

Roma 27 febbraio 2019

OGGETTO: audizione dell'associazione italiana familiari e vittime della strada da parte della commissione dei trasporti in merito alle modifiche al codice della strada.

L'associazione italiana familiari e vittime della strada Onlus deve purtroppo rilevare che, nonostante gli sforzi, nonostante l'adeguamento del codice penale con l'introduzione di una nuova fattispecie di reato, quella dell'omicidio stradale, sulle nostre strade si continua a morire, la strage non accenna a diminuire.

Le ragioni sono molteplici, da una società che corre senza una meta precisa alle mancanze di utenti e di gestori, alla mancanza di certezza del diritto, della pena e della quasi assente rieducazione del colpevole.

Il codice della strada è obsoleto, e va preso atto con gratitudine che questo nuovo governo ha iniziato l'iter per la revisione di questa importante legge che può cambiare in meglio l'attuale situazione.

La nostra associazione può proporre diverse modifiche, sia di carattere peculiare, come correzioni di errori, che di carattere generale, per fornire una linea guida che valga da ispirazione per chi poi procederà alla stesura.

Proposta 1) Adeguamento dispositivi luminosi per i velocipedi in ore notturne.

Comma modificato dal decreto-legge n. 151/2003, conv. con legge n. 214 del 1° agosto 2003.
si chiede di modificare

A) Si propone di modificare l'art. 68 comma 2 da
" I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) del comma 1 devono essere presenti e funzionanti nelle ore e nei casi previsti dall'art. 152, comma 1. "

a

"I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) del comma 1 devono essere presenti e funzionanti nelle ore e nei casi previsti dall'art. 153, comma 1"

B) Si propone di modificare l'art. 153 togliendo la parola "a motore"

E' evidente poi che, purtroppo, la modifica apportata all'art. 153 dalla Legge 214/2003 ha determinato l'inapplicabilità della sanzione per i conducenti di velocipedi che non utilizzano i dispositivi di illuminazione nei casi previsti dall'art. 153, comma 1 CdS, in quanto i velocipedi non sono veicoli a motore e neppure rimorchi (la sanzione è oggi applicabile solo ai veicoli a motore e rimorchi).

Si arriva quindi al paradosso che non esiste proprio il precetto dell'obbligo di utilizzo del dispositivo per le biciclette in orario notturno.

Proposta 2) Sensori di parcheggio "Salvabimbi"

A) visto e considerato che ogni anno capita di leggere di bimbi investiti nel cortile di casa da familiari in fase di manovra, si propone di rendere obbligatori, di serie, i sensori di retromarcia nella speranza di salvarne qualcuno. La nostra associazione ama definire questi dispositivi come "salvabimbi". Crediamo che tale terminologia possa incentivare la produzione e installazione anche sulle macchine che ne sono sprovvisti.

Proposta 3) modifica Art. 142 comma 1

- A) visto e considerato che anche nei casi in cui alla velocità non sia la principale causa di incidenti, questa ne modifica comunque in peggio gli esiti.

L' Aifvs, da sempre contraria ad elevare i limiti di velocità in autostrada, propone di togliere tutta la parte dell'art. 142 comma 1 che concede la possibilità di elevare il limite di velocità ai gestori

Va sottratta alla possibilità ai gestori, che sono enti che generano profitto, di decidere sulla velocità di percorrenza delle proprie strade, perché la velocità è' in assoluto il fattore di rischio più elevato sulla strada. Se tutti andassero ai 10 km orari non ci sarebbero più morti o feriti.

Proposta 4) rendere più agevole e piu' efficace il controllo della velocità alle forze dell'ordine.

- A) si propone inoltre di abrogare completamente il comma 6-bis ed eliminare tutti quelle norme che rendono difficoltoso l'accertamento delle violazioni e la riscossione delle sanzioni.

A nostro parere, è' un controsenso effettuare dei controlli sulla velocità previa segnalazione del controllo stesso, da un lato viene meno il fattore deterrente, da un altro lato genera pericolose situazione di frenate brusche o rallentamenti, in prossimità dei cartelli di avviso, causando situazioni di potenziali pericoli non indifferenti.

Proposta 5) installazione dispositivo Isa, per la limitazione automatica della velocità.

- A) Il primo gennaio del 2015 un gruppo di esperti del settore del traffico e della mobilità professionisti, ambientalisti e docenti universitari - lanciava l'appello "Un Filo di Sicurezza", volta al contrasto dell'incidentalità grave sulle strade.

