



**CAMERA DEI DEPUTATI
IX Commissione Trasporti**

AUDIZIONE 21 GIUGNO 2023

“Risoluzioni 7-00092 On. CAROPPO, 7-000103 On. PASTORELLA, 7-00104 On. MACCANTI, 7-00108 On. Gaetana RUSSO, 7-00110 On. IARIA e 7-00116 On. GHIRRA”

Roma, 26 giugno 2023

Quale Segretario Nazionale Autoscuole, saluto e ringrazio il Presidente e gli Onorevoli della Commissione con particolare gratitudine e commozione.

Il numero e la qualità delle risoluzioni in discussione testimonia l'interesse della "Politica" nei confronti di problemi che da anni Unasca segnala e su cui più volte siamo intervenuti anche in questa prestigiosa sede.

Da una parte la carenza di personale della Motorizzazione che si ripercuote sui cittadini in termini di allungamento dei tempi per conseguire la patente, revisionare i veicoli e altro ancora e dall'altra la necessità di rivedere e migliorare la formazione dei conducenti per aumentare il livello di consapevolezza e diminuire drasticamente il numero di incidenti e di vittime sulle strade.

Le risoluzioni hanno dei punti in comune, al di là di alcune sfumature, che giudichiamo positivamente:

1. L'urgenza di un piano straordinario di assunzioni di personale per gli Uffici della Motorizzazione ormai prossimi al collasso e un allargamento delle figure che possono svolgere la funzione di esaminatore. Già nella scorsa Legislatura si è modificato l'articolo 121 del Codice della Strada allargando la platea a tutti i dipendenti del Ministero Infrastrutture e trasporti, ma la situazione non è migliorata. Occorre allargare ad altre Amministrazioni e/o prevedere ricorso a soggetti privati. Anche la revisione della legge 870 più volte citata è solo un palliativo: non si risolvono i problemi aumentando le indennità se il personale che può usufruirne è sempre lo stesso e non è concepibile che lo Stato dipenda dalla buona volontà dei propri dipendenti delegando alle ore di lavoro straordinario funzioni fondamentali per la sicurezza stradale.

Il ricorso a soggetti privati può servire in affiancamento al personale della Motorizzazione per dare un servizio più veloce ed efficiente, ma anche per migliorare la qualità degli esami di guida in un'ottica di maggiore preparazione dei conducenti e quindi di una maggiore sicurezza stradale.

2. In tema di formazione dei conducenti più risoluzioni denunciano che gli esami teorici per il conseguimento della patente di guida siano "nozionistici" e comunque non garantiscano che un candidato abbia acquisito la consapevolezza della sicurezza alla guida, proponendo approfondimenti su temi specifici come: percezione del rischio, alcol e droghe associate alla guida, responsabilità civile e penale, interventi di primissimo soccorso, mobilità sostenibile. Sono temi su cui Unasca lavora da tempo con continui aggiornamenti del personale delle autoscuole in collaborazione con Università, Enti e Associazioni e che le autoscuole stanno cominciando ad inserire volontariamente nei propri programmi di insegnamento e in interventi nelle scuole pubbliche e private per sensibilizzare i giovani.

Occorre però rendere strutturale tutto questo con l'obbligo di frequenza di un corso teorico per conseguire la patente su questi argomenti o in alternativa prevedere un "premio" per coloro che volontariamente affrontano questo percorso, così come si sta pensando a premi per chi frequenta corsi di educazione stradale nelle scuole. Peraltro sarebbe assurdo che chi frequenta, magari svogliatamente, un corso extracurricolare a scuola possa avere dei benefici come "punti premio" sulla patente di guida e invece non riconoscere questo beneficio a chi affronta spontaneamente con impegno economico e di tempo la formazione presso una autoscuola.

