

Ania



Audizioni informali su “Modifiche al Codice della strada”

MEMORIA

Commissione IX (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

CAMERA DEI DEPUTATI

Roma, 18 marzo 2019

Signor Presidente, Onorevoli Deputati,

desideriamo ringraziarVi ed esprimere il nostro apprezzamento per aver offerto all'ANIA - Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici - l'opportunità di esprimere le osservazioni e le relative argomentazioni in merito alle numerose proposte di legge sulle "Modifiche al Codice della strada" all'esame della Commissione.

Da sempre l'Associazione, consapevole della propria responsabilità e del proprio ruolo di rappresentanza, lavora con l'obiettivo di tutelare gli interessi del settore coniugandoli con quelli generali del Paese per contribuire alla costruzione di un modello di sviluppo sostenibile riconosciuto dalle Istituzioni e dall'opinione pubblica.

L'ANIA svolge ogni opportuna azione per diffondere la più ampia ed approfondita conoscenza del settore assicurativo e delle sue problematiche, affinché venga valorizzata la funzione dell'assicurazione e venga promossa in ogni sede la cultura della prevenzione del rischio.

Al fine di contribuire all'impegno assunto da tutti i Paesi Europei di ridurre le vittime della circolazione stradale, nel 2004 è stata costituita dalle Compagnie di assicurazione la Fondazione ANIA che ha come specifico obiettivo quello di individuare e realizzare attività ed iniziative che possano concretamente concorrere al miglioramento dei livelli di sicurezza sulla strada e contrastare l'emergenza nazionale rappresentata dall'incidentalità stradale, che ancora oggi, risulta essere la prima causa di morte per i giovani al di sotto dei 30 anni.

Per ridurre il numero e la gravità degli incidenti stradali, la Fondazione ANIA ha sempre puntato sul partenariato pubblico-privato. Per questo i numerosi progetti realizzati sono il frutto di intese siglate con le più importanti istituzioni che, a livello nazionale e locale, si occupano di circolazione stradale.

Nel 2017 la missione della Fondazione ANIA è stata ampliata, non limitando più il raggio d'azione alla sicurezza stradale, ma allargandolo alla protezione delle famiglie, delle imprese e del risparmio, sensibilizzando al tempo stesso sull'importanza dell'assicurazione per il sistema Paese.

Siamo onorati e davvero lieti di poter contribuire fattivamente ai lavori di approfondimento della Commissione.

Al Suo Presidente e a tutti i membri va il nostro apprezzamento per aver voluto realizzare questo ciclo di audizioni volto a puntualizzare la normativa che regola la circolazione stradale e, in particolare, a creare un corpus di norme in linea con l'evoluzione della mobilità e nell'ottica di una maggiore semplificazione e intellegibilità del dettato normativo.

ALCUNI DATI

Prima di entrare nel merito del tema dell'audizione, permetteteci di richiamare alcuni dati che consentono di inquadrare meglio le nostre proposte.

L'incidentalità stradale in Italia, nonostante la riduzione intervenuta nel corso degli ultimi anni, è ancora molto elevata. Sulla base delle rilevazioni ANIA, nel 2017 i sinistri complessivamente risarciti dal settore assicurativo sono stati 2.187.575 per un costo complessivo di 10,8 miliardi di euro, di cui il 63,9% (pari a 6,9 miliardi) fanno riferimento ai danni fisici, il restante 36,1% ai danni a cose (pari a 3,9 miliardi) ¹.

Per avere un quadro più puntuale del fenomeno dell'incidentalità e delle conseguenze che esso comporta è opportuno fare riferimento anche ai dati dell'ISTAT. Secondo le ultime rilevazioni ufficiali, nel 2017 gli incidenti più gravi in Italia sono stati 174.933 ed hanno causato 3.378 morti e 246.750 feriti con lesioni di non lieve entità. Rispetto al 2016, gli incidenti e i feriti risultano essere in diminuzione (rispettivamente dello 0,5% e dell'1,0%), mentre il numero delle vittime è in aumento del 2,9% e con esso anche il tasso di mortalità stradale che passa da 54,2 a 55,8 morti per milione di abitanti. Facendo riferimento al 2010, anno di benchmark fissato dalla strategia decennale europea di dimezzamento delle morti entro il 2020, i decessi si sono ridotti del 17,9%, in maniera inferiore dunque, rispetto alla media europea che è pari al 20% circa.

Le strade urbane continuano a rappresentare il luogo più pericoloso: infatti, il 75,6% del totale degli incidenti avviene nelle città.

Gli incidenti stradali oltre a rappresentare un dramma umano, costano alla collettività 19,3 miliardi di euro all'anno, pari all'1,1% del PIL nazionale²; ciò rende ancora più evidente che la spesa in

¹ L'Assicurazione Italiana 2017-2018, i dati non includono i sinistri I.B.N.R (c.d. sinistri tardivi)

² Fonte: Stime del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relative al 2010 e rivalutate al 2017 in base all'indice Istat dei prezzi al consumo

sicurezza stradale non deve essere considerata come un costo, bensì come un investimento che si traduce anche in risparmio di vite umane.

Alla base di questi numeri agghiaccianti ci sono i comportamenti scorretti al volante: oltre l'80% degli incidenti risulta provocato da condotte di guida errate e, in particolare, nel 40,8% dei casi, ovvero quasi una volta ogni due, dal mancato rispetto delle regole della strada, dalla distrazione e dalla velocità elevata.

A questi killer della strada ne va però aggiunto un altro che, a partire dal 2009, non viene più analizzato dalla statistica ufficiale a causa della scarsa attendibilità dei dati raccolti: la guida in stato psicofisico alterato.

Al riguardo, per arricchire il set di dati, sono disponibili le violazioni degli artt. 186, 186-bis e 187 del Codice della Strada, contestate da Polizia stradale, Arma dei Carabinieri e Polizie Locali.

