



Forlì, 30 novembre 2021

CAMERA DEI DEPUTATI
IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

Martedì 30 novembre 2021 - ore 16.50

Audizione informale, in videoconferenza, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto ministeriale recante approvazione del documento "Piano nazionale sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di attuazione" (Atto n. 323), di rappresentanti dell'Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale (A.S.A.P.S.)

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 10mila 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. Il Piano Nazionale Sicurezza Stradale: occasione unica

ASAPS ritiene che il Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030 sia una grande ed unica occasione per raggiungere più speditamente un reale decremento di morti e feriti sulle strade italiane, dopo i buoni successi conseguiti dal 2003 in poi e il successivo forte rallentamento nelle diminuzioni di incidenti degli ultimi anni. I risultati dei due precedenti piani nazionali PNSS 2010 e PNSS Orizzonte 2020 hanno dato importanti risultati, seppur con pochi finanziamenti a disposizione. Per cui riforme strutturali e risorse economiche devono avere un equilibrio fondamentale nei prossimi anni. Tralasciando l'anno 2020 con una forte riduzione di morti e feriti, che rimarrà unico perché dovuto “all'aiuto” della pandemia e la conseguente diminuzione di traffico e sinistri stradali, già nel 2021 i segnali sono stati particolarmente preoccupanti. E' ripresa l'infortunistica notturna soprattutto nei fine-settimana, sono tornate le vittime da pirateria stradale, alcol e droga alla guida sono



diventati nuovamente il leit-motiv di molti incidenti con giovani vittime. I dati ACI-Istat dell'ultimo decennio seppur positivi, messi a confronto con altre nazioni europee, tracciano un bilancio in chiaro-scuro, che devono imporre in questi anni che ci dividono dal 2030 alcune importanti decisioni.

3. Telecamere e agenti sulle strade: punti di partenza

Le tre principali cause di incidente stradale quali la distrazione, l'alta velocità e la mancata precedenza necessitano di sanzioni più severe e reali. Il Parlamento non può più procedere – ad esempio - a semplici “*maquillage*” di norme, come avvenuto poche settimane fa con il DL Infrastrutture, è necessaria una riscrittura dell'art. 173 del Codice della Strada, senza dimenticare che serve la sospensione immediata della patente per chi utilizza il cellulare, smartphone, tablet, ecc. Questa norma andrebbe approvata subito e va accompagnata da controlli capillari anche con l'utilizzo delle tecnologie. **Le telecamere, gestite dagli organi di polizia stradale, devono poter sanzionare tutte le violazioni al Codice della Strada**, d'altronde la legge nr. 689/1981 già consente molte opportunità. Riprendere (almeno nelle ore diurne) e sanzionare con una telecamera le migliaia di automobilisti che messaggiano o che si fanno selfie o video alla guida, impedirebbe quell'enorme numero di tamponamenti o fuoriuscite autonome, che la cronaca locale poi descrive come “*dovute a cause in corso di accertamento*”.

Oggi, telecamere e strumenti tecnologici utilizzati dagli organi di polizia stradale, vengono “demonizzati” da campagne mediatiche o dai social, che delegittimano anche strumenti salva-vita, come gli etilometri che disinnescano vere e proprie bombe umane ad orologeria, quando l'automobilista, ad esempio, ha un tasso alcolemico superiore di 7/8 volte al limite di legge. Servono subito le nuove regole sull'utilizzo dei tutor, autovelox e telelaser, che mettano un punto definitivo sullo “smantellamento dei controlli velocità” in Italia, fatto unico in tutta Europa, che paga il più alto numero di installazioni (da qui la “vessazione verso gli automobilisti”), come certificato di recente da una indagine a livello europeo (<https://zutobi.com/uk/driving-guides/driving-penalties-and-fines-in-eu>). ASAPS chiede



perciò una riforma globale sull'utilizzo delle tecnologie, sotto lo stretto controllo degli organi di polizia stradale, con piena e totale legittimazione, al servizio e per la sicurezza ed incolumità pubblica sulle strade italiane. Come riportato a pag.9 del documento in esame, se il periodo di lockdown ha contribuito a ridurre il numero di incidenti sulle strade, dall'altro ha avuto come effetto collaterale quello di aumentare la velocità media su strada , di fatto aumentando il rischio di mortalità. Ora perciò non abbiamo più scuse nell'affrontare con decisione il tema dell'alta velocità, anche con norme straordinarie.

Altro tema fondamentale è quello degli organi di polizia stradale, che devono avere tutti una elevata professionalità, connessa a nuove tecniche di rilevamento dei sinistri stradali, analisi delle cause, studio dei fenomeni. La proposta è quella di avere una unica scuola di aggiornamento professionale in materia di conoscenza sull'applicazione delle norme del Codice della Strada, gestita dal Ministero dell'Interno – Dipartimento Pubblica Sicurezza – Servizio Polizia Stradale che permetta di avviare cicli di formazione mensili, riservati a tutte le Forze di Polizia e Polizie Locali, al fine di uniformare le procedure e mettere a fattor comune le importanti disposizioni per contrastare i comportamenti più pericolosi: obiettivo è quello di avere un “esercito uniforme” per combattere la “battaglia” sulle strade, dove l'arroganza e la superficialità alla guida spesso la fanno franca.

