



AUDIZIONE INFORMALE ASAPS
CAMERA DEI DEPUTATI – IX COMMISSIONE TRASPORTI, POSTE E
TELECOMUNICAZIONI
Martedì 10 dicembre 2019

Risoluzione De Girolamo 7-00296 recante iniziative sulla sicurezza stradale

1. Presentazione ASAPS

Preliminarmente **vogliamo ringraziare i componenti della Commissione Trasporti** per averci invitato in audizione, a riconoscimento dell'impegno nostro e dei tanti soci sui temi della sicurezza stradale.

Presentazione ASAPS (Omissis)

2. I dati che ci preoccupano sulle cd “stragi del sabato sera” e sui motociclisti deceduti la scorsa estate

ASAPS, attraverso i suoi Osservatori, è l'unica associazione che può fornire in tempo reale dati, informazioni ed analisi relativamente a quanto accade costantemente sulle strade italiane. Partendo dal triste fenomeno delle c.d. **“Stragi del sabato sera”** (ricordo qui che sono state lo start della fondazione dell'associazione in Romagna nel 1991 quando il fenomeno toccava punte assurde di mortalità giovanile) che avevano avuto una complessiva ed importante flessione negli ultimi anni tanto è vero che avevamo smesso di contare incidenti e morti legati a questi episodi, però dopo un evidente riproporsi del fenomeno siamo stati i primi a lanciare l'allarme nelle scorse settimane, come riportato anche nella risoluzione ora in discussione.

Si pensi che nelle due notti del fine settimana del 2001 si erano contate 917 vittime in gran parte giovanissimi. Nel tempo grazie alle misure di contrasto adottate e alla distribuzione degli etilometri alla Polizia Stradale, ai Carabinieri e alle Polizie Locali, oltre che alle campagne



informative mirate e bene strutturate, si era arrivati a poco più di 300 vittime nelle due notti nel 2015 con un calo del 65% della mortalità. Poi dal 2018 avevamo osservato un ritorno del fenomeno con un preoccupante ripetersi di incidenti gravissimi non solo nei territori di elezione come appunto la riviera romagnola, quella veneta o quella del lago di Garda, ma anche nelle regioni meridionali. Dopo una estate con una preoccupante sequela di stragi notturne (Jesolo, Cesena, Palermo, Catania, Cosenza) abbiamo quindi riattivato anche questo Osservatorio e subito sono emersi numeri di morti veramente angoscianti.

Nei primi 3 fine settimana di ottobre 2019, **nelle 16 ore maledette che vanno dalle 22 del venerdì alle 6 del sabato e dalle 22 del sabato alle 6 della domenica**, l'Osservatorio dell'ASAPS aveva già registrato 27 incidenti importanti (solo quelli con vittime e feriti gravi), col coinvolgimento di giovani e con conducenti sotto i 40 anni. Nei 27 schianti purtroppo si sono contati 24 morti e 46 feriti.

Nel primo fine settimana (5-6 ottobre) sono stati registrati 9 incidenti che hanno causato 8 vittime e 23 feriti.

Nel secondo fine settimana (12 – 13 ottobre) sono stati registrati ancora 9 incidenti che hanno causato 11 morti e 11 feriti.

Nel terzo fine settimana (19 –20 ottobre) sono stati registrati sempre 9 incidenti che hanno causato 5 morti e 12 feriti.

Dei 27 incidenti delle notti del fine settimana, 8 sono avvenuti al nord, 8 al centro e ben 11 al sud di cui tutti e tre plurimortali: due con 4 vittime e 1 con due, a dimostrazione che i timori avanzati dall'ASAPS di un coinvolgimento sempre più importante delle regioni del Sud nello “stragismo stradale” delle notti del fine settimana, erano assolutamente fondati. I dati di novembre sono stati solo un po' meno negativi **23** vittime mortali e **99** feriti. Il dato complessivo dei due mesi secondo l'Osservatorio ASAPS ci indica **79** incidenti gravi (**35** al nord, **20** al centro e **24** al sud nei quali sono morti **50** ragazzi e **166** sono rimasti gravemente feriti. E il primo fine settimana di dicembre ha confermato una situazione di rischio elevato.

