



# ANVU

## ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE POLIZIA LOCALE D'ITALIA

### UFFICIO STUDI GIURIDICI

#### INTERVENTO ANVU COMMISSIONE TRASPORTI CAMERA DEPUTATI MARTEDI 7 NOVEMBRE 2023

On.le Presidente  
On.li Componenti della IX Commissione Trasporti  
Camera dei Deputati della Repubblica Italiana  
Roma

Come da delega ricevuta dal Presidente Nazionale dott.ssa Silvana Paci, sono stato chiamato a rappresentare l'ANVU, Associazione Professionale Polizia Locale d'Italia, della quale sono Vice Presidente Nazionale e Responsabile dell'Ufficio Studi Giuridici, innanzi a questa Onorevole Commissione per fornire nostre indicazioni e commenti operativi in merito al ddl. 1435 ed altri avente ad oggetto "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la riforma del Codice della Strada".

In primo luogo occorre evidenziare come l'Anvu ha da sempre nel suo "dna professionale" la sicurezza stradale, e da ormai 20 anni ha intrapreso una Campagna di Sicurezza denominata "Pensa alla Vita, guida con la Testa", predisposta e curata dai Responsabili dell'apposito ufficio Anvu: Bugli, Signorelli e Giolito, che nasce a Jesolo ed è divenuta itinerante in ogni regione.

In merito alle modifiche proposte dal testo in questione, di cui in calce andiamo ad evidenziare alcuni nostri suggerimenti, dobbiamo purtroppo rilevare come dai dati Istat 2022 abbiamo un aumento dell'incidentalità rispetto al 2021 (pur in diminuzione rispetto al 2019 che è stato l'annus horribilis, con numero di decessi in diminuzione rispetto al 2010 del 19%. I dati sono allarmanti: 165.889 incidenti con lesioni (454 al giorno) con 204.728 feriti e 3159 vittime annui, ossia 9 al giorno !

Le varie campagne, tra cui l'ultima, creata dalla Commissione Europea e sostenuta del MISE, denominata EDWARD – European Day Without a Road Death "Giornata europea senza morti stradali) con l'obiettivo di ridurre il numero di morti e feriti sulle strade europee, non ottengono i dati sperati, ed ecco allora le modifiche proposte nei ddl riuniti vanno nella direzione di contrastare quelli che sono i fattori di incidentalità, ossia la distrazione, mancato rispetto precedenza ed elevata velocità (38,1% dati Istat 2022). Anche i monopattini elettrici, la cui sperimentazione è stata negativa per Anvu, danno il contributo di 2929 incidenti con 2787 feriti e 16 vittime.

Dal lato del contrasto da parte delle forze di Polizia Stradale (Forze dell'ordine comprensive delle polizie locali che sono le forze di polizia più presenti nei territori e sulle strade) abbiamo un aumento del 21,5% di quelle relative alla guida in stato di ebbrezza, del 19,8 per eccesso di velocità e del 7,4% per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

Per questo riteniamo che l'impianto del Ddl in esame volto soprattutto al miglioramento degli aspetti sanzionatori della guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, delle norme di comportamento alla guida, della

# ANVU

## ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE POLIZIA LOCALE D'ITALIA

---

circolazione dei velocipedi inclusi i monopattini elettrici e della riforma del sistema sanzionatorio vada incontro ad un naturale bisogno di rivisitazione. Questo aspetto, però, da solo non basta; occorre anche che siano potenziati i servizi di polizia stradale e per fare questo occorre potenziare gli organici delle Forze dell'Ordine dello Stato ma anche e soprattutto della Polizia Locale, che è la forza più presente sulle strade, che da sola rileva il 66% degli incidenti (109.563) dati Aci-Istat 2022, e per fare questo occorre, anche se non è questa la sede, che la Polizia Locale venga potenziata, con un contratto separato dagli altri dipendenti comunali, con maggiori fondi per le assunzioni e per il trattamento economico, spesso dimenticato dagli Enti Locali, e con una riforma "Seria" della normativa di riferimento.

Entrando nello specifico del Parere sul Ddl, osserviamo che:

Art. 1 (modifica art. 186 introduzione comma 9 ter) occorre specificare che il conducente sia condannato "anche con sentenza di cui all'art. 444 cpp" e plaudiamo all'iniziativa di obbligare lo stesso alla guida di veicolo con dispositivo alcolock che è già obbligatorio in Svezia e Finlandia per veicoli di trasporto pubblico e scolastico, e in Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Polonia, Portogallo e Regno Unito, l'alcolock è presente su tutti i mezzi commerciali pesanti.

