



AUDIZIONE INFORMALE ASAPS
CAMERA DEI DEPUTATI – IX COMMISSIONE TRASPORTI, POSTE E
TELECOMUNICAZIONI
Lunedì 14 dicembre 2020

Esame delle proposte di legge recanti modifiche al codice della strada (C. 24 Brambilla, C. 192Schullian, 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, C. 1399 Vinci, C. 1400 Vinci, C. 1601 Butti, C.1613 Zanella, C. 1801 Consiglio Regionale Piemonte)

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 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 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

L'audizione odierna segue quella del 27 febbraio 2019, in un momento drammatico a livello mondiale e nazionale per la pandemia da "Covid-19" che ha avuto le sue ripercussioni anche in materia di sicurezza stradale. Occorre infatti considerare che se il numero dei sinistri in Italia è calato nell'anno solare 2020, è solo grazie al "lockdown totale" tra marzo e maggio, con una diminuzione tra il 35% e 40% di morti e feriti. Nei mesi estivi, abbiamo assistito ad una forte ripresa, considerato che nei soli 13 fine settimana estivi sono morti ben 167 motociclisti, nel silenzio più totale dell'opinione pubblica e della stampa, se non quella locale, perché ora il tema dominante è solo il "Covid-19". Non possiamo poi dimenticare i 39 bambini morti da inizio anno (furono 40 nell'intero 2019), e di questi ben 21 sono morti tra giugno, luglio e agosto. Dati drammatici che non ha commentato nessuno e che solo ASAPS raccoglie e divulga. Netto il calo anche "stragi del sabato sera" ovviamente "grazie al coprifuoco" dalle 22 alle 05 e alla chiusura dei locali. Da questi dati e analisi signori Onorevoli dobbiamo partire.

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.

Prendiamo atto che ancora una volta la riforma si è arenata ma non possiamo più permetterci di fermarci, alla luce anche della crisi economica che avrà le sue conseguenze sulla mobilità.

I vari tentativi di riforma del Codice della Strada (d'ora in poi CdS) si sono arenati, compreso quello attuale, ricordando ancora una volta quello della XVII Legislatura, con un disegno di legge che fu 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 approvazione – a distanza di dieci 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), considerati i risultati che si stanno portando avanti grazie ad alcune Procure della Repubblica, come quella di Milano con la sezione di P.G. Arma Carabinieri, che giornalmente blocca proprietari fittizi a disposizione di criminali di ogni genere, 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) mai attuato, sull'educazione stradale (art. 230 CdS e art. 45 c.2 e c.3) che ora è stata fatta rientrare da una piccola finestra come l'"educazione civica" ma insieme ad altre tipologie, 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), con i dati annuali che giungono sempre a distanza di mesi. A proposito di alcol e droga, purtroppo tornano gli incidenti causati da guida alterata, mentre calano i controlli con etilometro, per l'emergenza Covid-19, che ha dovuto far rivedere le procedure rendendole più complesse tra gli operatori di polizia stradale. Ribadiamo che 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 non solo esprime parere favorevole ma vi chiede di approvare subito l'inasprimento delle sanzioni, considerato quanto si è fatto per la mobilità ciclistica con il "DL semplificazioni", e le giuste osservazioni del Presidente della Repubblica. La distrazione è la prima causa di morte sulle strade italiane.

4. La velocità

Messa da parte la proposta sui 150 km/h in autostrada, occorre ricordare come la velocità sia la seconda causa di morte sulle strade. Ma va ricordata la campagna contro gli strumenti di controllo oggi in atto sta vanificando l'attività repressiva degli organi di polizia stradale, spesso delegittimati da campagne di odio; gli abusi da parte di pochi comuni sull'utilizzo poco ortodosso vanno contrastati dalle Prefetture certo, ma non si può assistere alla criminalizzazione del sistema di contrasto degli eccessi di velocità; finalmente però tra pochi giorni arriverà una nuova regolamentazione con il Decreto Ministeriale delle Infrastrutture e dei Trasporti, a distanza di dieci anni, che permetterà ancora di più di verificare la correttezza dei controlli e delle postazioni fisse, gestite in Italia. Occorre perciò mantenere alta la guardia, non solo con i controlli elettronici ma anche con pattuglie dotate di telelaser, per contestare da subito i verbali, in modo da evitare che siano sempre i nostri nonni, coloro i quali a cui vengono tolti i punti dalla patente.

5. Proposte ed analisi del disegno di legge in discussione

Analizzando più attentamente le proposte ora in discussione in questa Commissione, ribadiamo quanto già detto quasi due anni fa, 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).