L'automobile è uno strumento importante, spesso indispensabile, che però, 3500 volte all'anno solo in Italia, uccide; una altissima percentuale degli incidenti è dovuto a cause imputabili ai conducenti, e la velocità eccessiva è la causa principale di quelli che comportano gli esiti più gravi".

Cos'è ISA? un'auto che interagisce - tramite il GPS con la velocità previste sulle infrastrutture stradali e l'adeguа automaticamente, rispettando i limiti previsti dal codice della strada. Risultati attesi: diminuzione di morti e feriti gravi ed azzeramento delle multe per eccesso di velocità, diminuzione dell'inquinamento da idrocarburi fossili.

Si propone quindi l'introduzione di serie del dispositivo ISA, Il dispositivo per la limitazione automatica della velocità sui veicoli a motore. Anche in questo caso si potrebbero prevedere incentivi che ne favoriscano l'installazione sui veicoli già esistenti.

Proposta 6) dispositivi rilevazione tasso alcolemico

- A) si propone di attivarsi al fine di ridurre i tempi di attesa per le revisioni dei dispositivi per il controllo del tasso alcolemico e si propone l'omologazione di strumentazioni portatili idonee al controllo delle sostanze stupefacenti.
B) si propone l'omologazione di strumentazioni portatili idonee all'accertamento della guida sotto effetto delle sostanze stupefacenti.

Proposta 7) esclusione dell'art. 186 dal fatto di lieve entità penale

A) Si propone di escludere dall'art. 131 bis cp il comma 2 lettere b e c dell'art 186 ed il comma 7

Così come è formulato oggi l'art. 131 bis del codice penale potrebbe ricomprendere gravi violazioni del codice della strada come quelle previste dall'art. 186 del codice della strada.

Proposta 8) Il trasporto scolastico. Modifica dell'art. 172 comma 4

È incredibile e forse una delle mancanze più gravi del codice della strada. Permettere ai bimbi di statura inferiore a 1.50 metri di poter viaggiare senza la cintura di sicurezza sui veicoli ad esempio del trasporto scolastico è molto pericoloso e ogni anno non si contano gli incidenti di questo tipo.

Non è accettabile che ci siano autobus che girano con 20 bimbi senza cintura e serva solo un accompagnatore che ovviamente, in caso di incidente, non potrebbe nulla per difenderli. Si tratta del trasporto scolastico, con il quale devono confrontarsi tutte le amministrazioni locali. Ogni giorno centinaia di migliaia di bimbi utilizza questo mezzo per recarsi a scuola.

Proponiamo l'abrogazione completa del comma 4 dell'art. 172.

Proposta 9) adeguamento articolo 172 comma 10 del cds

Prevedere uno specifico obbligo per il conducente di far indossare la cintura di sicurezza a tutti gli occupanti e non solo ai minori.

Proposta di cancellazione della parte relativa alla distinzione tra minori e maggiorenni dal comma 10

Proposta 10) modifica dell'art. 142 comma 12 ter in termine di investimenti dei proventi dalle sanzioni relative all'eccesso di velocità.

L' AIFVS giudica inadeguata l'espressione "....12bis destinano le somme"

Si propone di modificare in "devono obbligatoriamente destinare le somme"

Purtroppo capita che gli enti utilizzino le somme in questione per altri capitoli di bilancio e c'è poco controllo in merito. Inoltre è necessario definire bene cosa si tratta per progetti di messa in sicurezza e di potenziamento delle attività di controllo. Scritto così, anche la benzina che viene messa nelle volanti potrebbe essere intesa come potenziamento dell'attività di controllo.

A nostro avviso, il comma in questione è troppo generale e lascia il fianco ad interpretazioni che ne hanno svilito completamente la sua funzione originaria.

Proposta 11) modifica dell art. 142 comma 12 quater per la rendicontazione

A nostro avviso le riduzioni sono troppo leggere in caso di mancata rendicontazione. Il problema è reale e riscontrato dalla nostra associazione che si sta battendo da anni per avere i resoconti da parte dei gestori dei tratti stradali ma le risposte sono evasive oppure totalmente mancanti.

Proposta 12) modifica art. 171 del cds. Il casco obbligatorio

A nostro avviso il comma 3 va modificato.

In certe zone di Italia, purtroppo, il casco non è indossato da quasi tutti gli utenti. È necessario procedere alla confisca del veicolo in caso di omissione del casco, e serve alla prima infrazione. La sanzione amministrativa e il fermo amministrativo con custodia del proprietario sono provvedimenti risibili, disattesi.