L'allentamento dei controlli, con la carestia segnalata più volte degli etilometri, solo ora in lenta ripresa e qui va riconosciuto lo sforzo fatto dal Ministero dei Trasporti con più banchi di prova per



la revisione annuale e disponibilità di maggior personale dedicato alle suddette attività, la carenza sempre più pronunciata di pattuglie soprattutto lungo le strade statali e provinciali cioè proprio quelle col più elevato tasso di mortalità, e l'ormai assoluta latitanza di campagne contro l'abuso di alcol e l'uso di droghe alla guida, completano il quadro motivazionale di questa situazione alla quale si è aggiunto l'uso ormai indiscriminato dei cellulari alla guida sia in fonìa e ancor più in messaggistica e navigazione sul web. A dimostrazione che appena si abbassa la guardia i fenomeni tragici sulle strade tornano a riproporsi drammaticamente.

Come ci suggerisce qualche collega socio ASAPS "I ragazzi di oggi vivono in un mondo che gli trasmette una quantità impressionante di messaggi. C'è poco tempo dedicato a loro per la prevenzione, i colpevoli siamo noi, probabilmente, che non sappiamo come far capire alcune cose che davvero potrebbero salvare la loro vita. Anche una sola vita strappata a quel triste e crudele destino deve rappresentare per noi tutti una vittoria. A volte cerchiamo delle risposte senza capire che probabilmente ci stiamo ponendo le domande sbagliate". E ogni morte assurda di un giovane sulla strada è una nostra certificata sconfitta!

Per quanto attiene al fenomeno dei "**motociclisti morti**" ASAPS aveva parlato di "una terribile estate" dei biker con 185 morti nei soli 13 fine settimana dei tre mesi di giugno, luglio e agosto con 70 vittime nei 4 fine settimana di giugno, 45 in quelli di luglio e 70 nei 5 fine settimana di agosto. Nel primo week end di agosto il record di lenzuoli bianchi sulle strade con 25 motociclisti morti in 22 schianti, con il maggior numero di vittime nel Nord Italia. Delle 185 vittime, 28 si sono contate in Lombardia, 19 in Veneto e in Emilia Romagna, 18 nel Trentino Alto Adige, 8 in Piemonte. Poi 18 in Puglia, 12 nel Lazio e 11 in Campania e 15 in Sicilia. Cifre più basse nelle altre regioni. Ricordiamo che ASAPS raccoglie e archivia i dati dei rilievi di tutte le forze di polizia compresi quelli, numerosi, delle Polizie Locali.

E' difficile individuare i fattori di una tale assurda tragedia. Fattori che sicuramente sono molteplici e che vanno dai comportamenti con assunzione di rischio dei motociclisti spesso refrattari al rispetto delle regole della strada. Tutti vediamo sorpassi e pieghe da brivido sulle strade, specie le statali o nei passi "santuario" dei bikers. Ci sarebbe da fare anche un discorso ampio sulla potenza delle moto vendute sul mercato, sempre più sovrapponibile a quelle da pista.



Ma altrettanto potremmo dire della responsabilità e superficialità di molti automobilisti sempre **più distratti alla guida e schiavi della nuova forma di distrazione di massa**: quella del cellulare alla guida utilizzato sempre più spesso non solo in fonìa ma anche in messaggistica e navigazione sul web o addirittura con i selfie (andate a vedere i video che girano su youtube, in numero talmente elevato da far girare la testa). Le dinamiche classiche degli incidenti più gravi col coinvolgimento dei dueruoisti hanno una frequente connotazione: una vettura che svolta a sinistra col conducente che non si accorge dell'arrivo in senso contrario o da dietro del motociclista, che ovviamente ha sempre la peggio. Facciamo uno sforzo perché i motociclisti si rendano sempre più visibili con giubbetti retroriflettenti già adottati in diversi altri paesi. Aggiungiamo la condizione delle strade che in molti casi diventa moltiplicatore dei rischi: buche, segnaletica orizzontale, guard rail non protettivi ma "affettatori", strade non illuminate. Ovviamente tanto altro ci sarebbe da aggiungere sui rischi per gli utenti deboli della strada pedoni e ciclisti.

