



AUDIZIONE INFORMALE ASAPS
CAMERA DEI DEPUTATI – IX COMMISSIONE TRASPORTI, POSTE E
TELECOMUNICAZIONI
Mercoledì 27 febbraio 2019

Esame delle proposte di legge recanti modifiche al codice della strada (C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1358 Meloni, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38)

1. Presentazione ASAPS

L'ASAPS, acronimo di Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale, nasce, nel 1991 per iniziativa di un gruppo di appartenenti alla Specialità di Forlì, Cesena, Ravenna e Faenza. Oggi il sodalizio, divenuto in Italia il simbolo stesso dell'impegno a favore della Sicurezza Stradale, conta oltre 15mila soci, tra tutte le forze di polizia, polizie locali e tra la gente comune. I professionisti del settore, riuscirono per la prima volta – in Italia – a parlare fuori dal coro, a dire le cose giuste al momento giusto, iniziando così un cammino di studio e di crescita culturale che in altri stati era già lanciato da tempo. L'ASAPS è oggi presente in tutti gli uffici ed i comandi della Polizia Stradale ed in molti della Polizia Locale, con una struttura di oltre 500 tra referenti provinciali e responsabili periferici. La forza di questa struttura è stata la propria capacità di divenire una vera e propria agenzia, paragonabile – per temi trattati e scientificità dell'approccio alle problematiche – agli uffici ministeriali sorti nel corso degli anni in gran parte dell'Europa e del mondo cosiddetto occidentale. Oggi, i suoi osservatori costituiscono una fonte preziosa di dati e considerazioni, (sulla pirateria stradale, sui contromano, sui bambini coinvolti in incidenti stradali, sulle aggressioni fisiche alle divise durante i controlli su strada, su incidenti con plurivittime, su incidenti con coinvolgimento di italiani all'estero, su incidenti con il coinvolgimento di animali, sui lanci sassi, sulle morti in agricoltura per la guida dei mezzi agricoli ed altri) vere sintesi dell'applicazione tra conoscenza pratica del “pianeta strada” e le profonde implicazioni sociologiche che stanno alla base stessa della società moderna, prima tra tutte la necessità di muoversi, per motivi economici o ludici. Insieme a vari soggetti,



l'ASAPS ha realizzato in questi anni moltissimi testi destinati alla diffusione della conoscenza, come "Limiti di velocità? Ecco quelli reali", "L'alcol e la droga alla guida", "Non bere più del tuo motore" e "Gli utenti deboli della strada", il Punto sulla patente a punti, affrontando gli argomenti ad un linguaggio diverso, appoggiando e promuovendo importanti iniziative legislative come quella sull'omicidio stradale o proponendo iniziative strategiche come l'introduzione della numerazione dei cavalcavia autostradali.

ASAPS collabora da molti anni con campagne di sensibilizzazione con Rai Isoradio e fornisce dati aggiornati, utilizzati da tutte le testate giornalistiche, agenzie di stampa e siti internet di settore. La rivista ufficiale di ASAPS è il Centauro che ha una tiratura di oltre 10mila copie sul territorio nazionale ed è molto diffusa fra le istituzioni che si occupano di sicurezza. L'ASAPS ha la sua sede nazionale in Forlì, via Consolare, 1 - utenze telefoniche: Tel. 0543/704015; fax 0543/701411.

Ha un proprio sito www.asaps.it, con milioni di visualizzazioni ogni anno - ed una e-mail sede@asaps.it.