Per quanto riguarda lo stato psicofisico alterato dei conducenti, sono in aumento sia le sanzioni per guida in stato di ebbrezza (Artt. 186 e 186 bis), sia quelle per guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti (Art. 187). Nel 2017, Polizia Stradale, Carabinieri e Polizie Locali dei Comuni capoluogo hanno contestato, per l'art. 186 e 187, rispettivamente 41.476 (+2,5%) e 5.289 violazioni (+11,7%)³. Dai dati della Polizia Stradale, che fornisce dettagli per classe di età, fascia oraria e tipologia di veicolo, emerge che sono multati per guida in stato di ebbrezza soprattutto i giovani conducenti di autovetture (tra 25 e 32 anni), nella fascia oraria notturna, fascia durante la quale è stato elevato circa l'80% delle sanzioni.

Inoltre, il Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri e il Servizio della Polizia Stradale, organi che rilevano circa un terzo del totale degli incidenti stradali con lesioni, hanno reso disponibili i dati riferiti all'anno 2017 sulle contravvenzioni elevate per guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di stupefacenti in occasione di incidente stradale. Da tali dati risulta che, su un totale di 58.583 incidenti stradali, sono 4.575 quelli per i quali almeno uno dei conducenti dei veicoli coinvolti era in stato di ebbrezza e 1.690 sotto l'effetto di stupefacenti. Il 7,8% e 2,9% degli incidenti rilevati dai Carabinieri e dalla Polizia Stradale è correlato, dunque, rispettivamente ad alcol e droga, percentuali in aumento rispetto al il 2015 quando erano pari al 7,6% e al 2,3%.

³ Elaborazioni Aci/Istat su dati Ministero dell'Interno e Polizie Municipali locali, Anno 2017.

Per quantificare con ulteriori rilevazioni il problema della guida in stato psicofisico alterato è possibile fare riferimento anche alle stime dell'Istituto Superiore di Sanità, secondo il quale il 30% del totale degli incidenti mortali è alcool-correlato.

Al riguardo, la Fondazione ANIA ha incaricato IPSOS di svolgere un'indagine demoscopica⁴.

La ricerca che ne è scaturita è molto interessante in quanto, oltre a confermare che il fattore umano è la causa principale degli incidenti stradali, evidenzia che l'11% di quanti affermano di aver avuto un incidente stradale ne attribuisce la causa all'alcool. Tale percentuale sale al 26% se si fa riferimento ai guidatori con età compresa tra i 14 e i 17 anni. In maniera consapevole, dunque, gli italiani ammettono che la causa principale dei loro incidenti è la loro stessa mancata attenzione alla guida.

Eppure, dal Rapporto Censis - Michelin sulla mobilità degli italiani del 2018, emerge che una delle maggiori paure degli italiani stessi continua ad essere proprio quella di causare un incidente stradale. Già nel 2015 tale paura occupava, in un'indagine di Ipr marketing, il secondo posto nella graduatoria delle preoccupazioni dei nostri concittadini, subito dopo quella di subire furti in casa (infatti, ben il 76% degli italiani esprimeva preoccupazione in merito ad un sinistro stradale).

Dalla ricerca Censis 2018⁵ si evince che gli italiani, per la loro salvaguardia come utenti della strada, fanno largamente affidamento sulla sicurezza legata al progresso tecnologico dell'automobile, dando, tuttora, minore rilievo ad una più prudente condotta di guida. In ogni caso, l'accresciuta attenzione degli automobilisti per tale profilo si inserisce in una più generale attitudine che, in ogni ambito di vita, viene riservata alla sicurezza personale, soprattutto laddove può essere potenzialmente minacciata. In sostanza, l'auto, come altri ambiti di vita, viene coinvolta emotivamente in quella paura diffusa per la propria incolumità che ormai permea gli ambiti più intimi, personali, e consueti della quotidianità.

Nonostante quanto emerge recentemente dal Rapporto Censis, già da tempo è ben noto il determinante impatto del fattore umano sull'incidentalità stradale e, in particolare, dell'atteggiamento relativo al rispetto delle regole della strada. Ciò risulta evidente da un'altra indagine condotta da ISPO⁶ per Fondazione ANIA da cui emerge che:

- la violazione delle regole di convivenza civile, comprese quelle del Codice della Strada, non è mai giustificabile per la quasi totalità degli intervistati (91% “per nulla giustificato”);

⁴ Ipsos e Fondazione ANIA: *Guida e alcol, relazioni pericolose*, Roma, 2013

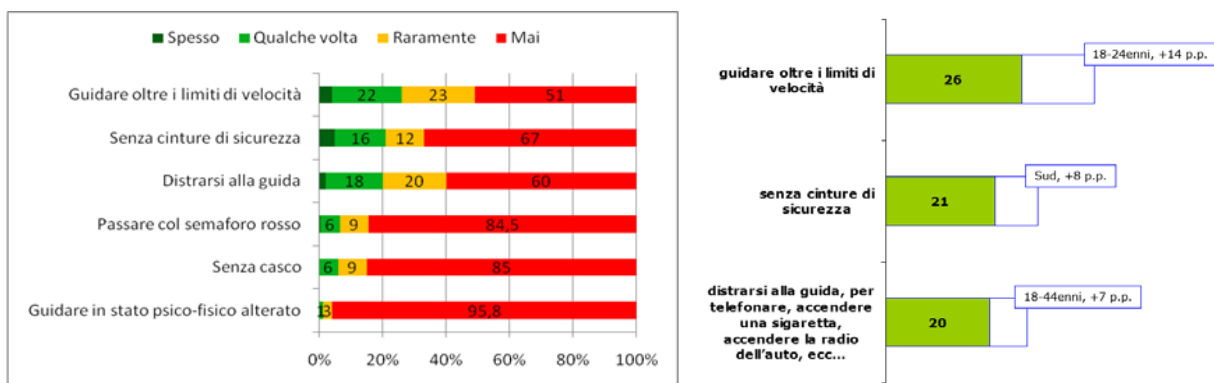
⁵ Rapporto Censis Michelin sulla mobilità degli italiani - 2018

⁶ Ispo e Fondazione ANIA: *Gli italiani e il rispetto delle regole*, Roma, 2011

- nonostante questa convinzione, il 58% del campione sostiene che gli italiani al volante non rispettano il Codice della strada;
- la violazione delle norme è di fatto molto diffusa: oltre il 70% degli automobilisti dichiara di infrangere le regole, il 47% lo fa “spesso/qualche volta”;
- oltre l’80% degli intervistati è consapevole della pericolosità dell’inosservanza delle regole e delle conseguenze sociali ed economiche degli incidenti.

