



Osservazioni del WWF Italia

“Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada”

A.S. n. 1086

Considerazioni introduttive

Il Disegno di legge in discussione persegue l’obiettivo di ridurre il tasso d’incidentalità stradale in Italia attraverso l’introduzione di una serie di modifiche e integrazioni al Codice della Strada (D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285).

In questo documento saranno brevemente affrontati i principali aspetti legati al problema degli attraversamenti stradali di fauna selvatica, argomento che - pur essendo assente nel testo in esame - appare di particolare rilevanza per rispondere alla necessità di mitigare il rischio di incidenti causati da questo specifico fenomeno.

Il crescente sviluppo infrastrutturale, anche in aree rurali, montane, all’interno o in prossimità di parchi e riserve naturali ha causato una maggiore interazione tra l’ambiente umano e la fauna selvatica. Questa interazione ha determinato evidenti benefici legati alla possibilità di fruire in maniera più agevole di aree verdi e di godere dei servizi ecosistemici ai quali, tuttavia, si associano aspetti problematici. Uno dei problemi più urgenti è rappresentato, per l’appunto, dagli attraversamenti stradali effettuati dalla fauna selvatica.

Il problema degli attraversamenti stradali da parte della fauna selvatica rappresenta un pericolo per la sicurezza umana e la conservazione delle specie selvatiche. Secondo dati diffusi dall’Associazione sostenitori della Polizia Stradale, **nel 2023 si sono registrati 193 incidenti significativi** (ovvero con persone ferite o decedute) con il coinvolgimento di animali, che hanno causato **11 morti e 232 feriti**. Di questi, **170 sinistri hanno coinvolto animali selvatici (88% dei casi) e 23 animali domestici** (12% dei casi)¹.

Per quanto attiene, invece, agli impatti sulla fauna selvatica a livello europeo, secondo un recente studio pubblicato da un gruppo di ricerca internazionale guidato dal Centro per gli studi ambientali e marini (CESAM) di Lisbona, **ogni anno in Europa vengono uccisi circa 194 milioni di uccelli appartenenti a 423 specie e 29 milioni di mammiferi appartenenti a 212 specie**². Il fenomeno coinvolge, quindi, oltre agli uccelli, anche mammiferi come ungulati (cervi, cinghiali), orsi, lupi, tassi, volpi, ma anche piccoli animali come gli anfibi (rospi, rane) e specie rare come le lontre.

I problemi legati agli attraversamenti sono spesso imputati alla presenza di un’asserita sovrabbondanza di animali, ma in realtà questo fenomeno è nella maggior parte dei casi dovuto a

¹https://www.asaps.it/79194_osservatorio_asaps_incidenti_con_animali_anno_2023_193_incidenti_gravi_che_hann.html

² Clara Grilo, Elena Koroleva, Richard Andrášik, Michal Bíl, Manuela González-Suárez Roadkill risk and population vulnerability in European birds and mammals, *Frontiers In Ecology and the Environment*. 2020
<https://esajournals.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/fee.2216>

diversi fattori come la frammentazione degli habitat che costringe alcune specie ad attraversare le strade nell'ambito degli spostamenti migratori o per la ricerca di risorse alimentari. In altri casi gli attraversamenti sono dovuti ad attività umane particolarmente invasive come la caccia al cinghiale in braccata.

Oltre al pericolo, gli incidenti con la fauna selvatica comportano inoltre costi economici considerevoli a danno dello Stato e dei privati, tra cui riparazioni ai veicoli, costi medici e per la rimozione dell'animale dalla strada, ma anche ingenti stanziamenti economici da parte degli enti pubblici per il ristoro dei danni subiti dagli automobilisti e dagli altri utenti della strada. Questo problema è particolarmente rilevante nelle aree rurali e in prossimità di parchi nazionali o riserve naturali.

Proposte per ridurre il rischio di incidenti

È possibile ridurre significativamente il rischio di incidenti con misure preventive che consentano di contemperare le esigenze costituzionalmente protette di tutela della fauna selvatica e di sicurezza stradale e quindi di tutela della salute pubblica. Nel corso degli ultimi anni si sono succeduti progetti di studio ed applicazione di pratiche preventive risultate particolarmente efficaci, come il progetto Life Strade e il progetto Life Safe Crossing, mentre il WWF Italia ha promosso direttamente il progetto Orso 2x50.

Quest'ultimo progetto si occupa della conservazione del rarissimo Orso bruno Marsicano, una sottospecie a serio rischio di estinzione localizzata nelle aree interne dell'Appennino centrale. La seconda causa di morte, dopo le uccisioni illegali con arma da fuoco o avvelenamento, è proprio da ricercarsi negli incidenti stradali in cui numerosi animali sono coinvolti. Il progetto ha dunque adottato una nuova tecnologia per la prevenzione in particolare degli attraversamenti notturni nelle aree utilizzate dall'orso come corridoio di dispersione, detta "recinzione virtuale" che consiste nella installazione a bordo strada (su paletti o sul guardrail) di una serie di dissuasori ottici e acustici. L'attivazione dei dispositivi è innescata dalla luce dei fari dei veicoli in transito che genera l'emanazione di luci colorate intermittenti, in spettri di colore ben visibili dai mammiferi, nonché la produzione di suoni che inducono l'animale ad allontanarsi. In tal modo si crea una sorta di barriera che dissuade l'animale ad attraversare la strada in coincidenza col passaggio di veicoli.

