

Presentati ordini del giorno con i dati ASAPS al DDL “Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285” (C.1435-A)

a cura Ufficio Studi ASAPS

Approvato alla Camera dei Deputati in prima lettura il disegno di legge C.1435-a “Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”. Ora il ddl passerà al Senato per la seconda lettura.

Negli oltre 90 ordini del giorno portati in votazione, in due casi sono stati citati dati ASAPS (in materia di osservatorio ciclisti e organico della Polizia Stradale e delle Polizie Locali), a riprova dell'importante, qualificato e credibile ruolo che l'Associazione e i propri associati ricoprono nel panorama nazionale della sicurezza stradale.

“La Camera,
premessi che:

secondo i dati forniti dall'Osservatorio Pedoni ASAPS, nel 2023 sono stati registrati 197 decessi tra i ciclisti e 379 tra i pedoni a causa di incidenti stradali. La maggior parte di tali decessi vedono il coinvolgimento di un autocarro;

oltre il 60 per cento di tali incidenti avviene in contesti urbani, come sottolineato nell'analisi della Commissione europea, la quale evidenzia un aumento preoccupante del numero di ciclisti uccisi sulle strade dell'UE nel 2022, con oltre 2000 vittime. Si tratta dell'unico principale gruppo di utenti della strada a non registrare un significativo calo delle vittime nel corso dell'ultimo decennio;

secondo i dati del report «Make Way for Walking and Cycling» redatto da PATH (Partnership for Active Travel and Health), l'Italia — tristemente — guida la classifica degli incidenti mortali nei Paesi europei, con 5,1 decessi ogni milione di chilometri percorsi in bici. Si tratta di un numero superiore quasi il doppio di quello della Francia (2,9) e ben più di cinque volte il valore registrato in Norvegia, Danimarca e Paesi Bassi (0,9);

sempre secondo lo stesso rapporto, l'Italia registra anche il tasso di mortalità più alto d'Europa tra i pedoni nonostante risulti il Paese europeo con il minor numero di chilometri percorsi a piedi tra quelli presi in analisi (circa cinque pedoni uccisi ogni milione di km percorsi a piedi);

gli obiettivi europei sulla sicurezza stradale stabiliti nel piano d'azione strategico della Commissione sulla sicurezza stradale e nel quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 — che ha anche definito piani per la sicurezza stradale volti a raggiungere l'obiettivo di azzerare il numero di vittime della strada entro il 2050 (cosiddetto «Vision Zero») — prevedono il dimezzamento del numero di vittime e di feriti gravi entro il 2030 rispetto all'anno di benchmark fissato al 2019;

il regolamento europeo General Safety Regulation imporrà, a partire dal luglio 2024, ai mezzi di nuova omologazione la dotazione di sistemi di sensori di rilevamento nell'angolo cieco. Tale obbligo verrà esteso, in seguito, a tutti i mezzi circolanti in Europa. Secondo la Commissione europea, le nuove misure di sicurezza contribuiranno a proteggere meglio passeggeri, pedoni e ciclisti in tutta l'UE, salvando oltre 25 mila vite ed evitando almeno 140 mila lesioni gravi entro il 2038;

data la mancanza di iniziativa a livello nazionale, alcune amministrazioni locali si sono già mosse nella direzione delle suddette linee guida, come il comune di Milano il quale, con delibera di Giunta n. 971 dell'11 luglio

2023, ha stabilito che per l'ingresso e la circolazione nella ZTL denominata Area B, i mezzi pesanti di categoria M2, N2, M3 e N3 debbano dotarsi di adesivi segnalanti l'angolo cieco nonché di dispositivi per la rilevazione di pedoni e ciclisti nell'angolo cieco;

ribaltando una precedente sentenza del TAR Lombardia, il Consiglio di Stato (sentenza 1884/2024), ha riconosciuto la validità e la legittimità della decisione presa dal comune di Milano in quanto presa nella direzione di tutela al massimo grado del bene della vita, prevedendo una modalità di superamento del rischio che incide essenzialmente sugli interessi economici, impegna il Governo ad apportare, nel primo provvedimento utile, le opportune modifiche ai regolamenti tecnici e alla normativa in materia di circolazione dei veicoli ai fini del loro adeguamento alla normativa sovranazionale per quanto concerne la dotazione di adesivi segnalanti l'angolo cieco nonché di dispositivi per la rilevazione di pedoni e ciclisti nel perimetro degli angoli ciechi.

9/1435-A/15. Benzoni, Pastorella

Sull'ordine del giorno n. 9/1435-A/15 Benzoni, parere favorevole del Governo previa riformulazione: “adottare una norma che promuova, ove possibile, in relazione alle caratteristiche costruttive degli stessi, l'installazione sui mezzi pesanti di apposita segnaletica adesiva che indichi sul lato posteriore la presenza di angoli ciechi e di sensori, con segnali acustici di allerta, in grado di rilevare la presenza di utenti vulnerabili della strada”.

La Camera,

premesse che:

gli ultimi dati Istat (2022) indicano un incremento degli incidenti in particolare sulle strade extraurbane statali e provinciali +7,2 per cento per i sinistri e +12,2 per cento per i decessi. A fronte di questo si è assistito paradossalmente in questi anni ad una assurda chiusura di decine di Distaccamenti della Polizia Stradale negli anni scorsi;

come denunciato dall'Asaps, l'Associazione Sostenitori Amici della Polizia Stradale, sulle strade statali e provinciali le pattuglie della Polizia Stradale sono passate da 293.711 nel 2008 a 214.157 nel 2018, -79.554 pattuglie -27 per cento. Nel 2021 le pattuglie sulle strade extraurbane, quelle più pericolose col tasso di mortalità più elevato, sono scese ulteriormente;

l'organico previsto della Polizia Stradale è di 12.986 operatori. Oggi sono sotto a quota 10 mila; stesso trend negativo vale anche per le Polizie Locali. Di fronte ad un organico previsto di circa 60.000 agenti, le Polizie Locali nel 2014 ne contavano 55.968, nel 2021 gli operatori nelle varie qualifiche erano 48.963 con un calo di 6.735 caschi bianchi. Meno 12 per cento rispetto al 2014 (fonte ANCI) e meno 18 per cento circa rispetto all'organico previsto, già insufficiente per le competenze sempre più complesse assegnate alla Polizia Locale;

così come si segnala la sempre più scarsa formazione degli operatori alle materie tipiche della specialità (trasporto merci, categorie di trasporto, come merci pericolose, animali o alimentari, infortunistica, auto e moto conduzione e falso documentale) e l'addestramento interspecialità; l'Asaps ricorda come qualsiasi riforma del CdS produrrà effetti poco significativi per la sicurezza sulle strade senza un vero ripianamento degli organici,

impegna il Governo

ad adottare tutte le iniziative di competenza volte ad incrementare gli organici della polizia stradale e delle polizie locali, anche in deroga ai vigenti limiti finanziari e assunzionali, ai fini della sicurezza e del controllo delle nostre strade.

9/1435-A/85. Mari, Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Piccolotti, Zaratti

L'emendamento 9/1435-A/85 è stato accolto come raccomandazione.