Lo scenario diventa ancora più preoccupante in merito alle infrazioni più frequenti degli italiani, poiché salta all’attenzione che si trasgrediscono quelle regole che possono evitare gli incidenti più gravi: superare i limiti di velocità (26%, 40% nel caso dei giovani tra 18 e 24 anni), guidare senza cinture di sicurezza (21%, 29,4% per il Meridione), e distrarsi alla guida (20%, 27% per i 18-24enni) (Grafico 1).

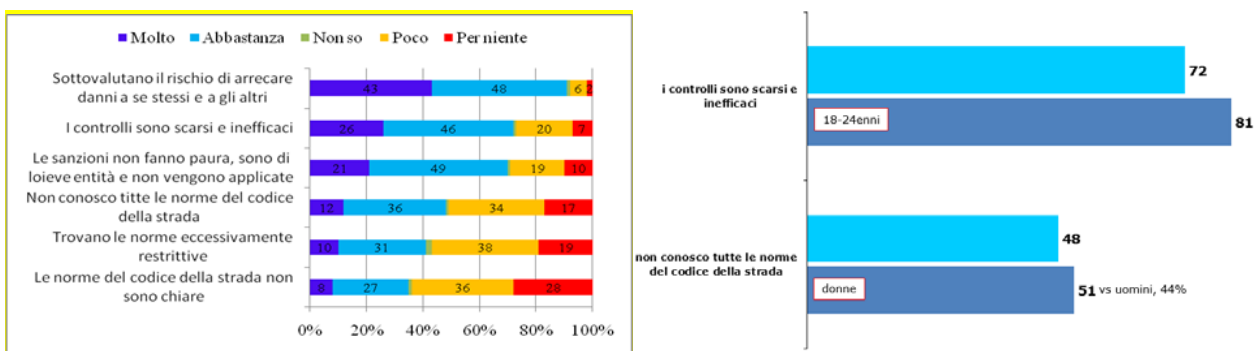
Grafico 1 - Con quale frequenza le capita di ...



Fonte: ISPO/Fondazione ANIA: Gli italiani e il rispetto delle regole

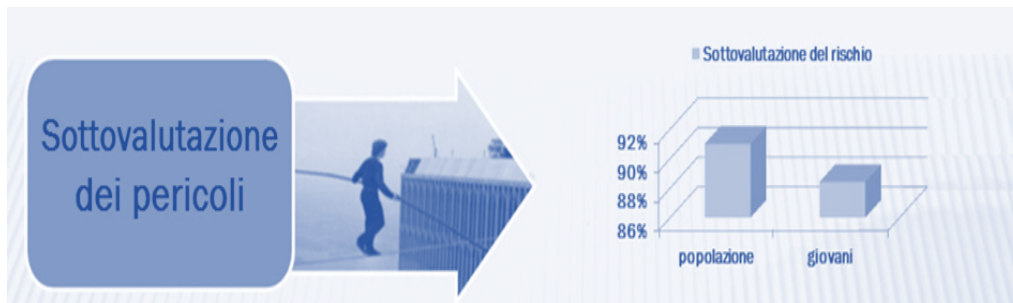
Il mancato rispetto delle regole della strada è da attribuirsi in special modo alla scarsa consapevolezza dei rischi per se stessi e per gli altri (91%) e alla percezione di essere poco controllati (72%). Tale convinzione è ancor più diffusa tra i giovanissimi (81%) (Grafico 2).

Grafico 2 - Gli italiani non rispettano le regole della strada perché ...



Fonte: ISPO/Fondazione ANIA: Gli italiani e il rispetto delle regole

È evidente che esiste un problema nel problema, rappresentato dai giovani conducenti, per i quali l'incidente stradale è frutto della fatalità o della responsabilità altrui. Ciò, sommato al senso di onnipotenza tipico dei giovani, genera un mix deflagrante di determinismo in cui non sussiste più una scelta libera e consapevole: i ragazzi pensano che l'incidente a loro non possa capitare.



Il quadro che emerge complessivamente dalla ricerca indica, dunque, che gli italiani tendono a sostenere una legalità formale, dichiarata, a fronte però della rivendicazione di un'autonomia personale. E ciò è rafforzato anche dal fatto che la maggior parte dei partecipanti all'indagine ha dimostrato di non conoscere le norme del Codice della Strada.

Per questo siamo convinti che attraverso un sistema sanzionatorio più adeguato e con un Codice semplificato e maggiormente conosciuto sia possibile rafforzare la deterrenza delle norme per scoraggiare condotte di guida non corrette, ripristinare la legalità reale e favorire una maggiore sicurezza delle strade.

LE PROPOSTE DELL'ANIA E DELLA FONDAZIONE ANIA IN TEMA DI RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

Anche alla luce delle considerazioni espresse in premessa, l'ANIA e la Fondazione ANIA ritengono fondamentale intervenire sul Codice della Strada con un aggiornamento organico, previa identificazione di criteri guida, che possa recepire le novità che, nel corso degli anni, sono intervenute sia rispetto alla mobilità sia rispetto al progresso tecnologico dei veicoli e delle infrastrutture.

L'ANIA e la Fondazione ANIA già in precedenti occasioni avevano sottolineato la necessità di riorganizzare le norme in modo da rendere il Codice della strada più snello e facilmente divulgabile con procedure più semplici ed efficaci per i cittadini, uniformi sul territorio e che non lascino spazi a discrezionalità della Pubblica Amministrazione, nonché coerenti ed armoniche con la normativa comunitaria.

Concordiamo altresì sulla necessità di intervenire per rivedere e rafforzare le norme finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e soprattutto all'incremento della sicurezza stradale in ambito urbano, con particolare riferimento all'utenza più vulnerabile.

Per questo motivo riteniamo sia accoglibile la proposta di definizione di “**utente vulnerabile della strada**”, che allarga il concetto non solo a pedoni e ciclisti ma anche ai conducenti di ciclomotori e motoveicoli, in coerenza con quanto previsto della “Direttiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali”.

