

CAMERA DEI DEPUTATI
IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

Martedì 14 novembre 2023 - ore 14.00

Audizione, in videoconferenza, nell'ambito dell'esame della proposta di legge "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (C. 41 Brambilla, C. 96 Gusmeroli, C. 195 Comaroli, C. 411 Vinci, C. 412 Vinci, C. 526 Berruto, C. 529 Mulè, C. 578 De Luca, C. 634 Consiglio regionale della Lombardia, C. 684 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 686 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 697 Carè, C. 718 Santillo, C. 865 Consiglio regionale del Veneto, C. 874 Consiglio regionale del Veneto, C. 892 Iaria, C. 985 Rosato, C. 1030 Mascaretti, C. 1218 Consiglio regionale della Puglia, C. 1258 Deidda, C. 1265 Morassut, C. 1398 Cherchi, C. 1413 Consiglio regionale del Veneto e C. 1435 Governo)" di rappresentanti dell'Associazione sostenitori e amici della polizia stradale (A.S.A.P.S.)

1. Presentazione ASAPS

Omissis

2. L'attuale situazione in Italia analizzata grazie agli Osservatori ASAPS

ASAPS è particolarmente orgogliosa nel poter dare nuovamente un contributo al Parlamento ad un nuovo provvedimento per le modifiche al Codice della Strada in discussione e intende ringraziare fin da subito il Presidente e tutti i componenti della Commissione IX per l'attenzione che vorranno porre a quanto indicheremo.

Innanzitutto va evidenziato come ASAPS in Italia, sia l'unico soggetto che ha conoscenza di quanto accade in tempo reale, grazie alla rete di referenti e all'Ufficio Studi, per l'apporto fornito dai suoi numerosi Osservatori. Se si chiedesse ora ad un qualsiasi Ministero quali sono i dati dei pedoni morti da inizio anno, dei ciclisti falciati ed uccisi, degli episodi di pirateria stradale, dei

bambini morti in incidenti stradali, degli incidenti gravi provocati da animali, dei sinistri accaduti nelle 72 ore del fine-settimana, voi non ricevereste una risposta, oltre ai dati ISTAT, pubblicati

però solo dopo 7 mesi (a luglio quelli dell'anno precedente, per gli ovvi tempi di preparazione), con una situazione magari modificata.

Orbene, oggi vi possiamo comunicare che in Italia – e per difetto perché molti protagonisti muoiono nei giorni e nelle settimane successive, nonostante sia migliorata la medicina d'urgenza e le attività di soccorso sanitario – dal 1° gennaio al 12 novembre sono deceduti:

a) **379** PEDONI al 12.11.2023

b) **175** CICLISTI al 12.11.2023

c) **72** EPISODI DI PIRATERIA MORTALI (al 30.9.2023)

d) **48** BAMBINI DECEDUTI (al 12.11.2023) Erano stati 39 i piccoli uccisi sulle strade in tutto il 2022 e 29 nel 2021.

e) **1.133** VITTIME NEGLI INCIDENTI DEI SOLI FINE SETTIMANA (al 31.10.2023)

Questa è la cartina di tornasole attuale, con dati in chiaro-scuro riportati al trentennio precedente che ha visto **163.052** morti (una media città italiana), di cui **23.935** pedoni, certo con il calo dovuto ai due anni della pandemia, ma con un ritorno della “*violenza stradale*” già dal 2022, perché di questo dobbiamo parlare, quando alla guida troviamo ubriachi e drogati oppure soggetti che lasciano a terra esanimi i corpi dei coinvolti.

Occorre ripartire da dati effettivi, e non da analisi poco attente alle reali condizioni delle città, in modo particolare delle grandi metropoli dove i morti aumentano, ma anche dei centri urbani che vedono incrementare il numero di sinistri stradali (Roma e Milano sono due casi di cui andremo a chiarire alcuni aspetti).