2. La riforma del Codice della Strada

Dall'introduzione del Codice della Strada con il Decreto Legislativo nr. 285/1992 ad oggi, la mobilità nel nostro Paese ha avuto una trasformazione straordinaria, con nuovi fenomeni e criticità che necessitano di innovative e strategiche misure, sia preventive che repressive. I vari tentativi di riforma del Codice della Strada (d'ora in poi CdS) si sono arenati, come **quello della XVII Legislatura, con un disegno di legge che è stato approvato alla Camera dei Deputati ad ottobre 2014**, ma che non ha poi visto la discussione neppure nell'Aula di Palazzo Madama al Senato, nonostante il testo fosse stato condiviso da tutti i gruppi parlamentari, con ottime iniziative e con vari spunti da sviluppare attraverso una serie di decreti. Altro aspetto critico, è la **mancata attuazione – a distanza di nove anni - di numerosi decreti attuativi, previsti dalla Legge nr. 120/2010**, come per il contrasto al fenomeno c.d. dei "prestanome", cioè persone giuridiche e fisiche intestatarie di centinaia di veicoli (spesso con proprietari che nulla dichiarano al fisco) ma utilizzati dalla criminalità (art. 12 c.4), o del c.d. "drogometro", strumento da utilizzare per il contrasto alla guida alterata su strada, che necessita di un apposito decreto interministeriale (art. 187 c.2-bis CdS), sulla ripartizione e destinazione dei proventi delle sanzioni derivanti dai controlli sulla velocità (art. 25 c.2), sull'educazione stradale (art. 230 CdS e art. 45 c.2 e c.3), sull'utilizzo dei farmaci che risultano pericolosi



per la guida (art. 55 c. 2 e 4), sulla trasmissione, in via telematica, dei dati relativi all'incidentalità stradale da parte delle Forze dell'ordine e degli enti locali (art. 56). Occorre partire perciò da principi base che riorganizzino le disposizioni del CdS secondo criteri di coerenza e di armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore, con quelle dell'Unione europea e quelle derivanti da accordi internazionali, nonché con le norme sulla competenza delle regioni e degli enti locali. Il testo del CdS va semplificato e reso più performante rispetto alle norme di attuazione, che vanno migliorate, con un rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile, del contrasto dei comportamenti più pericolosi (anche un utilizzo intelligente delle tecnologie e dei sistemi di videosorveglianza ma pure con una maggiore presenza di Forze dell'Ordine sulle strade) e al miglioramento della sicurezza stradale, con particolare riferimento all'utenza più debole.

3. Il contrasto alla distrazione

Il tema dell'utilizzo di determinati apparecchi durante la guida (art. 173 C.d.S.) (C. 219 Schullian (art. 19) C. 1113 Pagani (art. 6) C. 1366 Maccanti (art. 14) C. 1368 Scagliusi (art. 9), rappresenta per ASAPS una assoluta priorità, da contrastare con fermezza e con la modifica anche sulle sanzioni accessorie, come la sospensione della patente fin dalla prima violazione, oltre all'inasprimento delle sanzioni pecuniarie. Con riferimento poi alla proposta di modifica da apportare al comma 2 di inserire il divieto di utilizzare altri dispositivi (smartphone, computer portatili, notebook, tablet, ecc..) ASAPS esprime parere favorevole.

4. La proposta sui 150 km/h in autostrada

Se dovessimo fare una istantanea che fissi i motivi del no dell'ASAPS alla proposta basterebbero 4 parole: PERICOLOSI, COSTOSI, INQUINANTI E INUTILI

Partiamo dalla premessa che di fatto l'articolo 142 del CdS già prevede la possibilità di elevare il limite a 150 km *“Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati,(13) gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli*



appositi segnali, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio.”

Ma nessuna concessionaria lo ha mai elevato non ravvisando le condizioni di sicurezza indicate dal Codice. Ora verificiamo i fatti concreti. Sicuramente l'elevazione del limite comporterà un maggior consumo (con i costi attuali dei carburanti...!) e un maggior inquinamento. Non si discute.

Di fatto con questa riedizione del vecchio progetto Lunardi (2001) non si guadagnerà assolutamente tempo perché è dimostrato che ad una elevazione del limite anche di soli 10 km (di più per 20 km) aumenterebbero parallelamente i sinistri, magari anche di lieve entità ma che causerebbero più frequenti code e rallentamenti, quindi si correrebbe di più per fermarsi più spesso, è indubitabile. I 20 km/h in più in un tratto come quello da Milano a Rimini farebbero guadagnare il prezioso risultato di arrivare al mare circa 20 minuti prima. Una differenza essenziale...