A tal proposito, per garantire una maggiore protezione degli utenti, abbiamo individuato **quattro principali linee di azione**:

1. norme che favoriscano la **mobilità sostenibile e sicura** con l'utilizzo di mezzi a basso impatto inquinante (veicoli elettrici e biciclette) soprattutto in ambito urbano e nelle cosiddette “zone 30”;
2. **sanzioni più severe** verso quelle infrazioni che provocano il maggior numero di incidenti (distrazione, velocità, condizioni psicofisiche);
3. **destinazione dei proventi contravvenzionali** per un'adeguata manutenzione delle strade, interventi specifici sugli attraversamenti pedonali più pericolosi e realizzazione di piste ciclabili protette;

4. proposte su profili attinenti all'**assicurazione obbligatoria r.c. auto**.

1. MOBILITA' SOSTENIBILE E SICURA

I dati evidenziano come pedoni e ciclisti siano esposti ad un elevato rischio di avere un incidente stradale. Per questa ragione si ritiene fondamentale predisporre norme che consentano una maggiore protezione, soprattutto in area urbana, favorendo gli interventi di moderazione del traffico ed una maggiore diffusione delle zone 30, oltre ad una regolamentazione di quei veicoli "leggeri", prevalentemente elettrici (overboard, monopattini, mezzi autobilanciati) attualmente non individuati nel Codice della Strada.

La loro circolazione, infatti, dovrebbe avvenire in aree private, ma sempre più spesso si vedono circolare nelle strade, con una regolamentazione contenuta solo in ordinanze comunali che, in caso di incidente, potrebbero creare problematiche interpretative e, comunque, eterogeneità di trattamento dei danneggiati a livello territoriale.

L'ANIA e la Fondazione ANIA sono favorevoli alla regolamentazione di tali mezzi, in special modo sotto il profilo di un loro identificativo, in modo da individuare il responsabile della circolazione e con l'obiettivo di stabilire alcune limitazioni a fini di sicurezza degli utenti più deboli della strada, quali i pedoni, come ad esempio l'introduzione di una velocità massima di percorrenza (15 km/h), un'età minima per la guida (almeno 16 anni), alcuni strumenti di sicurezza (luci, catarifrangenti, avvisatore acustico, casco almeno per i minorenni).

Articolo 182 C.d.S. – Circolazione dei velocipedi

Per quanto riguarda le biciclette, la loro sempre crescente diffusione rende necessaria una più completa regolamentazione, con specifico riferimento ad una migliore identificazione sia qualora siano coinvolte in incidenti (il fenomeno della pirateria in caso di investimento di pedoni è in crescita), sia per contenere la piaga dei furti, che nelle città ha raggiunto una ampia diffusione.

Come innanzi anticipato, si propone, in linea con le proposte di revisione della direttiva sull'assicurazione auto (*Motor insurance Directive 2009/103/EC*), di individuare criteri e modalità d'identificazione delle biciclette stesse, in un registro tenuto dal CED del Dipartimento per i trasporti, nonché la loro circolazione con un apposito contrassegno identificativo o numero di telaio impresso.

I dati statistici individuano la bicicletta come uno dei veicoli più pericolosi; pertanto, riteniamo che il guidatore debba essere maggiormente protetto, ad esempio attraverso l'introduzione dell'uso obbligatorio del casco, almeno per i minori. Tale disposizione si ritiene sia ancora più necessaria vista l'ampia diffusione che stanno avendo le bici elettriche, che consentono di mantenere una velocità di marcia sostenuta anche a chi non è allenato o ha una età che lo rende fisicamente più fragile.

Articoli 6 - 7 C.d.S. - Riservazione di corsie e strade per il trasporto pubblico con possibilità di circolazione delle biciclette - Circolazione contromano

Per quanto riguarda le proposte mirate ad introdurre la possibilità di far circolare, in ambito urbano, le biciclette contromano, sulle corsie e strade riservate al trasporto pubblico o predisporre una linea di arresto avanzata agli incroci, esprimiamo parere contrario.

La circolazione contromano delle biciclette, come anche sostenuto da un parere del Ministero dei Trasporti, viene a creare un conflitto tra conducenti antagonisti e tra segnali stradali, con conseguente pericolo per la circolazione. Da una parte, infatti, con l'apposizione del segnale di senso unico si comunica alla generalità degli utenti che tutta la strada è a disposizione per i veicoli orientati correttamente. Dall'altra si confida nella larghezza della corsia di marcia e nel fatto che i veicoli mantengano il margine destro della strada. Tale disposizione potrebbe inoltre generare problematiche ai fini della rilevazione della responsabilità in sede di risarcimento danni.

Analoga valutazione si esprime in merito alla proposta di permettere la circolazione di biciclette insieme ai veicoli a due ruote a motore sulle corsie preferenziali dei mezzi pubblici: attualmente, tali sedi stradali non sono aree protette dove è tutelata la circolazione di questa tipologia di mezzi e, soprattutto, si possono presentare problemi di visibilità di questi utenti da parte degli autisti dei bus. Né vale, come argomento a favore, il fatto che in alcuni Paesi del Nord Europa questo è consentito: si tratta, infatti, di realtà infrastrutturali completamente diverse e di una cultura delle piste ciclabili nemmeno paragonabile alle nostre.

Articolo 40 C.d.S. - Segnali orizzontali

Riteniamo, inoltre, che la previsione dell'utilizzo di una linea di arresto avanzata in qualunque tipologia di intersezione semaforizzata, in area urbana, presenti forti criticità in termini di sicurezza, derivanti da un utilizzo dello spazio in approccio all'area di intersezione regolato in maniera non

facilmente comprensibile, soprattutto per gli utenti motorizzati. È noto che la bici sia nettamente più lenta in fase di ripartenza rispetto ai veicoli a motore, potendo così potenzialmente creare intralcio e rallentamento della circolazione.

Siamo contrari anche alla possibilità di utilizzare i marciapiedi per la sosta delle biciclette o altri dispositivi per la mobilità personale, al fine di evitare che l'impropria sosta/abbandono sul marciapiede costituisca un ostacolo ed un'insidia per i pedoni e gli altri utenti. Ogni veicolo in sosta deve avere la sua specifica regolamentazione e deve essere cura del proprietario e/o gestore stradale attuare una pianificazione degli spazi pubblici, ordinata e coerente, in relazione a tutte le esigenze delle componenti di traffico e/o utenti.

