
XVII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 2383

>

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

PRATAVIERA, MATTEO BRAGANTINI, ALLASIA, ATTAGUILE, BORGHESI, BOSSI, BUSIN, CAON, CAPARINI, FEDRIGA, GIANCARLO GIORGETTI, GRIMOLDI, GUIDESI, INVERNIZZI, MARCOLIN, MOLTENI, GIANLUCA PINI, RONDINI, SIMONETTI

Modifica all'articolo 47 della legge 29 luglio 2010, n. 120, concernente il miglioramento della sicurezza passiva delle barriere stradali

Presentata il 14 maggio 2014

torna su

Onorevoli Colleghi! L'aumento del traffico su strade e autostrade necessita di un aumento dell'attenzione sul tema della sicurezza stradale: nell'anno 2009, l'Europa ha contato 1.150.000 incidenti, 35.000 decessi e 1.500.000 feriti, con un costo per la società europea di circa 160 miliardi di euro (il 10 per cento delle risorse stanziare in campo medico-sanitario). Una delle categorie più esposte agli incidenti stradali è quella dei motociclisti: secondo dati dell'Istituto nazionale di statistico (Istat) in Italia, tra il 2007 e il 2011, circa il 30 per cento delle vittime di sinistri mortali appartiene alla categoria dei motociclista, una percentuale che in valore assoluto, per il solo 2011, corrisponde a 1.088 deceduti, un dato impressionante se si considera che i motociclisti rappresentano una piccola minoranza degli utenti della strada, senza considerare, poi, il numero di motociclisti che sono rimasti feriti, spesso in modo grave.

Secondo il *Motorcycle Accidents in Depth Study*, fattori esterni (condizioni meteorologiche, del traffico e delle infrastrutture) determinano circa l'8 per cento degli incidenti motociclistici e ne sono concausa in circa un ulteriore 15 per cento. Le infrastrutture inadeguate sono concausa di incidenti nel 25 per cento dei casi, circa il doppio rispetto alla media europea. Nel 2011 la presenza di ostacoli accidentali o fissi sulla strada ha provocato la morte di 96 centauri e il ferimento di altri 2.033. Questi numeri riconfermano la grande importanza che un intervento sulle infrastrutture può avere nella riduzione degli infortuni per i conducenti di motocicli e di ciclomotori. Un impegno in questa direzione della sfera pubblica comporterebbe anche un forte contenimento dei costi sociali provocati dagli incidenti stradali, la cui cifra ammonta, complessivamente, a 30 miliardi di euro.

Molte lesioni permanenti e molti decessi in seguito a cadute con motocicli sono imputabili alle infrastrutture stradali inadeguate, soprattutto le barriere di sicurezza, più che all'impatto dei motocicli con il suolo o con un altro ostacolo.

Il protocollo europeo EN 1317-8 (*Road restraint system – Motorcycle road restraint system which reduce the impact severity of motorcyclist collisions with safety barriers*), studiato dal Comitato europeo per la normalizzazione, è nato con l'obiettivo di mitigare gli effetti dell'urto di un motociclista che, caduto al suolo e separatosi dal motociclo, scivola verso l'ostacolo. Nel giugno scorso, l'Unione europea ha ridotto la proposta di protocollo EN 1317-8 a semplice specifica tecnica, nonostante l'esempio della Spagna avesse dimostrato come potesse essere efficace e nonostante la risoluzione europea 319 del 2010 invitasse a mettere a punto uno standard di omologazione dei guard rail, con test specifici per i motociclisti.

L'Italia ha votato a favore del protocollo proposto, ritenendo necessario definire i requisiti, la classificazione e le modalità di valutazione e di accettazione di sistemi volti a migliorare la sicurezza passiva delle barriere di sicurezza stradali e degli ostacoli nei casi di eventuali impatti dei motociclisti e la legge 29 luglio 2010, n. 120, già prevede l'obbligo per gli

enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade nelle quali si registrano più elevati tassi di incidentalità di effettuare specifici interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale e autostradale, delle pertinenze, degli arredi, delle attrezzature e degli impianti, nonché di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica e delle barriere volti a ridurre i rischi relativi alla circolazione.

L'articolo 47 della stessa legge al comma 2 prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti siano individuate le tipologie di interventi per la sostituzione della segnaletica obsoleta o danneggiata, per la sostituzione delle barriere obsolete o danneggiate, per l'utilizzo di strumenti e dispositivi, anche realizzati con materiale proveniente da pneumatici usati, idonei a migliorare la sicurezza della circolazione stradale, nonché per la sistemazione, il ripristino e il miglioramento del manto stradale, che devono essere effettuati dagli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade.

La presente proposta di legge prevede l'immediato adeguamento dei guard rail ai veicoli a due ruote a motore nei tratti di strade più a rischio.

torna su

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

1. Dopo il comma 1 dell'articolo 47 della legge 29 luglio 2010, n. 120, è inserito il seguente:

«1-bis. Gli enti proprietari e concessionari delle strade extraurbane principali e delle autostrade di cui alle lettere A e B al comma 2 dell'articolo 2 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, provvedono, entro il 31 dicembre 2015, a modificare o a installare barriere di protezione stradale laterale marginale al fine di mitigare gli effetti dell'urto delle cadute dei motociclisti».

Art. 2.

1. Agli oneri derivanti dalla disposizione di cui all'articolo 1 della presente legge si provvede utilizzando le risorse allo scopo destinate dall'articolo 142, comma 124-ter, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.