Tra le altre azioni preventive fondamentali per ridurre il rischio di attraversamenti vi sono:

1. **Costruzione di passaggi faunistici.** Una soluzione efficace per ridurre il rischio di incidenti stradali con la fauna selvatica è la costruzione di passaggi faunistici. Si tratta di passaggi sopraelevati o sottopassi progettati per consentire agli animali di attraversare in sicurezza le strade senza entrare in contatto con il traffico veicolare. Questi passaggi devono essere situati in aree note per gli attraversamenti animali, adeguatamente mantenuti (eliminando eventuali rifiuti o vegetazione eccessiva) in modo da garantire la connettività ecologica. Per questa ragione è essenziale che i progetti di costruzione di nuove infrastrutture viarie, nonché di rifacimento di quelle esistenti tengano sempre più conto della esigenza di prevedere tali passaggi.

2. **Barriere e recinzioni.** La costruzione di barriere e recinzioni lungo le strade può aiutare a indirizzare la fauna selvatica verso i passaggi faunistici e lontano dalle zone pericolose. Queste misure fisiche possono essere efficaci nel mantenere gli animali lontani dalle strade ad alta velocità. È però necessario rendere obbligatoria la verifica dello stato di manutenzione delle recinzioni a bordo carreggiata a intervalli regolari (ogni sei mesi), nonché la riparazione degli eventuali danni alla struttura. I progetti di riqualificazione delle recinzioni stradali e autostradali devono tenere conto delle caratteristiche della strada e soprattutto del territorio attraversato e dunque della tipologia di fauna presente in quell'area, in modo da rispettare le specifiche esigenze di protezione,

sia degli automobilisti che degli animali. Un sistema di recinzione che rispetti tutti i requisiti di sicurezza necessari deve garantire ottime performance nel tempo in termini di durevolezza, facilità di manutenzione e resistenza. Nel dettaglio, il sistema di recinzione deve essere rafforzato (altezza da terra di almeno 2 metri) in aree interessate da densità particolarmente elevate di specie di fauna selvatica di grande taglia (es. in tratti autostradali che attraversano o costeggiano aree naturali protette) o in aree di presenza di specie di elevato valore conservazionistico.

3. Illuminazione e segnalazione. L'installazione di illuminazione notturna e segnalazione adeguata può aiutare gli automobilisti a vedere meglio gli animali che attraversano la strada. L'uso di segnali lampeggianti o cartelli di avvertimento può aumentare la consapevolezza degli automobilisti.

4. Limiti di velocità adattati. Nei tratti stradali conosciuti per gli attraversamenti animali, è possibile introdurre limiti di velocità inferiori, specialmente durante le ore notturne o quando la fauna selvatica è più attiva. Questo offre agli automobilisti più tempo per reagire in caso di avvistamento di animali sulla strada.

5. Educazione pubblica. Una parte essenziale della soluzione è l'educazione pubblica. Sensibilizzare gli automobilisti sulle potenziali situazioni di attraversamento faunistico e sull'importanza di guidare con attenzione in queste aree può contribuire significativamente alla riduzione degli incidenti.

6. Cogestione. Nelle strade che attraversano aree protette nazionali e regionali, incluse le aree della Rete Natura 2000 appare necessario ricorrere alla stipula di apposite convenzioni tra l'ente gestore dell'area protetta e l'ente proprietario della infrastruttura per favorire strategie di prevenzione degli incidenti stradali causati dall'attraversamento di fauna selvatica. La cogestione della rete stradale all'interno delle aree protette può difatti divenire decisiva per l'adozione di interventi rapidi ed efficaci di mitigazione del rischio investimento tramite la messa in sicurezza di tratti stradali che hanno un particolare impatto su specie di interesse conservazionistico e l'implementazione di sistemi deterrenti che possano limitare la velocità degli automobilisti nei tratti più a rischio (autovelox, dossi, cartellonistica tematica).

6. Gestione e condivisione dati. Disporre che gli enti pubblici che hanno competenza sul territorio e sulla fauna selvatica curino un database condiviso, in particolare con i gestori delle strade e i corpi di polizia stradale, che permetta di individuare le aree a maggiore rischio di impatto (blackspot), nonché le specie animali più inclini ad attraversare nelle singole aree. L'archiviazione e l'analisi di tali dati è utile per prevedere interventi strutturali per migliorare la messa in sicurezza dei tratti stradali più interessati dagli incidenti (tramite installazione di specifiche recinzioni anti-attraversamento e/o dissuasori visivi e acustici per la fauna selvatica e tramite progettazione di strutture adibite al passaggio sicuro della fauna, etc.), ma anche al fine di ottimizzare gli investimenti economici convogliandoli prioritariamente nelle aree a maggior rischio.

Conclusioni

Per tutte le ragioni sopra esposte, considerato che il testo in esame si occupa solamente degli incidenti che coinvolgono animali domestici (vedasi art. 2) che, come si è detto, rappresentano un'assoluta minoranza rispetto a quelli che coinvolgono la fauna selvatica, si richiama l'attenzione della Commissione sulla necessità che il testo venga emendato con l'inserimento di specifiche misure che puntino ad innalzare il livello di sicurezza stradale con riferimento alle attività preventive mirate a minimizzare i rischi di impatti con la fauna selvatica.