In alcune risoluzioni traspare la preoccupazione che una formazione obbligatoria o comunque un aumento delle ore necessarie per conseguire la patente corrisponda ad un aumento dei costi per i giovani e le loro famiglie. Invito la Commissione a considerare che i costi per gli incidenti stradali dovuti ad una insufficiente preparazione o una scarsa consapevolezza sono sicuramente superiori per le famiglie e la società. Inoltre basterebbe ripensare o riformulare la norma che dal gennaio 2020 ha imposto l'applicazione dell'aliquota IVA sulle patenti di categoria B e C1, cancellandola o diminuendo l'aliquota.

3. Sempre in tema di formazione dei conducenti comune è la richiesta di aumentare il numero di ore di guida obbligatorie per il conseguimento della patente B (su questo concorda anche il Viceministro Bignami) e prevedere un numero minimo di lezioni di guida per ogni categoria di patente, in particolare per le patenti AM, A1, A2, A (ciclomotori e moto) raccogliendo la raccomandazione del Piano Nazionale Sicurezza Stradale che individua tra gli Utenti particolarmente a rischio gli “Utenti dei veicoli a motore a due ruote”. Più volte abbiamo avuto modo di sensibilizzare questa Commissione sul fatto che ogni anno abbiamo oltre 700 morti tra questi Utenti, il secondo numero più alto dopo quello degli Utenti delle autovetture e il più alto in assoluto in relazione ai veicoli circolanti. A questi andrebbero aggiunti i conducenti di monopattini che di fatto sono veicoli a motore a due ruote e su cui il Governo sta lavorando con particolare attenzione.

A proposito di lezioni di guida condividiamo la proposta di rilascio del “foglio rosa”, autorizzazione ad esercitarsi alla guida, dopo che siano state effettuate, tutte o in parte, le guide obbligatorie, che devono essere la base su cui il candidato può in seguito acquisire esperienza e pratica anche guidando accompagnato da genitori o da un adulto in possesso di patente di guida.

In conclusione crediamo che vi siano le basi per un ulteriore balzo in avanti nella lotta alla incidentalità stradale lavorando sulla formazione dei conducenti e dando una continuità al processo di riforma del codice della strada.

Quale Segretario Nazionale Studi, mi associo ai saluti e ai ringraziamenti del mio collega al Presidente e a tutta la Commissione, mi sia consentito ribadire la necessità di un piano straordinario di assunzioni nel comparto Motorizzazione, per poi farlo diventare in modo ordinario “strutturale”, evitando di disperdere le professionalità acquisite negli anni e permettendo così ai nuovi assunti un affiancamento necessario a mantenere stabili le competenze.

Per quanto riguarda la risoluzione 7-00103 sono a ribadire che la riforma disegnata dal D.Lgs. 98/2017, Documento Unico di circolazione e proprietà, ha raggiunto oggi un livello di efficienza tale da poterla definire un'eccellenza a livello Europeo, che garantisce affidabilità, certezza, sicurezza ed efficienza in un ambiente totalmente digitale, sola procedura del genere nella Pubblica Amministrazione, e che i costi per il suo funzionamento non sono riducibili delegando in modo diverso le funzioni, poiché gli addetti che necessitano per il controllo e il funzionamento del sistema, ovunque collocati, generano un costo imprescindibile, mentre qualsiasi cambiamento provocherebbe sia un aumento dei costi, sia una perdita di professionalità. Oggi il Pubblico Registro Automobilistico (PRA) gestito da ACI ha acquisito un bagaglio di esperienza non replicabile, si occupa infatti dell'aspetto giuridico dei veicoli dal lontano 1927, stesso dicasi per il reparto tecnico di Motorizzazione che fin dal 1959 continua egregiamente, sia pure nelle predette difficoltà, ad occuparsi del proprio settore. In conclusione non ritengo necessaria alcuna modifica al sistema attuale.

Distinti saluti.

Prot. n.403/SN/Ib

Il Segretario Nazionale Autoscuole
Emilio Patella



Il Segretario Nazionale Studi
Giuseppe Guarino

