AUDIZIONE INFORMALE

DI

ASSOTIR

PRESSO LA IX COMMISSIONE

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

CAMERA DEI DEPUTATI

OSSERVAZIONI SUL DISEGNO 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" (1435)

9 NOVEMBRE 2023

aderente a

Sede Legale: Via Villa San Giovanni, 18 - 00173 Roma (RM) – Italy
Tel: + 39 06 72211815 |Fax: +39 0672960490 | Email: sistema@assotir.it | Sito Web : www.assotir.it

OSSERVAZIONI INERENTI I TITOLI I E II DEL DISEGNO DI LEGGE 1435

La proposta in oggetto è meritevole della massima attenzione, in quanto interviene per contrastare l'incidentalità stradale, che ha fatto segnare, nel periodo post pandemico, incrementi preoccupanti sia per il numero degli incidenti che, soprattutto, per il numero delle vittime, come evidenziato nella relazione illustrativa del medesimo disegno di legge.

Il focus dell'intervento legislativo è, appunto, il contrasto agli incidenti stradali, di cui vengono evidenziate come cause più frequenti all'origine degli eventi la distrazione e la velocità eccessiva, seguite dalla guida in stato di ebrezza e quella sotto l'influsso di stupefacenti, queste ultime con consistente coinvolgimento di giovani.

Si rileva che sulle cause principali (specie sulla distrazione) l'intervento normativo appare non sufficientemente incisivo ai fini del contrasto ai suddetti fenomeni. In particolare, andrebbero rafforzate le azioni di monitoraggio del comportamento di guida, individuando gli strumenti più idonei, sulla medesima logica di quanto stabilito per la guida in stato di ebrezza (alcolock).

Apprezzabile è l'attenzione sulla necessità di intervenire a tutela degli utenti della strada più deboli, in particolare, pedoni, ciclisti e utilizzatori dei monopattini elettrici.

Al riguardo, c'è da parte della Scrivente Associazione una condivisione sostanziale delle misure individuate che, complessivamente, determinano un maggior richiamo al senso di responsabilità di tutti gli utenti, anche attraverso strumenti sanzionatori più coerenti.

Non di meno, il riferimento alla necessità di azioni formative/ informative, a partire dalle scuole, appare imprescindibile.

L'evoluzione tecnologica e ragioni di ordine socio-economico hanno prodotto cambiamenti profondissimi nel panorama dei soggetti utenti delle infrastrutture viarie del Paese. Specialmente nei contesti urbani, l'incentivazione della cosiddetta "micro-mobilità", associata all'esplosione dell'e-commerce, nel suo sviluppo propone problematiche inedite, tra cui la ricerca di un nuovo equilibrio tra esigenze diverse provenienti dai vari soggetti che animano la mobilità urbana.

Muovendo da tale presupposto, l'obiettivo della sicurezza, a partire dalla tutela dei soggetti più deboli (ciclisti, pedoni, utilizzatori di monopattini elettrici), richiede a tutti gli attori in campo – questi ultimi inclusi- un'assunzione di responsabilità per il rispetto delle regole, che probabilmente appena pochi anni fa appariva non necessaria.

Il processo di responsabilizzazione passa anche attraverso un sistema efficiente dei controlli.

L'esperienza dei tutor e degli stessi autovelox (depurati dai casi di uso poco trasparente) dimostrano che interventi efficaci possono essere messi in campo, agendo sulle aspettative di impunità degli utenti, mediamente assai elevate. Oggi, oltretutto, non mancano i supporti messi a disposizione dalla tecnica.

La stessa determinazione istituzionale dimostrata, a suo tempo, nell'introduzione dell'obbligo delle cinture (anteriori) di sicurezza testimonia della fattibilità concreta di azioni positive. In tal senso, si condivide l'introduzione di alcuni vincoli (art.7) per la micro-mobilità (obbligo di assicurazione, obbligo di contrassegno identificativo del monopattino, obbligo del casco).

Inoltre, l'indicazione, contenuta nel citato disegno di legge governativo, in base a cui, nel quadro dei controlli - in aggiunta a quelli su strada -, emerge un'opzione forte sull'uso di nuove tecnologie (dai semafori intelligenti, alle banche-dati, agli strumenti di tracciamento dei comportamenti alla guida, all'inibizione di funzioni contrarie alla concentrazione del conducente) appare non solo condivisibile, ma da sostenere con determinazione, perché, al momento, appare quella che presenta una prospettiva di lungo respiro, nonostante non siano da escludere possibili criticità organizzative o resistenze culturali.