Art. 2 (modifica art. 589 bis e 590 bis Codice Penale) secondo la nostra opinione le pene da otto a dodici anni per l'omicidio e da tre a cinque anni per lesioni gravi e da quattro a sette anni per lesioni gravissime sono sempre troppo basse, anche perché vengono influenzate da fattori connessi ai procedimenti (tipologia del rito, indulti, affidamento ai servizi sociali, ecc.) che provocano situazioni come quella recente di Roma dove l'omicida di due ragazze ha scontato quattro giorni di carcere, 1 anno e 7 mesi di arresti domiciliari, dopo che in primo grado il Gup l'aveva condannato ad 8 anni di reclusione.

Art. 3 comma 1 (sospensione breve della patente) ottima iniziativa di sospendere per 7 o 15 giorni la patente di chi arriva ad avere rispettivamente meno di venti e meno di dieci punti sulla patente di guida.

Comma 2 (modifica art. 173 guida con determinati apparecchi), plauso alla sospensione della patente alla prima violazione per almeno 15 giorni ed aumento della penalizzazione di punti.

Art. 4 (promozione educazione stradale) L'Anvu da moltissimi anni effettua promozione stradale anche mediante il personale della Polizia Locale nei plessi scolastici sia primari che secondari, consegnando gadget e materiale illustrativo.

# ANVU

## ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE POLIZIA LOCALE D'ITALIA

---

Art. 5 (limitazione per neopatentati) Occorreva che le limitazioni fossero estese ai neopatentati cui non basta un anno per acquisire l'esperienza alla guida di veicoli di notevole potenza.

Art. 6 (accertamento violazioni velocità con dispositivi controllo) Necessaria la precisazione sull'uso della strumentazione che se non omologata sia almeno approvata dal Mit.

Comma 2 bis (modifica art. 198) limitazione ad una sola per giorno solare delle violazioni alle limitazioni di transito nelle ZTL o APU, ovvero su Corsie riservate, per evitare che persone inconsapevoli si trovassero sette od otto violazioni commesse in poche ore per l'entrata in ZTL poco segnalate.

Bene anche le modifiche proposte all'art. 201 per l'accertamento di violazioni di altra natura senza contestazione immediata.

Art. 7 (Micromobilità) Era necessaria una regolamentazione per i monopattini elettrici, autori di innumerevoli violazioni di circolazione e sosta ma senza possibilità di essere sanzionati perché privi di riconoscimento, in quanto equiparati in tutto ai velocipedi dall L. 160/2019 e succ. modifiche. Ottima la regolamentazione tramite contrassegni e l'obbligo alla copertura assicurativa, nonché il divieto di sosta sui marciapiedi eccetto che per aree apposite ed anche l'obbligo dell'utilizzo del casco anche per i maggiorenni, a maggior loro tutela.

Art. 8 (Modifiche alla disciplina della ciclabilità) senza rilievi

Art. 9 (Passaggi a livello) Bene le modifiche per la sicurezza.

Art. 10 (Safety Car) Bene le Safety car degli organi di Polizia Stradale in determinati casi contingenti.

Art. 11 (pannelli variabili) senza rilievi

Art. 12 (contromano) senza rilievi

Art. 13 (Circolazione e sosta) comma 1.3) Bene la necessità di individuare le caratteristiche costruttive dei parcometri e la loro installazione e manutenzione. Ottima la previsione nell'art. 188 del comma 3 bis sulla gratuità della sosta per i detentori del contrassegno per disabili, cosa che finora era facoltativa per i comuni.

Art. 14 (modifiche alle violazioni nelle ZTL) La modifica all'art. 7 comma 14 bis sembra molto farraginoso con l'applicazione di percentuali di sosta oltre la scadenza dell'orario consentito. Sarebbe meglio lasciare come ora le sanzioni di Euro 42 per la

**ANVU**  
**ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE POLIZIA LOCALE D'ITALIA**

---

sosta senza esposizione del ticket ed euro 26 per la sosta oltre la scadenza ed eventuale recupero della tariffa non corrisposta in favore del gestore sia esso pubblico che privato.

Art. 15 (circolazione) senza rilievi  
Art. 16 (isole minori ) senza rilievi

Art. 17 (Delega al governo per la revisione e modifica dell'intero Codice della Strada) senza rilievi e si plaude all'iniziativa di una revisione sistematica del D.Lgs. 285/92 che con i continui ed annuali inserimenti è diventato in alcuni punti non più di pratica applicazione.

Si ringrazia per l'attenzione e si porgono deferenti saluti, sperando che le proposte ed i suggerimenti dell'ANVU trovino benevolo accoglimento da parte della Commissione, del Governo e del Parlamento.

f.to RESP.LE UFFICIO STUDI GIURIDICI  
VICE PRESIDENTE NAZIONALE  
Cav. Dott. Roberto Benigni