Davvero pessima l'idea di portare a 150 km/h il limite massimo di velocità in alcune tratte autostradali: figlia di valutazioni molto discutibili sotto svariate sfaccettature, in primis quella della sicurezza, come sottolineano vari esperti.

Infatti, ci permettiamo di ricordare quanto segue:

- 1) Mentre la velocità da 130 a 150 all'ora aumenterebbe “solo” del 15%, l'energia cinetica del mezzo aumenterebbe del 33%: ma del 33% si vedrebbero incrementati anche forze centrifughe e spazi di frenata (dipendenza dal quadrato della velocità);
- 2) fermarsi, a 150 all'ora, richiederebbe così un aumento di spazio di frenata (rispetto ai 130) pari a circa 27.5 m con fondo ottimo e di circa 55.0 m con fondo bagnato;
- 3) l'altezza equivalente di caduta di un mezzo, ai 150 all'ora, porrebbe il mezzo ben 22 metri più in alto rispetto ai 130;
- 4) su una tratta di 100 km, il risparmio di tempo, da 130 a 150, sarebbe pari a poco più di 6 minuti: tempo ridicolo rispetto ai rischi assunti...

Con questa modifica si verificherà la situazione assurda che chi corre fino a 200 km/h (di media!) se la caverà con appena 173 euro di sanzione (121 euro se si paga entro 5 giorni) e solo 3 punticini di prelievo



(come per un sorpasso irregolare di lieve entità, come accendere gli abbaglianti quando non consentito, o viaggiare in sovraccarico).

Infatti tenuto conto del 5% di tolleranza sul misurato, avremo $200 - 5\% = 190$ e saremo entro i 40 km oltre il limite.

Ecco in sintesi la nuova scheda dei limiti e delle rispettive sanzioni:

Fino a 157 km/h nessuna sanzione.

Fino a 167 km/h (di media!) 42 euro e 0 (zero punti decurtati)

Fino a 200 km/h (di media!) 173 euro e appena 3 (tre) punti decurtati.

Fino a 221 km/h (di media!) 544 euro e 6 (sei) punti decurtati

Oltre 221 km/h (di media!) 847 euro e 10 punti decurtati .

Insomma torna la licenza di correre senza troppi problemi per i tifosi della velocità.

Per quanti andranno alla media di 200 km/h i 3 punti persi saranno un'inezia rispetto a un corredo di 26 punti in dotazione al 90% dei patentati.

E il differenziale di velocità qualcuno lo ha considerato prima di avanzare la proposta? Cos'è? Facciamo un esempio. Nelle autostrade a tre corsie pur con il tutor i camion non spariranno d'incanto giusto?

Bene, allora accadrà di vedere un camion che va in sorpasso ad 82 km/h rispetto ad un altro che va ad 80. Il che significa che per un paio di km le due corsie di destra e centrale saranno occupate e nella terza di sorpasso si butteranno tutti, compresi quelli che viaggeranno ad almeno 157 km/h senza sanzione e gli altri che non se ne preoccuperanno. Lì si vedranno gli schianti e i micidiali salti di corsia. Assisteremo a continui ed "abbozzanti" lampeggi alle nostre spalle, perché ci sarà sempre un numero elevato di automobilisti che si fionderanno sulla terza di sorpasso a velocità assurde.

Le berline di oggi permettono maggiori velocità per i sistemi di sicurezza ultramoderni di cui sono dotate? In parte può essere vero, ma una cosa è se la superberlina la guida Vettel e una cosa è se la guida un sessantenne o un ultraottantenne che ha due secondi di tempo di reazione. Cosa facciamo andremo anche ad una selezione dei conducenti?

Ma se le macchine sono oggi molto più sicure come mai nessun paese al mondo ha pensato o pensa di elevare i limiti di velocità? Anzi in alcuni paesi (vedi Francia e Spagna) si stanno abbassando di 10 km i



limiti delle statali. Qualcuno ci dirà subito che in Germania in molti tratti esistono solo limiti consigliati di 130 km/h. Premesso che per un tedesco un limite consigliato è un ordine e per un italiano un limite ordinato è un consiglio, pare che siano in corso riflessioni anche nel paese della Merkel. Abbiamo forse in Italia un parco veicoli migliore degli altri stati? No, è un parco veicoli più datato con una media di 11 anni di vita. La strada peraltro è fatta per tenere conto delle qualità medie dei conducenti (giovani inesperti, anziani, stranieri) e non solo dei più performanti.