3. Più divise e più controlli sulle strade italiane

Gli ultimi dati Istat (2022) ci parlano di un incremento degli incidenti in particolare sulle strade extraurbane statali e provinciali +7,2% per i sinistri e +12,2% per i decessi. Crediamo che si paghi oggi il costo anche della assurda chiusura di decine di Distaccamenti della Polizia Stradale negli anni scorsi come: Sanremo, Finale Ligure, Ceva, Domodossola, Borgomanero, Casalecchio, Lugo di R. Rocca S.C., Volterra, Fano, Viareggio e si potrebbe continuare. Non a caso proprio 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%**.

Nel 2021 le pattuglie sulle strade extraurbane, quelle più pericolose col tasso di mortalità più elevato, sono scese ancora a quota **189.228**. Come dire che dal 2008 al 2021 il calo è stato di ben **104.483** pattuglie cioè oltre il **35%**! Questo per dare solo lo spessore della situazione che si è determinata con scelte veramente dissennate negli anni passati. L'organico previsto della Polizia Stradale è di **12.986** operatori. Oggi sono sotto a quota 10.000.

Giungono a questa associazione molte segnalazioni circa 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) a seguito della chiusura del CAPS di Cesena e della sua "riqualificazione" e centro di addestramento interspecialità. In pratica il nostro fiore all'occhiello, copiatoci dalle altre polizie europee e del mondo, è stato chiuso.

E non è che anche le Polizie Locali se la passino meglio. Tutt'altro. 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%** rispetto al 2014 (fonte ANCI) e meno **18%** circa rispetto all'organico previsto, già insufficiente per le competenze sempre più complesse assegnate alla Polizia Locale.

In sostanza ASAPS ribadisce un concetto molto semplice, qualsiasi riforma del CdS produrrà effetti poco significativi per la sicurezza sulle strade senza un vero ripianamento degli organici.

Solo per fare un esempio conclusivo, mentre in Italia si sono prodotti ingiustificati e incomprensibili tagli di organico delle polizie della strada **in Francia Macron** ha recentemente inaugurato una svolta che porterà in progressione alla riapertura di **238** "stazioni" **3.500** nuovi uffici periferici della Gendarmeria (1) un segnale che per Parigi la sicurezza stradale torna al primo posto. In Italia invece non purtroppo non è ancora così e speriamo ci sia il Vostro aiuto.

4) Patente a punti e controlli velocità

Un grande punto da cui ripartire è stata l'introduzione della patente a punti (dal 2003) che proprio a luglio scorso ha compiuto 20 anni da quando il legislatore ha voluto introdurre questa

sanzione accessoria, oltre quella pecuniaria. Dai 7.100 morti del 2002 abbiamo raggiunto dati inaspettati fino ai 3.283 decessi nel 2016, ma poi quel trend non ha più avuto un ulteriore proficuo risultato, perché? Forse perché abbiamo diminuito i controlli, abbiamo meno pattuglie, meno etilometri, meno controlli sui veicoli? Oppure perché nel nostro Paese sta aumentando quella “guerra” agli strumenti elettronici che vengono visti solo come mezzi per fare “cassa”? Allora ASAPS lo dichiara subito, noi siamo per i controlli sulla velocità, a patto che ci siano regole precise. **Non è minimamente accettabile non avere ancora approvato a 13 anni e mezzo di distanza un decreto attuativo previsto dall’art. 25 comma 2 della Legge nr. 120/2010 – ultima grande riforma del Codice della Strada – che riguarda le modalità di attuazione dei controlli velocità con apparecchiature automatiche.** Perché così si amplifica un malessere generale verso quel tipo di controlli, con migliaia di ricorsi che certamente sono legittimi ma che vanno ad inficiare quelle attività che salvano le vite umane, come avviene in Francia, Spagna, Austria, Germania (dove gli autovelox sono frontali e si vede il conducente, mentre in Italia il Garante per la Protezione dei Dati Personali espressamente lo vieta, ma non esiste una legislazione europea sul tema? Perché dobbiamo continuare ad avere ultra90enni che sono dichiarati alla guida, alle tre di mattina lungo le tangenziali nel mentre vengono percorse a 130/140 km/h?).

