai sensi dell'articolo 144, comma 3, del Regolamento

(Estensore: BOTTO)

Roma, 6 ottobre 2021

Sull'atto del Governo:

**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (n. 282)**

La 14<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerato che lo schema di decreto legislativo in titolo è volto a dare attuazione alla direttiva (UE) 2019/1936, in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, in forza della delega contenuta nella legge di delegazione europea 2019-2020 (legge 22 aprile 2021, n. 53);

considerato che la direttiva (UE) 2019/1936 modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, ampliando l'ambito di applicazione della normativa anche alle autostrade e strade principali al di fuori della rete TEN e a qualsiasi progetto di infrastrutture stradali nelle aree extraurbane, completato mediante fondi dell'UE;

considerato, inoltre, che la direttiva:

- prevede, oltre all'attuale attività di "ispezione di sicurezza stradale", la nuova procedura di "valutazione della sicurezza stradale a livello di rete", su cui gli Stati membri devono presentare relazioni quinquennali, la prima delle quali entro il 31 ottobre 2025;

- introduce una consequenzialità tra le risultanze delle ispezioni di sicurezza stradale e le necessarie attività da porre in essere riferite alla sicurezza stessa, e la nuova attività ispettiva sui tratti della rete stradale contigui alle gallerie, oggetto della direttiva 2004/54/CE;

- stabilisce la nuova definizione di "utenti della strada vulnerabili", quali in particolare ciclisti, pedoni e motociclisti, che hanno costituito, nel 2017, il 47% delle vittime di incidenti stradali nell'UE e che pertanto richiedono una particolare attenzione nell'applicazione delle procedure previste dalla direttiva;

- misure per migliorare la riconoscibilità della segnaletica stradale orizzontale e verticale, sia per i conducenti umani che per i sistemi automatizzati di assistenza alla guida;

valutato che lo schema di decreto provvede a dare attuazione alla direttiva (UE) 2019/1936 mediante le opportune modifiche al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, con cui era stata data attuazione alla direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli, con il seguente rilievo:

lo schema di decreto legislativo, se da un lato dimostra la particolare attenzione dell'Unione europea sulla materia, ponendosi come obiettivo strategico l'avvicinarsi

---

Al Presidente  
dell'8<sup>a</sup> Commissione permanente  
S E D E

all'azzeramento degli incidenti mortali entro il 2050 e come obiettivo intermedio il dimezzamento entro il 2030 del numero dei feriti gravi rispetto al 2020, dall'altro appare carente per diversi aspetti, in relazione a questioni note, che scontano i gravi ritardi del nostro Paese, in termini di sicurezza e dei servizi offerti agli utenti stradali, nonché del *gap* infrastrutturale, che caratterizzano negativamente il sistema dei trasporti e della mobilità in Italia da decenni.

Al riguardo, si ravvisa la necessità di prevedere un Piano nazionale sulla sicurezza stradale, con massicci investimenti, e norme più severe in termini di penalità nei riguardi dei concessionari stradali e autostradali, per inadempimenti in caso di mancata ottemperanza o per violazioni dei propri obblighi. Interventi che costituiscono una base imprescindibile per i prossimi anni, finalizzati a innalzare i livelli di sicurezza e di efficienza della circolazione stradale sull'intera rete nazionale.

Elena Botto