

Memoria e proposte ASAPS al DDL C. 3278 Governo – “Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali”

Alle Commissioni IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

Nel ringraziare ancora una volta le Commissioni Parlamentari per l’invito ad ASAPS a presentare memorie ed osservazioni sul DDL 3278 “Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali”, con questo documento vogliamo riproporre quanto già indicato nell’audizione in Commissione Trasporti sulla riforma del Codice della Strada.

ASAPS intende evidenziare come occorra dare un segnale forte anche sul rispetto delle regole sulle strade italiane. Avremmo certamente apprezzato una approvazione con legge ordinaria della riforma del Codice della Strada più rapida possibile, ma i vincoli posti dal bilancio dello Stato hanno finora impedito che le decine di proposte di legge approdassero in aula. L’ultima volta fu nel 2013 alla Camera. E’ perciò da 8 lunghi anni che i temi più delicati in materia di modifiche strutturali al Codice non vengono prese in esame dall’Assemblea. Solo tanti interventi minimi con un richiamo anche da parte del Presidente della Repubblica. Riteniamo perciò che questo DDL, di conversione al DL “Infrastrutture”, possa essere un “treno” legislativo da sfruttare, di fronte ad una emergenza che sulle strade sta riportando morti e feriti, che forse non si vedevano neppure prima della pandemia. I dati estivi sugli utenti vulnerabili rimasti uccisi sulle strade italiane parlano chiaro sulla necessità di interventi che vadano di pari passo con il PNRR e con nuove infrastrutture su cui tutti dovranno transitare, rispettando però le regole. ASAPS vuole lanciare un

forte appello alla politica, ai parlamentari tutti e al Governo perché si torni a parlare di sicurezza stradale, di controlli sulle arterie italiane e di un nuovo Codice della Strada che intercetti i nuovi fenomeni sulle strade e che metta ancora più al sicuro gli utenti più vulnerabili della strada, quali pedoni, ciclisti e monopattinisti.

Grazie agli Osservatori ASAPS che permettono le prime analisi, seppur parziali, con dati dei referenti sul territorio e delle agenzie di stampa sono emersi dati preoccupanti: dal 1° giugno al 31 agosto 2021 sono deceduti 59 ciclisti (17 a giugno, 15 a luglio e ben 27 ad agosto), 4 monopattinisti (1 a Roma, 1 a Firenze, 1 ad Arezzo ed uno Sesto San Giovanni e va aggiunto poi un quinto e mortale a settembre) e 64 pedoni (19 a giugno, 17 a luglio e ben 28 ad agosto).

127 croci sulle strade italiane, a cui andranno aggiunti purtroppo molti decessi di feriti gravi che avvengono nei 30 giorni successivi al sinistro e che stanno lottando nelle rianimazioni di tutta Italia.

Ecco perciò che riteniamo assolutamente ripartire da alcune delle proposte già presentate nel testo unificato (DDL N. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-1187-1234 1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-A), tutt'ora all'esame della Commissione Trasporti della Camera, che riassumeremo per priorità:

DISTRAZIONE ALLA GUIDA: oggi è la prima causa di sinistro stradale, secondo i dati ACI-Istat 2020; va introdotta la sospensione della patente alla prima violazione anche con un periodo breve e anche con il trattenimento del documento di presso l'organo di polizia stradale per non gravare sulle Prefetture, con una innovazione normativa, (ad esempio 7 o 10 giorni); proposta: *modifiche all'articolo 173 CdS : 1) al comma 2, dopo le parole: « apparecchi radiotelefonici » sono inserite le seguenti: «, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante »;* 2) *al comma 3-bis, le parole: « da euro 165 ad euro 661 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 422 ad euro 1697 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sette giorni a due mesi »;* 3) *il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 644 ad euro 2.588 e alla sanzione*

amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi »; introdurre le sanzioni legate alla patente a punti con 8 punti alla prima violazione (la stessa per la mancata precedenza ai pedoni) e 15 alla seconda violazione: *1) alla tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-bis: 1) il capoverso « Art. 173 » è sostituito dal seguente: « Art. 173 – Comma 3 – 8. Comma 3-bis, primo periodo – 5. Comma 3-bis, secondo periodo – 15 ».* Su questo stesso tema va infine introdotta una importante campagna di sensibilizzazione all'uso corretto del cellulare: testo da introdurre nell'art. 173 CdS: *Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, di concerto con il Ministro della salute provvede, nell'ambito delle campagne per la sicurezza stradale e di sensibilizzazione sociale, a informare in modo adeguato l'utenza sul divieto previsto dall'articolo 173 del codice della strada, come modificato dal comma 1 del presente articolo, e sulle relative sanzioni, nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica”.*

MONOPATTINI: introdurre da subito l'obbligo di targatura per tutti i monopattini sia in sharing che privati, e l'obbligo di assicurazione per la circolazione su strada; introdurre nuovi limiti a 20 km/h e la possibilità per i Comuni di creare aree interdette tipo “geo-recinzioni”, dove i veicoli di micromobilità elettrica cessano di funzionare grazie alla geolocalizzazione, a tutela dei pedoni nei centri urbani più frequentati, visti gli innumerevoli episodi di investimento di anziani. Riorganizzazione dei sistemi di sosta in sicurezza di questi mezzi.