Articolo 53 C.d.S. – Motoveicoli

Per quanto riguarda le proposte relative ai motoveicoli l'ANIA e la Fondazione ANIA, vista anche l'elevata rischiosità di questi mezzi, sono favorevoli alle norme che forniscono una maggiore protezione di guidatore e passeggero. Pertanto, ANIA e la Fondazione Ania vedrebbero positivamente l'introduzione dell'obbligo di utilizzo del paraschiena, che si è dimostrato estremamente efficace nella riduzione dei traumi spinali che provocano gravissime invalidità.

Articolo 122 C.d.S. – Esercitazioni di guida

Siamo favorevoli anche alla proposta che aiuta a migliorare la preparazione alla guida delle 2 ruote a motore; tale modifica andrebbe a sanare un'incongruenza della legge in materia di formazione alla guida, in quanto, contrariamente alle auto, non consente la possibilità di esercitarsi sui veicoli a 2 ruote su tutte le strade ma obbliga le esercitazioni solo in strade con scarso traffico. Svolgere la preparazione pratica in strade con flussi di traffico normale accresce la preparazione, tanto più che poi l'esame di guida viene fatto ovunque, anche in tangenziale.

Articolo 152 C.d.S. - Segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli

Siamo invece contrari alle proposte che riteniamo possano ridurre i livelli di sicurezza stradale ed in particolare quella che vorrebbe eliminare l'obbligo delle luci diurne dei veicoli in ambito extraurbano e dei ciclomotori e motoveicoli anche in ambito urbano, dal momento che esistono numerosi studi internazionali che dimostrano l'efficacia dell'accensione diurna delle luci dei veicoli ed i benefici in termini di maggiore visibilità di quei mezzi che hanno una sagoma ridotta.

Articolo 85 C.d.S. - Servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone

Sempre per l'elevato indice di rischiosità, si manifesta parere contrario alla proposta di estendere i servizi di noleggio con conducente per trasporto di persone ai motoveicoli per il trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone.

Articolo 175 C.d.S. – Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade

L'evoluzione dei mezzi di trasporto, con l'espansione del motore elettrico, ci porta ad essere favorevoli ad allargare la possibilità di accesso in autostrada anche a motocicli elettrici. Si pone però la condizione che tali mezzi abbiano un rapporto di potenza affine a quanto la normativa prevede per i motori termici.

Attualmente l'articolo 175 del Codice della Strada vieta la circolazione sulle autostrade di motocicli con cilindrata inferiore a 150 cc se a motore termico e non fa nessuna menzione di altre tipologie di motore. Siamo, pertanto, in presenza di un vuoto normativo che deve essere sanato e che, in caso di mancata definizione, potrebbe avere anche risvolti assicurativi negativi in caso di incidenti.

2. RISPETTO DELLE REGOLE

Un altro tema molto caro all'ANIA e alla Fondazione ANIA è quello del rispetto delle regole che, come emerge con forza dai dati illustrati in premessa, rappresenta un elemento chiave per contrastare l'incidentalità stradale.

Tre sono i fattori che impattano sulla tendenza degli italiani a commettere le infrazioni: la numerosità e la scarsa chiarezza delle norme, la conseguente ridotta conoscenza delle stesse e l'insufficienza dei controlli, elemento indispensabile per renderle cogenti.

È assolutamente indispensabile promuovere la conoscenza delle regole della strada. La Fondazione ANIA garantisce fin d'ora che continuerà a fare la sua parte in questo ambito attraverso la realizzazione di campagne di comunicazione sociale e di attività di sensibilizzazione e formazione, soprattutto tra i più giovani. Ma in questo settore è necessario che anche lo Stato eserciti il proprio

ruolo, rendendo obbligatoria la formazione della sicurezza stradale nelle scuole, eventualmente anche con il contributo tecnico-scientifico di enti privati. È nostra convinzione che questa iniziativa creerebbe guidatori più responsabili e, in generale, utenti della strada più attenti e consapevoli, in grado di influire positivamente sullo stile di guida dei conducenti dei veicoli a due o a quattro ruote. Tuttavia, anche poche regole ben divulgate rischiano di non essere efficaci se gli utenti della strada vivono e guidano nella sensazione di trovarsi in uno spazio di impunità.

Per questo motivo è necessario implementare i controlli, sfruttando le opportunità offerte dalle tecnologie e favorendo l'introduzione di disposizioni volte ad aumentare la diffusione e l'installazione di sistemi telematici idonei a rilevare l'inosservanza delle norme in materia di circolazione dei veicoli, prevedendo espressamente la sanzionabilità immediata dei trasgressori.

Articolo 45 C.d.S. - Uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni (art. 45 C.d.S.) - Verifiche periodiche apparecchiature per il rilevamento infrazioni

L'ANIA e la Fondazione, proprio per garantire la regolarità nei controlli, sono favorevoli all'introduzione di verifiche periodiche nelle apparecchiature tecniche utilizzate per la verifica delle violazioni. Ciò è in coerenza ed attuazione con quanto stabilito dalla sentenza n. 113/2015 della Corte Costituzionale, riguardo all'illegittimità costituzionale dell'art. 45, comma 6 del C.d.S. nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e taratura.

Articolo 173 C.d.S. Uso di apparecchi durante la guida - Regolamentazione più severa per l'utilizzo di telefono e smartphone durante la guida

Una delle emergenze, causa di un'elevatissima percentuale d'incidenti, è la distrazione. Per questo motivo si ritiene non più procrastinabile la modifica all'articolo 173 del Codice della Strada, prevedendo un aggiornamento ed ampliamento del novero degli strumenti tecnologici che consentono di telefonare, ma non solo, come ad esempio quelli che consentono la consultazione on line e l'invio di testo, il cui utilizzo improprio alla guida deve essere giustamente sanzionato. Inoltre si ritiene indispensabile rendere la norma maggiormente efficace introducendo non solo una multa, ma anche la sanzione accessoria della sospensione della patente.

Articolo 142 C.d.S. - I limiti di velocità

La velocità è giudicata il principale fattore di rischio, come si evince anche dallo studio del *Transport Research Laboratory* del Regno Unito che ha stabilito che una riduzione di 3 km/h della velocità media permetterebbe di salvare da 5.000 a 6.000 vite ogni anno in Europa, e eviterebbe da 120.000 a 140.000 incidenti, con un'economia di 20 miliardi di euro. Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale collocava questo problema all'interno di una strategia complessiva fondata sul rafforzamento delle misure di prevenzione-controllo-repressione. Non si comprende pertanto il motivo per cui si voglia introdurre un aumento dei limiti di velocità su alcune tipologie di tratte autostradali.