Ancora carente in particolare in alcune regioni lo sviluppo chilometrico delle piste ciclabili. Anche per gli attraversamenti pedonali ci sarebbe da mettere sotto inchiesta un sistema assolutamente poco protettivo. Strisce al limite della visibilità e oltre, scarsa illuminazione, segnaletica carente. Comportamenti di ingiustificata indifferenza dei conducenti di fronte ai pedoni sulle strisce! Dovremo arrivare ad una sorta di "pedoveloX" per la contestazione sistematica e certa della violazione prevista dall'art.191 del CdS?

Un discorso particolare e a parte meriterebbe poi anche la complessità del controllo qualificato dei veicoli pesanti circolanti sulla nostra debole struttura stradale. Ma il poco tempo disponibile e la complessità della materia ce lo impediscono.

3. Le proposte di ASAPS

Come parlamentari siete ben consci che le due possibili riforme del Codice della Strada, quella dell'ottobre 2013 e quella della scorsa primavera, sono state bloccate dalla Commissione Bilancio. Sarebbe perciò auspicabile – almeno - trovare le risorse per far ripartire subito già da gennaio 2020 l'esame di un nuovo disegno di legge che vada ad integrare le modifiche che proprio questa



Commissione ha fortemente voluto. Ciò per evitare l'imbarazzante "gioco dell'oca" o se preferite quella sorta di tela di Penelope che ha visto partenze vogliose di riforma e perentori e costanti rallentamenti con ritorno al punto di partenza.

Come ASAPS però **vogliamo lanciare un appello**, perché i tempi di un disegno di legge così complesso, potrebbero essere lunghi, troppo lunghi, con 4 o 5 passaggi tra i due rami del Parlamento come accaduto per la legge sull'omicidio stradale.

Allora, considerata la situazione emergenziale e l'impossibilità per il nostro Paese di raggiungere gli obiettivi europei circa il dimezzamento di morti e feriti da incidenti stradali, ringraziando nuovamente chi ha voluto questa risoluzione, l'on. De Girolamo e gli altri parlamentari, vogliamo chiedervi di pensare ad un provvedimento urgente, **con un decreto-legge** che contenga pochi ma rapidi provvedimenti da attuare, legati ad alcuni fenomeni e cause di sinistro:

1) **DISTRAZIONE**: introdurre da subito la sospensione della patente per chi utilizza il cellulare alla guida. Oggi la sospensione avviene solo con la recidiva nel biennio che di fatto – è noto - non ha prodotto alcun effetto. Si badi bene quando parliamo di utilizzo intendiamo non solo per comunicare, ma soprattutto per l'utilizzo ormai "isterico" della messaggistica istantanea e l'uso dei distrattivi social network in visione anche senza l'uso delle mani. Per questo diciamo che vanno inasprite anche le sanzioni pecuniarie come avevate già indicato nel DDL di riforma CdS 2019, inserendo e specificando bene il divieto di utilizzare altri dispositivi (smartphone, computer portatili, notebook, tablet, ecc..);

2) **GUIDA ALTERATA DA SOSTANZE STUPEFACENTI**: va modificato l'art. 187 del Codice della Strada, perché il numero di condanne è estremamente basso rispetto al numero di soggetti segnalati all'Autorità Giudiziaria, 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; va introdotto da subito il "drogometro" come aveva indicato la Legge nr. 120/2010, a cui mancano molti decreti attuativi; lodevole la fase sperimentale della Stradale e delle altre Forze di Polizia e Polizie Locali, con nuovi sistemi di rilevamento, ma la complessa catena di incombenze successive, rende complicato e faticoso il percorso.