Gli autovelox vanno installati dove servono e con apposita motivazione, dove esistono black-point dovuti ad alta frequenza di sinistri. E’ stato già detto in altre audizioni e noi condividiamo, basta abbassare i limiti dove non vi è una motivazione reale e concreta. Abbiamo condiviso quei provvedimenti di Prefetti in Italia che hanno chiuso postazioni fisse, su strade dove quell’indice di sinistrosità era praticamente assente. Ma non siamo certo a favore del sempre più pervasivo ostracismo agli autovelox, perché siamo per una guida prudente, che si adatti al tipo di strada. **Non siamo certo favorevoli ad una nuova proposta di 150 km/h nelle autostrade a 3 corsie** perché riteniamo che questa misura non abbia una seria funzione, considerato che fino a 160 km/h non si avrebbero sanzioni ma certamente conseguenze mortali per improvvise frenate dovute a code o rallentamenti. Senza dimenticare il differenziale di velocità fra veicoli. Inutile dire che si avrebbe più consumo, più inquinamento e un guadagno di soli pochi minuti anche in tratti

di qualche centinaio di km. In sostanza si correrebbe di più per fermarsi poi più spesso per più frequenti tamponamenti. E' ovvio e matematico.

5) Alcol e droga

Siamo favorevoli all'inasprimento delle sanzioni penali per gli artt. 186 e 187 CdS, anzi plaudiamo anche all'introduzione di meccanismi che permettano di accertare la guida alterata sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e psicotrope, perché – finalmente – si è preso atto che il “drogometro” è di difficile realizzazione. Presso il Ministero della Giustizia si può verificare l'emissione di pochissime condanne ex art. 187 CdS, a causa dell'impossibilità di provare l'assunzione della droga prima di essersi messi alla guida e stabilirne l'attualità degli effetti. Siamo certamente favorevoli all'alcolock anche se riteniamo sia di difficile attuazione senza specifiche disposizioni, rispetto ad un sistema che potrebbe prestarsi a “furberie” che certamente usciranno al momento dell'uso, per cui occorre uno specifico codice identificativo per accedervi (da non divulgare) oltre all'assenza di alcol. Siamo anche favorevoli ad una norma che imponga il pagamento delle spese sanitarie per i danni provocati alle controparti quando si è trovati positivi alcol e droga, comprese le spese per gli accertamenti medico-legali.

6) Uso cellulari e smartphone

ASAPS – e lo diciamo in ogni audizione in questa importante Commissione – è favorevolissima all'introduzione della sospensione della patente alla prima violazione per l'utilizzo del cellulare alla guida ex art. 173 CdS; non è più pensabile di avere comportamenti gravissimi con automobilisti che guardano solo il volante anziché il parabrezza, basti notare quanti incidenti gravissimi in autostrada sono avvenuti con autovetture che sono state distrutte dopo essersi infilati sotto autocarri per non aver visto il pericolo di una coda o di una frenata improvvisa davanti a sé. Sarebbe stato auspicabile che questa norma fosse stata introdotta anche con un decreto-legge, ma auspichiamo che il Parlamento svolga i propri lavori con la massima attenzione ma anche con la massima celerità.

ASAPS chiede alla Commissione Trasporti di valutare la possibilità che l'uso del cellulare alla guida in caso di incidente stradale diventi una aggravante della legge sull'Omicidio stradale.

7) Mini-sospensione

Anche su questa novità siamo favorevoli, ben consapevoli che per gli organi di polizia stradale, questa sia una procedura che aggraverà il lavoro, ma è finalizzata a dare un segnale molto forte ai conducenti patentati, a cui si toglierà per 7 o 15 o 30 giorni la possibilità di condurre un veicolo (tranne biciclette e monopattini naturalmente); occorre capire come dare la possibilità di ricorrere non solo al verbale ma anche alla sospensione collegata alla brevità di tale sanzione accessoria, che sicuramente sarà la prima carta ad essere tentata dagli automobilisti. L'elenco delle violazioni previste è lungo ed articolato, ma **non siamo d'accordo sul fatto che la mini-sospensione della patente venga attuata solo per coloro che hanno meno di 20 punti sulla patente.** In Italia, in base alle statistiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad oggi solo il 2,5% del totale dei patentati ha meno di 20 punti, un numero perciò talmente ridotto di soggetti a cui questa sanzione verrebbe applicata.