Si è totalmente contrari ad un provvedimento che avrebbe anche un effetto psicologico negativo sulla percezione di sicurezza degli automobilisti, in un periodo storico nel quale gli altri Paesi stanno invece riducendo i limiti di velocità.

Tale disposizione è già presente nell'articolo 142 del Codice e lasciata all'attuazione dei concessionari autostradali. Nessuno l'ha però mai attuata, segnale che dovrebbe farci comprendere che è considerata pericolosa da chi si occupa della gestione dell'infrastruttura.

Articolo 119 C.d.S. - Requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida

L'ANIA e la Fondazione ANIA ritengono imprescindibile la verifica puntuale delle condizioni psicofisiche dei guidatori.

L'abolizione del certificato del medico curante (certificato anamnestico), che attestava l'assenza di malattie pericolose per la guida, non diagnosticabili durante la semplice visita per la patente, ha, di fatto, annullato questa importante opera di controllo preventivo, tanto che le sospensioni o revoche di patenti per patologie fisiche si sono enormemente ridotte.

È auspicabile quindi che, ferma restando la competenza delle commissioni mediche locali, per l'accertamento della sussistenza dei requisiti psico-fisici in fase di conferma della validità della

patente, tale funzione venga svolta dal medico curante (anche di base), presumibilmente più a conoscenza della storia clinica del paziente, delle patologie in corso e dei medicinali assunti.

Tali verifiche sono imprescindibili, tanto più se, come proposto, si vuole alzare l'età alla guida di alcune categorie professionali (autisti da 65 a 68 anni).

Articolo 187 C.d.S. - Guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti

Proprio per evitare che circolino persone in condizioni psicofisiche alterate, riteniamo sia necessario modificare quanto previsto dall'articolo 187 (guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti), rendendo più semplici i controlli ed eliminando la necessità di dover dimostrare da parte delle Forze dell'Ordine che il guidatore sia sotto l'effetto di sostanze (circostanza che limita enormemente il numero dei controlli): dovrebbe essere necessaria unicamente la dimostrazione dell'avvenuta assunzione.

Articolo 186 C.d.S. - Guida sotto l'influenza di alcool - Sistemi alcol-lock blocca motore

La guida in stato d'ebbrezza è stata duramente contrastata con numerosi provvedimenti; rimane tuttavia ancora aperto il problema delle recidive di chi è stato condannato per guida in stato d'ebbrezza.

Riteniamo necessario adeguarci a quanto propone la Commissione Europea con l'introduzione di sistemi alcol-lock, dispositivi che impediscono l'avviamento del mezzo qualora il guidatore abbia assunto alcool, già diffuso da tempo in diversi Paesi (Canada, Stati Uniti, Svezia, Finlandia) o in fase di avvio in altri (Gran Bretagna, Francia).

Secondo le stime della Commissione Europea, nel vecchio Continente il 25% di tutti i decessi sulla strada sono imputabili all'abuso di alcool. Una parte rilevante di tali sinistri è causata da recidivi: con l'utilizzo di questo sistema potrebbe essere ridotta di oltre il 50%.

Questi strumenti consentono di monitorare chi ha subito una condanna, per evitare che il reato possa essere reiterato, e di garantire che i guidatori professionali rispettino la disposizione di legge che li obbliga ad avere tasso alcolemico 0.

La misura proposta, soprattutto in ragione della sua periodica revisione ad opera del magistrato di sorveglianza, avrebbe un forte impatto educativo e riabilitativo.

Inoltre, la legge 4 agosto 2017, n. 124 prevede che *“nel caso in cui vengono installati, meccanismi elettronici che impediscono l'avvio del motore qualora sia riscontrato nel guidatore un tasso alcolemico superiore ai limiti stabiliti dalla legge per la conduzione di veicoli a motore la Compagnia assicurativa sia obbligato ad uno sconto sul premio”*.

In Italia non esistono però disposizioni specifiche al riguardo e l'Unione Europea, con una direttiva, ha sollecitato i Paesi membri ad introdurre entro il 2020 una normativa sulla materia.

Percorsi formativi per i “cattivi guidatori”

I comportamenti pericolosi alla guida, soprattutto se provocano incidenti e sono ripetuti, necessitano di interventi drastici nei confronti dei guidatori che li pongono in essere.

Le sole sanzioni amministrative e pecuniarie non sono sufficienti.

Persone che hanno commesso gravi infrazioni (come la guida in stato di ebbrezza) hanno necessità di misure terapeutico-riabilitative con lo scopo di modificare in modo adeguato e stabile il loro comportamento alla guida.

Questi corsi, definiti all'estero di *“driver improvement”* e espressamente disciplinati dalla normativa, hanno evidenziato una riduzione del rischio di recidive di circa il 50% rispetto ad un adeguato gruppo di controllo non trattato.

Si propone pertanto di inserire nel Codice della Strada l'obbligo, per alcune tipologie di infrazioni che abbiano provocato incidenti e/o di recidive nella commissione di infrazioni gravi, di frequentare corsi di *driver improvement*, con una valutazione psicologica dei risultati del percorso formativo. Tale sanzione si dovrebbe applicare a coloro che hanno avuto la sospensione della patente superiore ad un anno e nei casi di recidiva di incidente stradale che abbia provocato feriti e/o vittime.

Articolo 116 C.d.S. – Patenti - Deroga all'obbligo di utilizzo della patente C per la guida di mezzi oltre 35 ql.

Riteniamo che la guida di mezzi da lavoro e pesanti debba essere effettuata da personale debitamente formato e pertanto la proposta di autorizzare con la patente B la guida di autoveicoli fino a 7.500 kg, seppure per una specifica categoria di utenti, non sia assolutamente coerente con gli

aspetti di sicurezza ma nemmeno con le norme comunitarie, in particolare con la Direttiva 2006/126/CE.

