



**INTERVENTO IN AUDIZIONE DEL GIORNO 7 NOVEMBRE 2023 PRESSO LA IX COMMISSIONE
TRASPORTI DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
– ARGOMENTO –
INTERVENTI IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE E DELEGA PER LA REVISIONE DEL CODICE
DELLA STRADA**

Ringraziamo il presidente e i componenti della IX commissione trasporti della Camera dei deputati, per questa audizione che ci consente di dare il nostro apporto ma ancor prima di fornire le nostre considerazioni, rispetto i contenuti del disegno di legge 1435, inerente gli interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada e le diverse proposte di legge ed interventi presentati a corollario del citato disegno di legge

Nel prendere atto della corposa documentazione che ci avete fornito. Emergono a nostro avviso almeno due macro-considerazioni generali.

La prima trae spunto proprio direttamente nella presentazione introduttiva del testo del disegno di legge stesso, dove vengono elencati dei dati allarmanti relativi all'anno 2021 rispetto al tasso di incidentalità, alle vittime ed ai feriti in aumento nelle strade ed autostrade italiane e dove giustamente si ritiene indispensabile una particolare attenzione e soprattutto la necessità di urgenti interventi.

La seconda però vede proprio l'aspetto critico che emerge nell'orientamento degli interventi individuati nel testo del disegno di legge e, in particolare, nel considerare che l'impianto normativo appare trarre essenzialmente soluzioni soprattutto nell'inasprimento delle sanzioni.

A nostro avviso l'aspetto sanzionatorio deve invece costituire essenzialmente uno dei mezzi estremi, individuati dal legislatore, per affrontare la problematica dal punto di vista repressivo dei comportamenti non corretti, ma non può essere assolutamente individuato e utilizzato come un fine né, tantomeno, può essere usato senza valutarne le possibili gravi conseguenze che possono derivarne da una errata impostazione e conseguente applicazione in diversi ed importanti casi

La Uiltrasporti, infatti, ritiene necessaria un'analisi più approfondita e di sistema del problema, in primo luogo per verificare in modo compiuto le importanti cause del fenomeno e governare poi gli effetti che altrimenti potrebbero successivamente produrre altrettante gravi conseguenze.

Nel merito una prima valutazione la si può trarre guardando i dati forniti recentemente dall'istat, fonte ministero dell'Interno e polizia stradale, sulle contravvenzioni elevate nel 2022 su autostrade, strade urbane ed extra-urbane in Italia. Dai dati, ad esempio, emerge che ben 222.481 contravvenzioni sono state fatte a soggetti mentre erano impegnati durante un'attività lavorativa (autotrasporto, logistica, soccorso e viabilità autostradale, ...). Ebbene, se da un lato non vogliamo assolutamente porre dubbio sul fatto che una parte sostanziale di queste contravvenzioni sia dovuta e da ascrivere sicuramente ad atteggiamenti o negligenze dei soggetti in questione, dall'altro sarebbe certamente sbagliato e superficiale non considerare attentamente le condizioni di lavoro in

cui queste lavoratrici e lavoratori stavano operando e, di fatto, siamo certi continuano tutt'ora ad operare.

Infatti, nella realtà dell'autotrasporto si va sempre più strutturando l'uso della tecnologia finalizzato a forme di supporto, controllo e gestione del lavoro attraverso ad esempio cronotachigrafi, Tablet, ecc, ed in più, per ottimizzare, anzi stressare le prestazioni del personale si ricorre ad algoritmi con orari ed impegni e carichi di lavoro sempre più pesanti.

Quindi se si inaspriscono le sanzioni, ad esempio, come quelle previste dall'articolo 173 comma tre bis del testo in questione odierna, che in generale, punisce chi faccia uso, anche solo temporaneamente, di detti strumenti, senza al tempo stesso, assicurare norme specifiche e tutele per le lavoratrici e lavoratori, in termini di orari, tempi di lavoro e riposi, il rischio è che a pagarne le conseguenze sia due volte il lavoratore stesso sanzionato per il codice e, come ulteriore danno o diremmo beffa, dall'azienda stessa.