La nostra associazione stima che questo sia un problema molto importante, che ha conseguenze enormi in termini di perdita e lesione della vita umana. È necessario intervenire è molto seriamente per fermare questo pericoloso malcostume.

Proposta 13) aumentare le sanzioni per le violazioni dell'art. 188 sosta dei veicoli riservati alle persone diversamente abili

Proposta 14) modifica articolo 195 2 bis e art. 6-ter della legge 160/2007

È stato previsto un aumento per le violazioni commesse dopo le ore 22 e prima delle ore 7 le cui maggiori entrate confluiscono (o dovrebbero confluire) nel "fondo contro l'incidentalità notturna" e dovrebbero essere impiegate in attività di contrasto dell'incidentalità notturna. Il tutto spesso si esaurisce nel finanziamento di corsi volti all'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado ma necessita di essere impiegato anche per il rafforzamento delle attività di controllo proprio in quella determinata fascia oraria

Proposta 15) art. 211 cds . Il ripristino dello stato dei luoghi

Si propone di fissare un tempo massimo certo per la riparazione e ripristino dei luoghi dopo scontri incidenti o altro. A volte, guardrail spaccati o cedevoli, sono fronteggiati con la semplice segnalazione di pericolo generico, e il cartello rimane anni prima che si effettui il ripristino.

Proposta 16) educazione stradale. Art. 230 cds.

Da anni chiediamo che la società civile possa partecipare fattivamente ai tavoli dove discute, dove si programma, dove si controlla. Purtroppo, spesso le associazioni non trovano il loro giusto spazio. L'art. 230 è un esempio chiaro di queste mancanze. Non v'è riferimento alcuno alle associazioni, alla società civile, capace di portare sempre un contributo positivo a chi governa e chi amministra.

Possiamo capire che nel 1992 non ci fosse internet e la comunicazione digitale, ma ora il legislatore dovrebbe adeguare a inserire obbligatoriamente, quando si parla di educazione stradale, la preziosissima opera di tutte quelle persone che ogni giorno fanno volontariato e dedicano la propria vita proprio a questo.

Sarebbe un giusto riconoscimento.

Queste audizioni dimostrano perfettamente che le associazioni sono importanti.

Per esempio, senza voler togliere niente a nessuno, La nostra AIFVS è stata citata due volte, nella persona di Alberto Pallotti, per grandi meriti relativi all'approvazione della legge dell'omicidio stradale. Per alcuni, senza l'intervento delle associazioni questa legge fondamentale non esisterebbe neanche!

Credo si possa estendere l'art. 230 anche alle associazioni, anche per la programmazione e realizzazione, e destinare fondi dedicati per i progetti da riservare alle associazioni.

L'educazione stradale è la prima opera da realizzare e incentivare, purtroppo non si fa abbastanza.

Forse i programmi educativi possono essere migliorati. La nostra associazione ha programmi all'avanguardia per educare i giovani utenti della strada. La nostra testimonianza è una garanzia di attenzione e di serietà. Solo ascoltando chi ci è passato si può davvero capire il problema.

Proposta 17) art. 173 comma 3 bis. L'uso dello smartphone.

Inutile dire che si tratta di uno dei problemi più gravi e sentiti dalla popolazione.

Purtroppo si tende a pensare che basti il kit vivavoce per risolvere questa problematica. La distrazione si verifica non solo nelle telefonate.

E' necessario incentivare la produzione di sistemi che impediscano di usare il cellulare durante la guida.

Perché non sono solo le telefonate il problema, ma l'uso di applicazioni come messaggistica Facebook e altri social network.

Non si può ignorare il fatto che è un problema molto grave e causa indiscutibile di calo di attenzione che aggrava la strage stradale con numeri preoccupanti.

Bisogna impedire l'uso dei telefonini con meccanismi in grado di bloccare la ricettività del cellulare mentre si è alla guida.

Non bastano i sistemi audio viva voce. Anzi a volte rappresentano un problema. Il senso dell'udito è fondamentale per la percezione del pericolo. L'utente durante la guida non dovrebbe telefonare, neanche in viva voce, perché rappresenta una distrazione.

Dobbiamo impedire che l'utente prenda in mano il telefono e si distraiga anche senza fare una telefonata. Dovremmo pensare ad un veicolo completamente isolato.