Maggior attenzione ai pedoni, infatti voglio qui ricordare che il nostro osservatorio indica ben 250 pedoni deceduti sulle strade da inizio anno, in calo rispetto al 2019 ovviamente per il lockdown, con un incremento però di episodi di pirateria stradale, nonostante l'introduzione dell'omicidio stradale. 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.

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.

Abbiamo assistito all'approvazione di nuove regole per la mobilità ciclistica (il velocipede a seguito dell'emergenza pandemica e delle problematiche del trasporto pubblico locale ha avuto un notevole incremento di utenti anche raddoppiati in alcune città rispetto agli anni passati), dalla casa avanzata, al doppio senso ciclabile, introdotte nel Codice della Strada, ma – da un nostro monitoraggio – le nuove regole appaiono raramente applicate nelle città da parte di molti Sindaci, che temono un incremento della sinistrosità. ASAPS si permette di segnalare un errore nel testo in materia di "precedenza" (art. CdS) quando si prevede che i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza alle biciclette che transitano sulle strade urbane ciclabili o vi si

immettono, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio. Tutto ciò appare in contrasto con l'art. 18 comma 3 della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale, anno 1968 (il codice della strada mondiale) che invece dispone in materia di intersezione e obbligo di cedere il passaggio. Il testo recita: "ogni conducente che da una proprietà laterale si immette su di una strada è obbligato a cedere il passaggio ai veicoli circolanti su tale strada".

Sembra trascorso un secolo, dalla nostra precedente audizione, in materia di micromobilità elettrica, infatti a giugno 2019 fu approvato il decreto MIT che introduceva i nuovi dispositivi, poi l'equiparazione tra velocipede e monopattino e a marzo le nuove regole; ma non tutto sta funzionando in modo giusto; nelle città si sono contati i primi incidenti, anche gravi – ed ASAPS ha un osservatorio dedicato – e una totale deregulation sui parcheggi e sull'utilizzo di questo nuovo veicolo da parte di molti utenti che in molti lo ritengono forse "un gioco" da parco divertimenti.

Invece è un veicolo a tutti gli effetti. Ed ecco che proponiamo l'introduzione da subito di un "targhino" per i monopattini, utilizzati spesso con logiche al confine tra esigenze di movimento snello e voglia di divertimento. Occorre poi che vengano adottate forti campagne di sensibilizzazione anche con previsione di apposite polizze assicurative anche per chi lo utilizza privatamente e non solo in modalità sharing (con varie criticità sui massimali). La sicurezza viene prima di tutto anche per chi utilizza monopattini e per chi potrebbe esserne vittima passiva come i pedoni.

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.

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 altri fenomeni:

- vanno introdotte da subito chiare regole sulla circolazione nelle rotonde, troppi incidenti avvengono, e troppi utenti non conoscono le norme su come affrontare questa infrastruttura stradale, le cui regole non sono inserite nell'attuale Codice della Strada, tanto che si ha la sensazione che le rotonde siano oggi una sorta di campi di sperimentazione delle condotte alla guida più eterogenee e strane;
- 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. La Pubblica Amministrazione dovrebbe resistere e impugnare le sentenze che si segnalano per la loro forte connotazione illogica. E non sono poche quelle molto discutibili.
- introdurre una nuova disciplina generale e specificazione delle modalità di sosta e di transito dei veicoli adibiti al servizio di invalidi, con la (finalmente) attivazione della banca-dati nazionale dei permessi disabili (approvata con il DL semplificazione già da mesi ma non ancora attiva), 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.

Ma ogni riforma e modifica del CdS senza una presenza adeguata di pattuglie sulle strade non servirà praticamente a niente. Non capiamo a quale logica risponda la chiusura già avvenuta e quella in programma di decine di Distaccamenti della Polizia Stradale posizionati su importanti strade statali e provinciali cioè le più pericolose in assoluto. Questo arretramento si traduce in un indebolimento del contrasto proprio ai comportamenti più rischiosi come l'uso del cellulare alla guida, il mancato uso delle cinture di sicurezza, l'abuso di alcolici e droghe, il superamento delle ore di guida e il "taroccamento" dei cronotachigrafi nei veicoli pesanti. Per tutte queste gravissime violazioni non c'è elettronica capace di contrastarle, servono gli agenti sulle strade e se ne vedono sempre meno anche tenendo conto che sia per la Polizia Stradale, per le altre polizie dello Stato e le Polizie Locali, gli organici sono in costante calo e le età medie spesso, in molti uffici toccano o superano il mezzo secolo con tendenza ad un inesorabile aumento. Gli effetti di questo calo di presenza e di tensione sul versante della sicurezza stradale già si vedono in epoca covid e si vedranno in modo ancor più drammatico alla fine dei lockdown più o meno parziali.

Forlì, 14 dicembre 2020

IL PRESIDENTE
Giordano Biserni