Basti pensare che, in base ai dati forniti a Quattroruote dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono ben **11,8 milioni** le patenti attive nel 2003 e tuttora attive che in vent'anni non hanno mai subito decurtazioni. E che sono più di **25,2 milioni** – su un totale di **39,2 milioni** – quelle che hanno 30 punti, il massimo che si può raggiungere per buona condotta, diciamo così, a colpi di bonus da due punti ogni biennio. E che sono appena **818 mila** (poco meno degli abitanti di Torino per comprendere meglio) quelle che, oggi, hanno meno di 20 punti. Per cui solo **818.000** potrebbero incappare in una mini-sospensione della patente a fronte **39,2 milioni**. Cioè il **2,5%**! **Vi chiediamo se abbia senso una applicazione così ridotta verso una vasta e potenziale platea di patentati.**

Ricordo anche che **non esiste un esame per il corso recupero-punti (andrebbe introdotto anche in forma semplificata)** ed è frequente una comunicazione di dati verso soggetti ultra80enni per evitare decurtazioni o peggio la revoca della patente perché i punti sono finiti. Va individuata una soluzione per i conducenti professionali e su questo occorre un valido strumento amministrativo.

8) Monopattini ed educazione stradale

Come ASAPS osserviamo i nuovi fenomeni della micromobilità elettrica e se da una parte abbiamo visto di buon occhio un nuovo veicolo che aiuta a contrastare l'inquinamento ambientale, dall'altra abbiamo assistito ad un uso distorto e contrario a molte norme di normale prudenza che hanno portato ad alcune decine di morti dal 2020, quando a giugno ci fu il primo monopattinista deceduto a Budrio.

Molti incidenti analizzati da ASAPS vedono il coinvolgimento di giovani e giovanissimi, anche di chi non ha ancora compiuto 14 anni, età con cui si può iniziare ad utilizzare il monopattino, con sinistri gravi anche in piccoli centri urbani. Su questo un forte richiamo va fatto ai genitori e a chi cura la patria potestà, per una maggiore vigilanza, dimenticandosi che l'utilizzo del monopattino su strada non può essere considerato alla stregua di un gioco, e ASAPS lo dice dal 2019 a gran voce, visto che poi le sanzioni sono a carico degli stessi genitori. Su questo fronte spiccano positivamente gli aumentati controlli, con pattuglie dedicate, da parte delle Polizie Locali con centinaia di sanzioni, come a Roma, Milano, Torino, Genova, Bari, Verona.

ASAPS è favorevole all'introduzione del “**targhino**”, registrato all'Anagrafe Nazionale dei Veicoli presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, in modo da permettere sempre agli organi di polizia stradale di individuare con certezza proprietario e conducente, in caso di sinistro e di contestazione di violazione alle norme di comportamento; se la collaborazione delle aziende di sharing fornisce una certa sicurezza (anche se sugli abbandoni dei mezzi sui marciapiedi si può certamente fare di più, considerato che spesso le aziende ricorrono ai Giudici di Pace avverso i verbali per divieti di sosta e non sempre forniscono i dati degli utilizzatori), sui veicoli privati siamo molto distanti da individuare proprietario e conducente; è vero che in Europa finora solo la Germania ha introdotto l'obbligo di targatura ai monopattini. E **siamo favorevoli all'obbligo per tutti i monopattini di assicurazione RC per responsabilità verso danni a terzi**; vero che le delibere di Giunta comunale che autorizzano la circolazione sulle proprie strade delle aziende in sharing già oggi impongono la presenza di copertura assicurativa, nulla però si dice nell'attuale panorama legislativo verso analoghi obblighi per i mezzi privati; con l'approvazione della norma ci sarà l'equiparazione tra le due tipologie, altrimenti continuerà ad