Ricordiamo in conclusione che il Tutor in larga parte è stato determinante per ottenere risultati molto positivi e addirittura clamorosi. Ma il Tutor è stato progettato per limitare le velocità, secondo i limiti massimi previsti, non per permettere poi di elevarli.

In conclusione l'elevazione del limite secondo ASAPS non porterà concretamente nessun vantaggio, ma comporterà solo svantaggi: più consumi, più inquinamento, più rischi di incidenti e inutili e spesso inesistenti guadagni di tempo.

5. Proposte ed analisi dei vari disegni di legge

Analizzando più attentamente le proposte ora in discussione in questa Commissione, si è favorevoli all'introduzione del concetto di "utente vulnerabile" che dovrebbe riguardare però solo motociclisti e ciclomotoristi, lasciando la denominazione di "utente debole" ai pedoni e ai ciclisti (Direttiva 2008/96/CE come indicato nell'Allegato I, p. 2, lett. d) del D.Lgs. n.35/11). Per quanto attiene la riservazione della sosta con la creazione di stalli rosa per donne in gravidanza e/o neomamme e stalli rossi per ambulanze si ritiene che i singoli Comuni possano individuare tali aree nel rispetto di una normativa che riguardi gli interessi pubblici complessivi. Il tema della riservazione di corsie e strade per il trasporto pubblico con possibilità di circolazione delle biciclette, riguarda la sicurezza dei ciclisti e pertanto si ritiene che solo con una analisi approfondita possa essere concessa la circolazione, ma senza ridurre la già bassa velocità commerciale del trasporto pubblico. La proposta di inserimento, tra i segnali di indicazione anche di "altri segnali che indicano messaggi sociali e di sensibilizzazione" non trova d'accordo l'ASAPS poiché la segnaletica stradale ha scopi ben precisi, deve essere infatti essenziale, efficace e completa, al fine di non portare a distrazione gli utenti con messaggi che non risultano pertinenti con la circolazione stradale.



Con riferimento alla possibilità di realizzare la cosiddetta “casa avanzata” per le biciclette l'ASAPS ritiene sia necessario un approfondimento per verificare che tipo di influenza potrebbe avere questa innovazione ai fini della circolazione e del transito anche dei mezzi pubblici e di soccorso.

Rimanendo in tema di velocipedi, ASAPS è favorevole alla circolazione in controsenso ma su strade quartierali, ove già vige il limite di velocità di 30 km/h, con larghezza della carreggiata da definire con apposito decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con l'analisi dei sinistri avvenuti negli ultimi 10 anni, e con un periodo di sperimentazione di almeno un anno sotto la competenza dei sindaci, al termine del quale si potrà rendere definitivo il provvedimento, che comporta sicuramente rischi per l'utenza. Infatti un discorso è prevedere la circolazione in controsenso dei velocipedi in una città con un limitato parco di questi mezzi, un altro è prevederlo nelle città ad altissima vocazione ciclistica come i centri di pianura dell'Emilia Romagna o del Veneto nelle quali, specie nei giorni di mercato, anche nelle province più piccole si spostano in bicicletta e contemporaneamente alcune decine di migliaia di mezzi a pedali. Si potrà verificare che arriveranno controsenso decine e decine di ciclisti dall'andamento incerto (tanti sono anche gli anziani) e dalla lenta percezione della situazione e delle condizioni di rischio. Altro aspetto da considerare è quello delle città con planimetria completamente piatta e città che hanno colline con saliscendi, quindi acceleratrici della velocità lato discesa, in un contesto di obiettivo maggior rischio. Si considerino anche gli ingressi dei veicoli dalle laterali delle singole strade.

ASAPS è favorevole a regolamentare da subito i mezzi elettrici utilizzati per la mobilità personale, a patto che vengano indicate le strade utilizzabili e che siano definite le caratteristiche tecniche che non dovranno essere assimilabili ai velocipedi (art. 3 del C. 1368 On. Scagliusi) ma con attenzione alla sicurezza dell'utenza in generale.

