



FAISA-CISAL
Federazione Autonoma Italiana Sindacale Autoferrotranvieri



Audizione informale della FAISA-CISAL presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati (27 febbraio 2019) nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti "Modifiche al codice della Strada".

Signor Presidente, Onorevoli Deputati,
vorremmo, in primo luogo, rivolgerVi un deferente saluto e un doveroso ringraziamento per l'invito a partecipare all'audizione che questa Commissione ha promosso nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti "Modifiche al codice della Strada".

Solo per nostra memoria ricordiamo che, il Codice della Strada nei suoi principi generali richiama la sicurezza delle persone, nella circolazione stradale facendole rientrare nelle finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.

Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione; di promuovere l'uso dei velocipedi.

Altro principio generale è quello di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali, ed a tal fine, ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il Piano nazionale per la sicurezza stradale.

In tal senso, non possiamo ignorare come la concreta e totale realizzazione di questi fini sia nel complesso fortemente condizionata anche da una rete stradale che, in maniera geograficamente disomogenea, presenta elementi di vulnerabilità significativi.

Orbene, le proposte di legge in esame, che non commenteremo in ogni loro parte ma che ci limiteremo ad osservare solo in quella che ci vede interessati come prevalenti portatori di interessi, introducono in senso generale, a nostro parere, elementi limitanti la salvaguardia della sicurezza.

Nello specifico, appaiono preoccupanti le ipotesi in cui in una si prevede che all'interno dei centri abitati, potrà essere consentita, con ordinanza del Sindaco, nelle strade riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana, l'accesso e la circolazione di biciclette (**punto i, comma 1, art. 7**), e

nell'altra, addirittura, consentire, nelle strade o nelle zone all'interno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, la circolazione dei ciclisti anche in senso opposto a quello della marcia di tutti gli altri veicoli, sebbene segnalata mediante l'aggiunta, ai segnali verticali di divieto e di obbligo generico, di un apposito pannello integrativo indicante l'eccezione per i velocipedi (**comma 1 bis, art. 182**).

La prima ipotesi peraltro, aldilà del già dichiarato pericolo, banalizzerebbe nei fatti, le c.d. "corsie preferenziali" ovvero quella parte di carreggiata riservata ai mezzi del trasporto pubblico (quali autobus di linea, taxi e tram) e ai mezzi di emergenza, molte volte delimitate proprio per evitare intralci ed accessi indisciplinati, e quindi utilizzate quale strumento per perseguire i fini innanzi descritti

Ciò non di meno, la prima ipotesi in esame, ripetiamo, aldilà della riduzione implicita della sicurezza per chi garantisce e per chi fruisce del servizio pubblico, ridurrebbe fortemente la velocità commerciale, che per i servizi pubblici esprime l'effettiva quantità di tempo spesa per compiere un dato percorso, oltre ad essere un importante elemento di valutazione per l'imminente fase competitiva di attribuzione del servizio di pubblico trasporto.

Appare inutile ed altrettanto preoccupante quanto si propone al **comma 2 b dell'art. 115** del testo in esame, ovvero che *"Chi guida veicoli a motore non può aver superato: anni sessantacinque per guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone. Tale limite può essere elevato, anno per anno, fino a settanta anni qualora il conducente consegua uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale, con oneri a carico del richiedente, secondo le modalità stabilite nel regolamento.*

Tale previsione introdurrebbe l'innalzamento "ordinario" dei limiti per ottenere il rinnovo della patente di guida da **60 a 65** anni, cosa che oggi è prevista solo in regime di proroga e dopo aver effettuato apposite verifiche di idoneità, e con le modifiche, addirittura sino a settanta anni.

Peraltro, sebbene argomento sia apparentemente slegato da quello in esame, a supportare la tesi della discutibilità dell'innalzamento proposto dei limiti, vi è la **corretta previsione previdenziale** che, per il personale viaggiante addetto ai pubblici servizi di trasporto, riconoscendo la particolare gravosità del lavoro svolto, l'art. 4 del D.P.R. 28 ottobre 201 n. 157, disponendo la modifica dell' articolo 3 del decreto legislativo 29 giugno 1996, n. 414, correttamente riconosce la *"pensione di vecchiaia, al raggiungimento del requisito anagrafico ridotto di cinque anni rispetto a quello tempo per tempo in vigore nel regime generale obbligatorio"*

Proprio appellandosi alla gravosità del lavoro svolto (giustamente riconosciuta dal punto di vista previdenziale) che richiede un livello di attenzione che, inevitabilmente, tende fisiologicamente a decrescere con l'avanzare dell'età anagrafica, non si possono prevedere innalzamenti di tali limiti.

Relativamente al **punto 10 dell'art. 41**, che recita *“durante il periodo di accensione della luce gialla, che deve avere una durata non inferiore a 5 secondi, i veicoli non possono oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, di cui al comma 11, a meno che vi si trovino così prossimi, al momento dell'accensione della luce gialla, che non possano più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza; in tal caso essi devono sgombrare sollecitamente l'area di intersezione con opportuna prudenza”*, nel ritenere giusta la previsione, contestualmente, crediamo che quel tempo introdotto sia insufficiente, considerando anche il passaggio di mezzi dalla lunghezza considerevole.

In ultimo, condividendo quanto già previsto **punto 2, d) dell'articolo 158** (Divieto di fermata e di sosta dei veicoli) laddove si prevede che *“La sosta di un veicolo è inoltre vietata, negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza”*, riteniamo che, nei casi in cui lo spazio riservato alla fermata degli autobus sia impropriamente occupato, non debba essere sanzionabile l'operatore che, per il rispetto degli obblighi imposti dal programma di esercizio, ferma il mezzo in corrispondenza della fermata.

Roma, 26 febbraio 2019

Per la Segreteria Nazionale
Il Segretario Generale
Mauro Mongelli