3) **ASSUNZIONI STRAORDINARIE** per le Forze dell'Ordine, in particolare per la Polizia di Stato, con assegnazioni straordinarie alla Polizia Stradale per la vigilanza e piani di controllo sulla rete extraurbana, parliamo delle strade statali e provinciali quelle col più alto tasso di mortalità in assoluto e il più basso tasso di presenze negli itinerari, dove il numero di pattuglie è sempre più ridotto; assunzioni straordinarie per le Polizie Locali, anche oltre il numero di dipendenti che hanno già lasciato il servizio per pensionamenti;

4) **MAGGIOR UTILIZZO DI TECNOLOGIE PER IL CONTRASTO ALLE VIOLAZIONI PIU' GRAVI:** occorre che vengano da subito “omologate” apparecchiature per contrastare la mancanza di copertura assicurativa e la revisione, senza l'obbligo di avere la presenza di un agente; così come vanno utilizzate le telecamere per l'utilizzo del cellulare alla guida con un sistema efficace e snello e con risultati certi.

E' poi auspicabile che finalmente l'ANAS attivi sistemi Tutor di controllo della velocità su molte superstrade e statali a carreggiate separate di sua competenza. Non si può più stare a vedere superstrade usate come piste con velocità medie che sfiorano ampiamente i limiti di 90 o 110 km/h stabiliti.

5) **MICROMOBILITA' ELETTRICA:** anche con riferimento alla tutela ambientale a cui ASAPS è particolarmente attenta, introdurre da subito, nel Codice della Strada, i nuovi dispositivi che oggi sono legati a “sperimentazioni” in poche città (giusto Decreto Ministero Trasporti dello scorso giugno), con difficoltà nei controlli per le Polizie Locali che sono costrette ad interpretazioni di norme e regolamenti, quando basterebbe una modifica di alcuni articoli del CdS; questi nuovi mezzi di locomozione moderna e giovanile diventerebbero “veicoli” e non ci sarebbero più interpretazioni a seconda del territorio di competenza;

6) **INASPIMENTO NORME DI COMPORTAMENTO CHE VEDONO CICLISTI E PEDONI QUALI VITTIME PIU' DEBOLI. Abbiamo segnalato sopra le situazioni più stringenti**

7) **AVVIO DI CAMPAGNE DI SENSIBILIZZAZIONE NAZIONALI** sui pericoli sulla strada, attraverso stampa, siti internet, pubblicità informative, finanziate dalle sanzioni al Codice della strada anche degli organi di polizia dello Stato; oggi tale obbligo è previsto solo per le Polizie



Locali; peraltro si attende la pubblicazione del decreto Ministero Trasporti, d'intesa con Ministero Interno e Ministero Economia e Finanze, che ha avuto il parere favorevole in Conferenza Stato-Città, affinché scatti subito l'obbligo di rendicontazione per i Comuni e le Province per le somme incassate da violazioni al CdS;

8) **ASSENZA DECRETI ATTUATIVI:** non sono più accettabili i ritardi da parte dei Ministeri nell'attuare quanto deciso dal Parlamento nel 2010 con la legge nr. 120 (presto dovremo “festeggiare” il decennio di assenza dei provvedimenti di una legge che è stata decisamente importante) ad esempio con 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) come denunciato nelle scorse settimane da “*Il Corriere della Sera*” grazie alle indagini avviate dalla Procura della Repubblica di Milano e dalla Sezione di Pg dell'Arma Carabinieri, con oltre 100.000 veicoli intestati solo a 500 soggetti persone fisiche o partite IVA , **sull'utilizzo dei farmaci** che risultano pericolosi per la guida (art. 55 c. 2 e 4, manca ancora il decreto che fissi l'obbligo del pittogramma di avviso dei rischi del medicinale per la guida), **sulla trasmissione, in via telematica, dei dati relativi all'incidentalità stradale da parte delle Forze dell'ordine e degli enti locali** (art. 56), per avere dati in tempo reale e non dopo mesi.