È evidente anche che al fine di assicurare delle tutele contrattuali più idonee indispensabili alla lavoratrice o lavoratore, che costituisce poi l'essenza della nostra azione, questa impostazione della norma proposta con il disegno di legge in questione, potrebbe essere causa destinata a generare e/o alimentare diverse tensioni e contenziosi tra aziende e organizzazioni sindacali in questi settori.

Un'altra difficoltà si evidenzia e attiene al fatto che il conducente professionale svolge un'attività specifica e impegnativa che, in particolare, in molti casi prevede il conseguimento della patente e della C.Q.C., carta di qualificazione del conducente (merci e/o persone), la quale coesiste di fatto con la patente di guida.

Ora, in caso di sospensione (anche sospensione breve ex articolo 3 comma 1, comma 2 e succ. sempre del testo che stiamo analizzando) o revoca della patente di guida, al conducente professionale viene pertanto negata la possibilità di continuare a svolgere la propria attività lavorativa con conseguenze a livello economico e sociale che potrebbero rivelarsi gravissime.

Le circostanze della vita privata, quindi, interagiscono pienamente con le condizioni professionali. Infatti, se l'autista dovesse compiere una manovra azzardata, mentre guida la propria auto al di fuori del suo turno di lavoro, che possa comportare la sospensione della patente (ad esempio un sorpasso in prossimità di incrocio), in tal caso verrebbe compromessa anche la possibilità di svolgere il proprio lavoro anche se i due fatti non sono strettamente correlati. Tutto ciò, dalla nostra lettura, non appare trattato con la dovuta attenzione e corretta valutazione dell'impatto della norma e, peraltro, cosa non poco importante si inserisce in un contesto che vede oggi una sostanziale carenza di autisti.

Per ultimo, ma certamente non in ordine di importanza, segnaliamo un'altra criticità che riguarda anche questa, lavoratrici e lavoratori impegnati per lavoro nella guida di un mezzo o automezzo. Una situazione che, per certi versi, si collega anche a quanto segnalato nel punto precedente

Introduciamo questo aspetto, evidenziando prima di tutto le carenze strutturali ed infrastrutturali presenti talvolta in modo decisamente critico, in diverse città del nostro paese, dove in molti casi vi sono grandi difficoltà per gli autisti che operano nel trasporto pubblico locale già con orari stressanti (per non parlare delle condizioni economiche).

Nei progetti di legge presentati sugli aspetti inerenti il tema odierno in discussione, si fa riferimento alle tutele ed ai vincoli di diversi vettori della mobilità urbana quali ad esempio biciclette, monopattini, ciclomotori ecc., su questa tematica, in diverse proposte di legge, vengono espressi interventi finalizzati alla sicurezza nelle manovre di sorpasso del velocipede ed in alcuni casi si cita espressamente che *“è vietato il sorpasso di un velocipede ad una distanza laterale inferiore a 1,5 metri”*.

Ora è giustissimo pensare e proporre norme che tendono ad evitare situazioni pericolose in generale per tutti ma, anche in questo caso, uno sforzo ulteriore ed un'analisi più approfondita, va fatta soprattutto per chi sta lavorando ed in particolare guidando un mezzo pubblico, persone per le quali, gli aiuti normativi, il sostegno e le tutele sono altrettanto, se non di più, indispensabili

Ci riferiamo, ad esempio, alla necessità imprescindibile di prevedere in modo esplicito e tassativo il transito esclusivo nelle corsie preferenziali ai soli mezzi di trasporto pubblico locale vietando in modo esplicito e tassativo la circolazione sulle suddette corsie preferenziali anche a monopattini e biciclette. Questo ragionamento attiene altresì, sia ad un aspetto di sicurezza degli utenti del mezzo pubblico e di quelli della strada sia ad un tema di efficientamento del servizio che, come è evidente, dipende fortemente tra gli altri fattori anche dalla c.d. velocità commerciale

Abbiamo voluto presentare tre situazioni che , a nostro avviso, non sono state valutate con sufficiente attenzione dalle proposte presentate ma, soprattutto, vogliamo mettere in evidenza che una riforma importante per affrontare un tema delicatissimo quale certamente è la sicurezza stradale e la riforma del codice della strada, non può assolutamente prescindere dal contesto più ampio in cui essa si inserisce e da interventi solidi e di sistema per dare risposte, sicurezza e tutele a tutti persone, cittadini , utenti, lavoratrici e lavoratori.

Grazie per l'attenzione.