esserci una disparità tra chi otterrà un risarcimento (incidente con monopattino in sharing) e chi invece dovrà subire danni materiali e fisici senza ricevere alcun risarcimento (sinistro con monopattino privato); per l'obbligo del casco **occorre** verificare annualmente i dati ISTAT sull'andamento degli incidenti con il coinvolgimento di monopattini, per valutare possibili obblighi negli anni successivi; ASAPS chiede che nei programmi delle scuole secondarie di secondo grado, nell'ambito delle lezioni di educazione civica, come previsto dalla Legge nr. 92/2019, e più specificatamente di quanto previsto all'art. 3 comma 2 quando si parla di “**educazione stradale**”, vengano divulgate le buone regole di comportamento alla guida di mezzi di micromobilità elettrica, anche attraverso lezioni tenute da appartenenti agli organi di polizia stradale ed ASAPS è totalmente favorevole a riconoscere un bonus aggiuntivo a chi frequenta con profitto i corsi di educazione stradale, nel momento in cui supera l'esame della patente.

9) Trasporto pesante

Va incrementato il sistema dei controlli (anche da remoto con le nuove tecnologie) in particolare sui tempi di guida e di riposo dei conducenti, spesso sfruttati e costretti a sfiorare i tempi previsti. Va ampliata e di molto la casistica dei controlli immediatamente successivi presso le imprese di trasporto titolari dei carichi. Deve essere riproposta una vera polizia dei trasporti, in un paese che vede l'80% delle merci transitare su gomma.

10) Prestanomi

Il fenomeno dei soggetti proprietari di decine di veicoli, nonostante siano nulla –tenenti, è sempre più presente; i veicoli vengono poi usati dalla criminalità comune e sono protagonisti di atti di pirateria che necessita urgentemente dell'approvazione di nuove norme per meglio contrastare un fenomeno, mai così presente e dilagante. Manca ad oggi ancora il decreto attuativo che era previsto dalla legge nr. 120/2010. Vi chiediamo di inserire nel DDL del Governo gli articoli che erano previsti nel decreto attuativo mai venuto alla luce, per fornire maggiori strumenti agli organi di polizia stradale.

11) Utilizzo artifizi tecnologici per superare gli esami della patente

Oggi questi reati gravi per chi utilizza tecnologie per superare gli esami della patente (fenomeno sempre più presente in tante Motorizzazioni), vengono contrastati con una norma del 1925. Non sono più accettabili sanzioni penali ridicole e vanno introdotte da subito sanzioni penali più pesanti, che permettano anche l'arresto in flagranza di reato. Ogni mese sono centinaia i casi di soggetti stranieri sorpresi ad utilizzare telecamere ed microfono con auricolari per superare la prova scritta, con organizzazioni criminali su tutto il territorio nazionale che operano grazie anche a proventi economici di livello elevato. Su questo tema chiediamo di valutare esperienze positive tra le Motorizzazioni Civili e i singoli Comandi di Polizia Locale, come avvenuto a Verona e in Lombardia, con una maggiore attenzione all'introduzione di tecnologie ad uso preventivo per scoprire l'uso di telefonini e telecamere nascoste.

12) Telecamere e sanzioni automatizzate: siamo favorevoli – come riportato nel DDL governativo - all'utilizzo delle telecamere anche per tante altre violazioni rispetto alle attuali, a tutela degli utenti deboli come pedoni, ciclisti e motociclisti.

13) Tutela dei ciclisti

ASAPS è favorevole ad introdurre nuove norme a tutela dei ciclisti, anche se rimane di difficile attuazione la possibilità di introdurre il 1.5 mt di distanza laterale in fase di sorpasso, su cui si invita la Commissione a valutare uno strumento giuridico più attuabile da parte degli organi di polizia stradale preposti ai controlli e alle sanzioni.

Nel ringraziare per l'audizione concessa, ASAPS rimane a disposizione della Commissione e di tutti gli Onorevoli per ulteriori approfondimenti.

Forlì, 14 novembre 2023

IL PRESIDENTE

Giordano Biserni

(1) Il Centauro rivista ufficiale ASAPS n.261, mese di novembre/dicembre 2023 articolo di Lorenzo