9) **EDUCAZIONE STRADALE:** sviluppare specifiche piattaforme internet dedicate alla conoscenza delle regole sulla strada e delle situazioni più frequenti di rischio per gli scolari e studenti di ogni ordine e grado, nell'ambito della nuova legge sull'educazione civica che entrerà pienamente in vigore dal prossimo anno scolastico 2020/2021;

10) **ANALISI SU EFFETTI LEGGE OMICIDIO STRADALE:** va costituito un gruppo di lavoro interministeriale per meglio comprendere gli effetti dei quasi primi 4 anni dall'introduzione della Legge nr. 41/2016, in materia di “omicidio stradale” e “lesioni personali stradali” sui procedimenti penali già conclusi, perché abbiamo il timore che molte sentenze si stiano riposizionando sulle stesse condanne del periodo antecedente l'approvazione, grazie ad alcuni aspetti legislativi che in fase di approvazione non erano stati completamente esaminati, con riferimento in particolare alla guida alterata da alcol e droga, dove le attenuanti vengono

comunque valutate a favore dell'imputato, riducendo di molto le pene che erano indicate dalla legge per i conducenti alterati. Tutto questo non va bene ed indebolisce l'effetto dissuasivo della legge e mortifica le vittime della strada e i loro familiari.

4. Altre proposte da introdurre e valutare in sede parlamentare

Vanno predisposti appositi provvedimenti legislativi su:

- A) 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.
- Vanno riviste anche le competenze e le funzioni dei Giudici di Pace, agevolando il sistematico ricorso delle amministrazioni pubbliche dopo sentenze che lasciano veramente perplessi per non dire peggio, con le quali il serio lavoro delle forze di polizia viene sistematicamente vanificato e osiamo dire mortificato con l'accoglimento di tesi difensive speciose e certamente non corroborate da precisi elementi favorevoli;
- B) creazione di una banca dati unica relativa alle infrazioni stradali**, considerato che risulta impossibile verificare le recidive in caso di violazioni contestate da due diversi organi di polizia stradale;
- C) introdurre una nuova disciplina generale e specificazione delle modalità di sosta e di transito dei veicoli adibiti al servizio di invalidi, con la creazione di una banca-dati nazionale dei permessi disabili**, per contrastare in maniera efficace gli abusi e gli usi indebiti che quotidianamente si verificano in Italia, considerato che la scorsa legge Finanziaria aveva introdotto tale possibilità con appositi finanziamenti e con un tavolo tecnico interistituzionale presso il Ministero dei Trasporti di cui non si hanno più notizie;
- D) riduzione dei tempi per la revisione annuale degli etilometri**, con la modifica del D.M. nr. 196/1990, con la **previsione di verifiche biennali** anziché dopo un solo anno;
- E) attuazione immediata del DUC** – Documento Unico di Circolazione con 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**



con la Legge di Bilancio 2020 verrebbe rinviato al 1. novembre 2020, dopo gli ulteriori rinvii.

ASAPS è a disposizione per fornire costantemente agli Onorevoli, dati ed informazioni utili per meglio comprendere i fenomeni legati all'infortunistica stradale. Ma l'associazione è convinta portatrice dell'opinione che senza un ritorno adeguato di pattuglie sulle strade, quelle con gli agenti in grado di intercettare l'uso irregolare del cellulare alla guida, il mancato uso delle cinture, l'abuso di alcol e l'utilizzo di droghe, lo sforamento dei tempi di guida e il taroccamento dei cronotachigrafi dei veicoli pesanti e molto altro, i risultati non verranno. E' come se si fossero introdotti nuovi criteri per le partite di calcio, ma di fatto non ci fossero poi gli arbitri in campo con fischietto, cartellino giallo e cartellino rosso. E senza l'arbitro si sa che anche i giocatori più corretti mollano qualche calcio di reazione o prendono la palla con le mani. Introduciamo anche nella sicurezza stradale un VAR, attraverso le nuove tecnologie, ne va dell'incolumità pubblica dei cittadini. Grazie per l'attenzione e per quanto potrete fare per la sicurezza stradale.

Forlì, 10 dicembre 2019

IL PRESIDENTE
Giordano Biserni