Articolo 41 C.d.S. - Segnali luminosi - Gestione lanterne semaforiche

Gli incroci rappresentano sempre aree stradali di particolare rischiosità e per questo la loro regolamentazione deve essere gestita in maniera puntuale e chiara.

La proposta di inserire tra la fase semaforica del rosso, con significato di arresto, e la fase di verde con significato di via libera, una nuova fase di “rosso e giallo” con significato di “preavviso di via libera”, non è condivisibile dal punto di vista della sicurezza, in quanto introdurrebbe importanti criticità legate al possibile anticipo della partenza dei conducenti rispetto all’avvio della fase di via libera.

Anche rispetto alla proposta di inserire una durata minima della fase di giallo, ipotizzata non inferiore a 5 secondi, esprimiamo contrarietà in quanto obbligare ad una durata minima può costituire un vincolo progettuale che in determinati casi può portare a ricadute negative in termini di tempi di attesa, di congestione veicolare e di incrementi delle emissioni inquinanti. Infatti, la durata della fase di giallo deve essere commisurata alla tipologia di infrastrutture stradali confluenti nell’intersezione, alla configurazione dell’intersezione stessa, alle velocità imposte ed a quelle operative, e deve pertanto essere parte integrante del progetto dello specifico impianto semaforico.

3. MAGGIORE SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE ED INVESTIMENTI PER LA LORO MANUTENZIONE

Una delle concause di incidentalità è individuabile nei difetti costruttivi e/o di manutenzione delle infrastrutture esistenti, che inducono nell’automobilista errori di percezione dell’ambiente stradale o amplificano gli effetti di distrazioni alla guida.

Esistono nelle strade delle zone a particolare rischio, definite “punti neri o black point”, dove avvengono buona parte degli incidenti stradali.

L’articolo 14 del Codice della Strada prevede che gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedano:

- a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi;
- b) al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze;
- c) alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta.

Diviene fondamentale per le Pubbliche Amministrazioni porre quindi attenzione a questi aspetti, aumentando la conoscenza del problema, migliorando la formazione del proprio personale tecnico, destinando, nei limiti delle risorse, maggiori investimenti per la messa in sicurezza della rete infrastrutturale.

A questo riguardo, ricordiamo anche che l'aliquota dell'imposta sui premi assicurativi r.c. auto (che può arrivare fino al 16%) attualmente è destinata alle province. Una parte dei proventi derivanti da tale aliquota dovrebbero avere un vincolo di destinazione ed essere allocati per le finalità di cui sopra.

Articolo 208 C.d.S. - Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie

Si propone di introdurre, a sostegno del rispetto di quanto previsto dall'articolo 208 del Codice della Strada, una misura deterrente a carico delle Amministrazioni che non destinano correttamente i proventi delle sanzioni per violazioni del C.d.S. agli obiettivi obbligatori di sicurezza e di aggiornamento delle infrastrutture, ad esempio prevedendo una riduzione (in percentuale da definire) dei trasferimenti di risorse finanziarie dallo Stato a dette Amministrazioni.

La riduzione percentuale della quota dei trasferimenti statali all'Ente inadempiente sarà determinata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero degli Interni, sentiti gli altri Ministeri competenti.

Oltre agli aspetti di messa in sicurezza delle infrastrutture, anche la raccolta ed analisi dei dati dell'incidentalità per comprendere i punti a rischio su cui intervenire in maniera prioritaria sono aspetti fondamentali della sicurezza stradale.

Il sistema informativo attuale è inadeguato sia per quanto riguarda la dinamica, la localizzazione e le conseguenze degli incidenti, sia per quanto riguarda la corretta individuazione delle vittime e dei feriti.

La stessa Unione Europea ha posto come punto centrale delle politiche per la sicurezza stradale "l'elaborazione di un sistema informatizzato di sicurezza stradale che comprenda una carta dei punti critici".

In Italia manca un sistema omogeneo di rilevazione dei dati statistici dell'incidentalità; in particolare, la frammentazione dei Corpi di Polizia Municipale sul territorio rende difficile la raccolta dei dati a livello urbano, che ancora oggi nella grande maggioranza dei casi, avviene in forma cartacea e manuale.

Si propone, anche in questo caso, l'introduzione di una norma che obblighi i vari enti proprietari di strade a fornire, entro i 90 giorni dell'anno successivo a quello a cui si riferiscono, le rilevazioni statistiche di tutti i dati relativi all'incidentalità e preveda delle sanzioni (ad esempio, riduzione dei trasferimenti pubblici per il settore della mobilità ed infrastrutture) per le amministrazioni inadempienti.

4. PROPOSTE SU PROFILI ATTINENTI ALL'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA RC AUTO

Articolo 180 C.d.S. – Possesso dei documenti di circolazione e di guida

Una delle proposte di legge all'attenzione della Commissione (A.C. 219) mira ad aggiungere un ulteriore documento cartaceo rispetto a quelli già previsti dall'art. 92 del Codice della Strada, a corredo di quanto già stabilito dall'art. 180 C.d.S., comma 1, lettera a).

A nostro avviso questa previsione è da respingere perché ridondante rispetto al predetto art. 92 ed in contrasto con il processo di digitalizzazione dei documenti. Tale processo, avviato già da tempo costituisce, infatti, un forte deterrente contro i comportamenti speculativi.

Coerentemente con quanto innanzi illustrato, inoltre, si segnala l'opportunità di integrare come segue l'art. 180 C.d.S., comma 1, lettera d), "*il certificato di assicurazione obbligatoria in formato cartaceo o su supporto durevole*", precisando, in tal modo, che detto certificato può essere esibito alle Forze dell'ordine non solo come documentazione cartacea ma anche mediante formato digitale (su smartphone, tablet, ecc.). Questo intervento è coerente con l'interpretazione della norma fornita, nel 2016, dal Ministero dell'Interno e dalla Vigilanza assicurativa.

Articolo 201 C.d.S. – Notificazione delle violazioni - Contrasto della "non assicurazione"

Il fenomeno dell'evasione assicurativa oltre a rappresentare un problema sociale può avere anche un importante impatto economico. Secondo le stime dell'Associazione, nel 2017 erano 2,8 milioni (pari al 6,3% del totale dei circolanti), i veicoli che non possedevano una copertura assicurativa, con importanti impatti anche sul patrimonio del Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada, chiamato ad intervenire nel risarcimento al danneggiato nel caso in cui il veicolo che provoca il sinistro non risulta assicurato.