L'automobilista deve tornare a preoccuparsi di non incappare in un controllo di polizia stradale con le tecnologie o con le divise.

4. Utenti vulnerabili

Totalmente condiviso è l'obiettivo generale di riduzione di morti e feriti entro il 2030, ma con una attenzione particolare verso gli “utenti vulnerabili”, ciclisti, monopattinisti, pedoni, motociclisti, ma anche anziani e bambini sotto i 14 anni. Chi è più debole sulle strada, deve essere maggiormente difeso. ASAPS propone inasprimenti delle sanzioni quando vedono coinvolti soggetti vulnerabili, in modo da ricordare agli altri utenti, il valore di chi rischia maggiormente sulle strade (raddoppio delle sanzioni penali ed amministrative quando ad esempio si investe un ultra70enne o un minore dei 12 anni, ecc.).



5. Banca-dati unica e dati in tempo reale sull'infortunistica e sulle cause presunte

ASAPS propone di attuare da subito, con fondi messi a disposizione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, un portale dei dati sugli incidenti stradali, in cui tutti gli organi di polizia stradale, possano inserire nell'immediatezza e senza ritardi, ogni informazione utile, sulla tipologia del sinistro, sulle vittime, con un pacchetto di dati statistici che sia di semplice e immediata lettura (come sta avvenendo da febbraio 2020 con i dati della pandemia, con morti, feriti, ricoverati in prognosi riservata, dati per regione, sesso, età). Non è più accettabile fare riflessioni sulla sicurezza stradale, con dati che sono già vecchi, con ritardi che impediscono decisioni anche severe ma che potrebbero ridurre i morti. E' come se i dati della pandemia giungessero al Ministero della Salute con sei mesi di ritardo: quali danni comporterebbe una decisione ritardata? Per cui, da subito attuare un "bollettino giornaliero" dell'infortunistica stradale in Italia, con tutti i dati utili ad assumere decisioni tempestive. La vera digitalizzazione (vedi pag. 11) del processo di raccolta ed analisi necessita anche della tempestività delle procedure, sotto la supervisione dei Prefetti.

6. Riforma della patente a punti

E' innegabile come la patente a punti sia stata una "grande arma" contro l'alto numero di morti sulle strade italiane all'inizio del terzo millennio (7.096 morti nel 2001). A distanza di un ventennio, occorre procedere speditamente con una riforma della "patente a punti", che impedisca le tante criticità palesate da un sistema innovativo ma che viene "aggirato" con grande facilità, ad esempio con ultra80enni privi di punti perché "rubati" dai familiari. Qui, oltre ai maggiori controlli sull'effettiva capacità di guida di persone magari allettate o ricoverate in casa di riposo che vengono segnalate alla guida, occorre ad esempio



impedire di premiare chi sulla strada si comporta normalmente e che non viene sanzionato.

7. Miglioramento delle infrastrutture grazie al PNRR e un catasto della segnaletica stradale

Il PNRR permetterà certamente di migliorare le condizioni delle strade italiane e sarà una grande occasione per l'Italia. Non possiamo però dimenticare i “black point” in molte arterie, che necessitano di investimenti sull’infrastrutture, sulle barriere, sui guard-rail, ma anche sull’illuminazione pubblica e sulla segnaletica stradale. **Anche qui ASAPS propone la costituzione di un grande “catasto” italiano della segnaletica stradale**, con nuove tecnologie che possano avvisare dei pericoli sulle strade e sulle condizioni meteo e che permetta anche una seria programmazione manutentiva ed interventi grazie alle risorse delle sanzioni da codice della strada, in modo particolare per gli Enti Locali. Le risorse che verranno destinare dal PNRR sui singoli progetti devono avere procedure più veloci rispetto al passato (attuazione a distanza anche di un quinquennio), magari attraverso la **nomina di un “Commissario straordinario nazionale alla sicurezza stradale”**.

8. ASAPS quale componente di un Osservatorio indipendente

Con riferimento a quanto previsto a pag. 58 dello schema, il MIMS ipotizza che una funzione di ricerca, di monitoraggio e di proposta sui vari temi in discussione, possa essere affidata in futuro ad un ente od osservatorio indipendente, come anche proposto nell’emendamento 1.295 Paita-Rotta nel ddl di conversione del dl n. 121/2021, che poi è stato ritirato, **ASAPS si propone quale componente di questo nuovo possibile gruppo di lavoro**, grazie ai suoi 20 osservatori che permettono di fornire in tempo reale i dati sui pedoni, ciclisti, monopattinisti deceduti, sulle stragi del sabato sera, sugli episodi di pirateria, sui sinistri provocati da animali e su tanti altri aspetti che sono utilissimi ad analisi immediate.



9.Micromobilità

Su questo fronte ASAPS teme un forte passo indietro per la sicurezza stradale, dopo l'approvazione della Legge nr.156 /2021 di conversione del DL Infrastrutture per una serie di errori che devono essere subito corretti. Servono regole che permettano lo sviluppo di questi dispositivi di micromobilità elettrica (ASAPS è favorevole anche riguardo gli aspetti ambientali) e veicoli quali i monopattini in aree ben definite e non ovunque. L'idea di sperimentare nuovi mezzi è positiva ma senza perdere il controllo di un sistema che è già complesso sulle strade.

Giordano Biserni
Presidente ASAPS