Più fattivamente, pensiamo al cruscotto, oppure al bracciolo destro del conducente che abbia uno spazio sicuro per mettere il cellulare obbligatoriamente durante la guida.

E questo spazio deve proteggere la connettività del cellulare con il blocco delle frequenze radio.

La centralina dovrebbe essere in collegamento con il bracciolo intelligente per poter stabilire con certezza in caso di incidente stradale se il cellulare fosse inserito nell'apposito bracciolo per disincentivarne ulteriormente l'uso.

Inoltre, il ritiro della patente va disposto subito e non alla seconda infrazione nel giro di un biennio.

Proposta 18) divieto di sosta 158

Troppo spesso accade che veicoli professionali stazionino nelle aree di sosta di emergenza delle autostrade nelle ore notturne. Questo accade perché non trovano posto nelle aree di sosta attrezzate, e sono costretti per il rispetto dei limiti di orario e di riposo a fermarsi.

Noi possiamo capire oggettivamente la situazione ma non si può tollerare questo ingombro non sicuro. Le aree di sosta di emergenza devono essere utilizzate il meno possibile, e solo per situazioni di emergenza.

Se diventano piazzole per la sosta di veicoli di grandi dimensioni di fatto rappresentano un ostacolo pericoloso in caso di fuoriuscita del veicolo.

Non si contano i danni derivanti da questo fenomeno. Va normata la sosta in queste aree e vanno previste sanzioni per i gestori che non dotano le proprie strade, soprattutto a pagamento, di condizioni idonee di sicurezza.

Considerazioni di carattere generale :

- 1) È necessario incentivare la produzione e installazione di guard rail o altri sistemi per proteggere i motociclisti. Non si può più negare il fatto che i vecchi sistemi siano pericolosissimi per i veicoli a motore a due ruote. Esistono numerosi sistemi efficaci, basta avere la volontà di usarli. Si potrebbe procedere gradualmente, per le nuove installazioni e per la sistemazione di quelle che devono essere sostituite, per poi arrivare ad adeguare tutto.
- 2) È necessario aver ben presente il concetto di responsabilità dei gestori delle strade. Capendo tutti i fattori in gioco comunque il trasporto stradale rappresenta un business enorme. Chi gestisce le strade può contare su profitti elevati e ne deve rispondere chiaramente, in termini di sicurezza e di gestione trasparente. I casi degli ultimi anni, dalla tragedia del cavalcavia dell'A16 allo schianto del bus ungherese a Verona, al crollo del ponte di Genova mettono in luce una realtà che esiste. Va normata la responsabilità del gestore e fissati dei limiti precisi per definire le responsabilità.
- 3) Come precedentemente accennato, è necessario creare un organo di controllo generale, una commissione permanente, una tavola rotonda con tutti gli enti, a livello centrale e non periferico come oggi accade, con scarsi risultati. Ed è necessario a che venga inserita la presenza di membri delle associazioni o della società civile. Chiediamo l'istituzione di una commissione della sicurezza dei trasporti con la presenza di associazioni o di membri della società civile.
- 4) Chiediamo che il sistema delle statistiche sia aggiornato. Abbiamo dei casi gravissimi dove i feriti muoiono dopo diversi mesi dall'incidente stradale ma non sono conteggiati, sottostimando la strage stradale. Pensiamo di includere in qualche modo i casi di suicidio derivanti dalla morte di un familiare strettissimo, come il caso della mamma di Alex di Stefano, conteggiata nei decessi da suicidio ma in realtà vittima dello stesso incidente stradale dove è perito il figlio. Esiste un reato di istigazione al suicidio. Quando ti ammazzano un figlio drogati, ubriachi, in contromano, un genitore può non reggere e "decidere" di togliersi la vita. Sembra un gesto volontario ma non lo è. Pensiamo anche ai casi nei quali sopraggiungono morti o gravi conseguenze di salute ai familiari che vengono raggiunti dalla notizia del decesso di un loro congiunto. Anche in questo caso sfuggono alla percezione. Qui si parla di statistiche, che rappresentano un fenomeno. E che ne determinano leggi, provvedimenti speciali, sentenze nei tribunali. La nostra associazione conta molti di più morti dei 3200 che contano le statistiche ufficiali. Va creato un organo per la raccolta dei dati, oppure va inserito nell'istante un rappresentante delle associazioni in grado di portare all'attenzione i casi più rilevanti.

F.to il presidente nazionale Alberto Pallotti