Per l'aspetto relativo al divieto di fumare durante la guida (introduzione art. 173-bis C.d.S.) (C. 1368 Scagliusi art. 10) ASAPS pur essendo favorevole alla proposta che ha un prezioso connotato di tutela della salute, tesa a contrastare un altro (minimo) motivo di distrazione alla guida, fa notare le difficoltà nel sanzionare un simile comportamento. Già oggi gli agenti assistono a veloci “lanci” del cellulare alla vista della pattuglia mentre i conducenti dei veicoli lo stanno utilizzando, domani non vorremmo che dentro



l'abitacolo del mezzo si verificasse un più pericoloso lancio della cicca accesa con le conseguenze immaginabili. Le pattuglie oltre che di etilometro dovrebbero poi essere dotate anche di un estintore!

Con riferimento alla circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide, per la previsione dell'esenzione della corresponsione di alcuna somma nelle aree di sosta a pagamento per i veicoli a servizio delle persone con disabilità (fatto che è già presente in molte città italiane), ASAPS esprime parere favorevole ma si chiede contemporaneamente l'introduzione di una banca-dati nazionale per i controlli sui permessi disabili, per verificare in tempo reale ad esempio

l'esistenza in vita del titolare, considerato l'avvio dell'Anagrafe Nazionale della Popolazione Residente.

Per quanto attiene i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie (art. 208 C.d.S.) ASAPS chiede l'attuazione della rendicontazione delle azioni effettuate dagli Enti Locali, come già previsto dalla Legge nr. 120/2010, ma non attuata per mancata approvazione del relativo Decreto.

6. Altre proposte da introdurre

Grazie agli osservatori di ASAPS, ai dati pubblicati da Istat e ai fenomeni che i nostri iscritti (per la maggior parte appartenenti alle Forze di Polizia dello Stato e Locali) descrivono sulle strade, risulta necessario intervenire anche su questi fenomeni:

- riordino dei compiti di polizia stradale, anche attraverso la specializzazione delle funzioni delle diverse forze dell'ordine, e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, come per quelli autostradali;
- creazione di una banca dati unica relativa alle infrazioni stradali;
- revisione dell'apparato sanzionatorio e revisione del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, anche individuando ambiti di competenza diversi tra autorità amministrativa e autorità giudiziaria e semplificazione delle procedure per il ricorso al prefetto. Verifica periodica delle sentenze dei Giudici di Pace sugli aspetti di merito, spesso basati solo su suggestioni e senza un reale supporto e conforto dei regolamenti e delle qualità tecniche dei mezzi specialistici utilizzati dalle forze di polizia che operano sulla strada;



- introdurre una nuova disciplina generale e specificazione delle modalità di sosta e di transito dei veicoli adibiti al servizio di invalidi, con la creazione di una banca-dati nazionale dei permessi disabili, per contrastare in maniera efficace gli abusi e gli usi indebiti che quotidianamente si verificano in Italia;
- riduzione dei tempi per la revisione annuale degli etilometri, con apertura di nuovi centri di revisione in Italia, considerati i ritardi attuali nella restituzione degli apparati che rimangono fermi anche per 8/10 mesi e la modifica del D.M. nr. 196/1990, con la previsione di verifiche biennali anziché dopo un solo anno;
- l'unificazione in un unico archivio dei dati concernenti la proprietà e le caratteristiche tecniche dei veicoli attualmente inseriti nel pubblico registro automobilistico e nell'archivio nazionale dei veicoli, che a tutt'oggi non risulta attuata anche per il Documento Unico di circolazione;
- modifica dell'art. 187 CdS eliminando l'accertamento dello stato di alterazione e sanzionando esclusivamente l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope prima di essersi posti alla guida di un veicolo, considerato che sono pochissime le condanne per tale comportamento, per le difficoltà delle forze dell'ordine di dimostrare l'alterazione.

Forlì, 27 febbraio 2019

IL PRESIDENTE

Giordano Biserni