Si evidenzia che la Legge annuale per il mercato e la concorrenza n. 124/2017 è intervenuta in merito all'accertamento delle violazioni concernenti gli obblighi di copertura assicurativa prevedendo, all'art. 1, comma 23, la verifica telematica a distanza della copertura assicurativa dei veicoli. Tale disposizione apporta l'attesa modifica all'articolo 201 C.d.S. (introducendo la lett. g-ter nel comma 1-bis e il comma 1-quinquies) per rendere legittimi gli accertamenti anche dell'assicurazione r.c. auto senza obbligo di contestazione immediata dell'eventuale violazione dell'art. 193 C.d.S., consentendone anche l'accertamento a distanza tramite dispositivi telematici di lettura della targa del veicolo in circolazione. La verifica dello stato assicurativo del veicolo sarà poi effettuata, come è noto, tramite interrogazione nell'archivio dei veicoli immatricolati ed assicurati della Motorizzazione- MCTC, che si serve della banca dati SITA-ANIA delle coperture assicurative trasmesse da tutte le imprese auto.

Si evidenzia, inoltre, che per l'operatività dell'accertamento a distanza è stato previsto, all'art. 31, comma 3 della Legge "liberalizzazioni" (DL n. 1/2012 convertito dalla Legge n. 27/2012), un decreto interministeriale, non ancora emanato. In particolare, la norma suddetta stabilisce che: *"Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sentiti l'ISVAP e, per i profili di tutela della riservatezza, il Garante per la protezione dei dati personali, sono definite le caratteristiche dei predetti sistemi di rilevamento a distanza, nell'ambito di quelli di cui al primo periodo, e sono stabilite le modalità di attuazione del presente comma, prevedendo a tal fine anche protocolli d'intesa con i comuni, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica."*

In proposito, si è constatato che una delle proposte di legge (A.C. 219) mira a introdurre alcune modifiche nel testo dell'art. 201 C.d.S., relativamente al comma 1-bis, lettere g-bis) e g-ter) e al comma 1-quater, nonché nel testo dell'art. 31, comma 2, della citata Legge "liberalizzazioni".

Riservandoci di condurre ulteriori approfondimenti in merito, rileviamo che le predette modifiche delle norme attuali sembrerebbero volte a chiarire le modalità di controllo su strada, da parte delle

Forze dell'ordine, dello stato assicurativo dei veicoli, anche con strumenti a distanza, e mirerebbero, inoltre, ad utilizzare i dispositivi a distanza già esistenti - ed attualmente impiegati per l'accertamento di altre violazioni – anche per inadempimenti dell'art. 193 C.d.S., con lo scopo di attuare gli accertamenti a distanza totalmente automatizzati (senza intervento dell'Organo accertatore su strada) previsti dall'art. 201 C.d.S., comma 1-quinquies, che resta invariato.

Su questo tema, ci limitiamo ora a segnalare l'opportunità, a fini di coordinamento normativo, di abrogare espressamente i commi 4-ter, 4-quater e 4-quinquies dell'art. 193 C.d.S..

Si evidenzia, infine, l'**urgenza di fare al più presto chiarezza sul profilo dell'omologazione dei dispositivi di lettura a distanza delle targhe** il cui ritardo impedisce l'avvio dei controlli massivi "anti-evasione assicurativa".

Articolo 98 C.d.S. – Circolazione di prova

Segnaliamo che, relativamente alla vigente normativa in materia di targhe prova, di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, attuativo dell'articolo 98 del Codice della strada, appaiono necessarie modifiche volte a precisare espressamente l'utilizzabilità di questa tipologia di targa anche per i veicoli già immatricolati, da tempo consolidatasi nella prassi interpretativa e prevista dalla disciplina dell'assicurazione r.c. auro.

Norme in materia di car sharing/car pooling

La diffusione di nuove tecnologie che innovano profondamente i modelli di produzione e di consumo preesistenti ha bisogno di regole efficaci per favorire una crescita a vantaggio di tutti.

In quest'ottica, si rende necessaria una revisione del Codice della Strada, che necessita di un vero e proprio ammodernamento, valorizzando le nuove forme ed esigenze di *smart mobility*.

Nel Codice della Strada non viene, infatti, disciplinata la mobilità condivisa come insieme di servizi innovativi di mobilità in cui siano condivisi tragitti e/o veicoli anche attraverso l'uso di piattaforme digitali, oltre alla definizione di veicolo stabilmente condiviso. Primo obiettivo nell'ambito degli interventi normativi deve essere quello di fornire una definizione chiara per ogni forma di mobilità condivisa, in quanto oggi l'ordinamento non stabilisce i requisiti necessari affinché un veicolo debba considerarsi condiviso.

CONCLUSIONI

La mobilità è elemento essenziale nella vita quotidiana di tutti i cittadini e nel tessuto produttivo-economico del Paese e risulta caratterizzata da grandi trasformazioni in atto. La sfida per tutti è quella di costruire una nuova mobilità urbana ed extra-urbana, con sistemi di trasporto efficienti, sicuri e sostenibili.

Il fenomeno dell'incidentalità sulle strade rappresenta, ancora oggi, una delle più grandi criticità della società. Si rende, dunque, indispensabile un rafforzamento della deterrenza delle norme per scoraggiare futuri comportamenti scorretti alla guida, in modo tale da favorire la sicurezza stradale, anche alla luce dei bisogni emergenti.

Ma, soprattutto, risulta indispensabile un cambiamento culturale capace di rivolgersi a tutte le generazioni affinché si possa capire appieno quale rischio costituisce la strada per tutti coloro che la percorrono e quale pericolo, con i suoi comportamenti, ciascuno di noi può essere per sé stesso e per gli altri.

In questa prospettiva, Signor Presidente e Onorevoli Deputati, ringraziandoVi per l'attenzione prestata, ci auguriamo che le nostre valutazioni, i suggerimenti e le informazioni che Vi abbiamo fornito possano essere utili al lavoro della Commissione e restiamo a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti, precisazioni e integrazioni qualora se ne ravvisasse l'opportunità.

Grazie per l'attenzione e buon lavoro.

* * *