GUIDA ALTERATA DA SOSTANZE STUPEFACENTI: introdurre norme che permettano accertamenti più rapidi con gli organi di polizia stradale che possano effettuare accertamenti sul fluido salivare anziché su campioni di mucosa del cavo orale come previsto dal testo vigente (dobbiamo ricordare tristemente come – legge nr. 120/2010 - non sia mai stato approvato il decreto del Ministero della Salute, d'intesa con il MIMS e il Ministero dell'Interno che introduceva il cd “drogometro”); le notizie di reato degli organi di polizia giudiziaria che vengono archiviate sono migliaia ogni anno proprio per queste difficoltà nel provare l'alterazione al momento della guida

OBBLIGO DI PREAVVISO PER LE SOSTE: considerata la difformità esistente sul territorio italiano, con Comuni che hanno introdotto il preavviso di sosta e molti che non hanno inteso introdurlo, va dato un segnale di attenzione al cittadino, in modo da non essere gravato delle

spese di notifica e procedurali, permettendogli anche il pagamento immediato e la chiusura del procedimento amministrativo con le nuove modalità di pagamento (introduzione IUV e vari sistemi di pagamento come PagoPA); una riflessione andrebbe fatta anche sull'introduzione di un limite massimo entro cui contenere le spese di notifica e procedurali che ormai hanno importi molto elevati; modifica all'articolo 201: 1) al comma 1-bis, lettera d), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «Nei casi di violazione di divieto di sosta, deve essere lasciato sul parabrezza del veicolo un preavviso di contestazione della violazione, che consenta al trasgressore di aderire al pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, sono definite le procedure atte a dare certezza legale dell'avvenuta apposizione del preavviso»;

RESPONSABILITA' CONDUCENTE PER MANCATO USO CASCO E CINTURE

CONDUCENTE: va da subito introdotta la responsabilità del conducente del motoveicolo e del ciclomotore in caso non sia indossato il casco dal passeggero e nel caso di mancato uso di cinture di sicurezza di trasportati maggiorenni su autoveicoli, la sanzione si applica anche al conducente, con esclusione di taxi ed NCC, i quali sono tenuti solamente a ricordare ai passeggeri l'obbligo di utilizzo mediante cartelli o altre modalità di avviso;

VERIFICHE TELEMATICHE SUL POSSESSO DI DOCUMENTI DI GUIDA

altra semplice modifica che va da subito introdotta e che il Parlamento ha già proposto: non si procederà a sanzionare qualora, a seguito di contestuale verifica telematica, l'agente di polizia stradale abbia accertato l'esistenza e la validità dei documenti che il conducente non ha esibito; all'articolo 180, il comma 8 è sostituito dal seguente: « *8. Non si procede all'irrogazione della sanzione amministrativa qualora, a seguito di contestuale verifica telematica, l'agente di polizia abbia accertato l'esistenza e la validità dei documenti che il conducente non ha esibito. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri della giustizia, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e per la pubblica amministrazione, sono disciplinate, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, le procedure per la verifica telematica dei documenti obbligatori per la circolazione ai sensi del presente articolo* »;

Conclusioni: ASAPS non vorrebbe assistere all'ennesimo *stop and go* di norme attese sulla sicurezza stradale, anche a tutela degli utenti vulnerabili, sfruttando la legge di conversione del DL Infrastrutture. Non vorremmo che entrasse in pista l'ennesima "safety-car" della Commissione Bilancio e che bloccasse l'approvazione di queste proposte con provvedimenti urgenti da adottare, come la sospensione della patente alla prima violazione in caso di guida distratta oppure con certezza maggiore sulle nuove modalità di controllo degli automobilisti sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Non possiamo accettare che in questo momento di ripartenza del Paese, la sicurezza stradale sia ancora una chimera come per il contrasto alla pirateria stradale, con una volontà di disarmare le pattuglie su strada con sentenze sempre più a favore degli ubriachi e dei drogati alla guida che riescono a dimostrare anche l'inutilità di strumentazioni certificate ed esami tossicologici presso le strutture ospedaliere. Da ultimo vogliamo ricordare anche che la continua diminuzione di pattuglie in attività di polizia stradale e la chiusura di numerosi distaccamenti della Polstrada posizionati sulle strade statali creerà una ulteriore pericolosa desertificazione dei controlli proprio su quelle strade le più pericolose in assoluto.

Forlì, 28 settembre 2021

IL PRESIDENTE
Dr. Giordano Biserni