OSSERVAZIONI INERENTI IL TITOLO V DEL DISEGNO DI LEGGE N° 1435

Oltre a questi primi aspetti, inquadrabili come interventi urgenti finalizzati ad intervenire sull'emergenza-incidentalità, di grande interesse risulta la delega al Governo, di cui all'art.17 del citato disegno di legge, per la revisione e il riordino di MCTC e circolazione stradale.

Nel ribadire l'attenzione di una realtà imprenditoriale rappresentata da Assotir (imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi) a che vengano garantite le migliori condizioni di sicurezza sulla strada, più nel dettaglio, si indicano alcuni spunti suggeriti dall'esperienza diretta degli operatori, con l'augurio che possano risultare utili contributi al dibattito in corso:

- il primo riguarda lo stato del parco veicolare pesante italiano che, come è noto, forse è il più vecchio d'Europa. Non abbiamo evidenza di dati che detta vetustà abbia incidenza sulla sicurezza. Tuttavia, non va dimenticata la circostanza relativa ai ritardi nelle revisioni degli stessi veicoli, a tutt'oggi non inferiore ai sessanta giorni, che equivale a dire che ogni giorno ci sono in circolazione diverse decine di migliaia di automezzi privi di certificazione di revisione. Questione che, sotto il profilo della sicurezza, appare poco rassicurante, e che dovrebbe essere all'attenzione della delega per il riordino della MCTC.

Sede Legale: Via Villa San Giovanni, 18 - 00173 Roma (RM) – Italy
Tel: + 39 06 72211815 |Fax: +39 0672960490 | Email: sistema@assotir.it | Sito Web : www.assotir.it

- il secondo aspetto riguarda il personale viaggiante, su cui la formazione necessaria al conseguimento dei titoli abilitativi per la guida professionale (patenti superiori e CQC), definisce uno standard adeguato ed in linea con le norme europee di professionalità. L'introduzione di strumenti di controllo quali il cronotachigrafo tracciano completamente l'attività lavorativa dell'autista. Il livello dei controlli in crescita, evidenzia diffuse situazioni di violazione delle regole relative ai tempi di guida e di riposo degli addetti. Si tratta di un'esperienza di "tracciamento" del comportamento alla guida rivelatasi assolutamente utile, anche ai fini della sicurezza.
- criticità particolari si evidenziano nell'ambito delle attività di trasporto merci nelle aree urbane, in cui si assiste ad uno sviluppo dei volumi di traffico merci enorme, principalmente legato, da un punto di vista strutturale, allo sviluppo esponenziale dell'e-commerce, i cui tassi di incremento annuo sono attorno all'8%. In particolare, gli operatori della distribuzione urbana – spesso padroncini o soci-lavoratori di cooperative – si trovano a dover coniugare: tempi di lavoro e percorrenze, entrambi compressi dall'inadeguato livello tariffario. Una quadratura che, spesso, si risolve a danno della sicurezza. Anche qui, è evidente l'utilità di interventi che possano monitorare, attraverso tracciamento, i comportamenti alla guida.

Sostanzialmente, quasi tutti i temi indicati nel disegno di legge in oggetto toccano, in qualche modo, i nostri operatori, in quanto utenti quotidiani sia delle infrastrutture autostradali che della viabilità stradale e dei contesti urbani.

Se ne è avuto un esempio recente a Milano, con l'intervento del Comune per introdurre l'obbligo dei sensori a bordo dei veicoli pesanti per ridurre o eliminare i cosiddetti "angoli ciechi" all'interno dell'area B della città. Esperienza, nel caso specifico, a nostro avviso, negativa, per le modalità e il merito delle decisioni assunte (su cui, tra l'altro pende un nostro ricorso amministrativo presso il Tar della Lombardia).

Da questa vicenda si dovrebbe desumere, come conseguenza, la necessità di determinare - a livello nazionale (tenendo conto anche delle prescrizioni UE) – i criteri e le caratteristiche degli strumenti eventualmente utilizzabili dalle amministrazioni locali, ai fini di garantire la sicurezza stradale nelle ZTL delle nostre città.

Tutto ciò per dire che la crescente complessità del quadro normativo attuale, su cui si sono sovrapposte nel tempo norme spesso di provenienza UE, ma anche collegate a motivazioni di ordine ambientale, o anche semplicemente emanate da altri Ministeri (ad esempio, il Ministero degli Interni per quanto riguarda il calendario annuale dei divieti dei veicoli sopra le 7,5 ton nei giorni festivi), rende improcrastinabile un riordino complessivo delle regole che disciplinano le attività svolgentesi sulle strade.

In questo senso, si ritiene fondamentale una riscrittura del codice della strada, attraverso la suddetta specifica delega la Governo. Rispetto a cui, esprimiamo l'auspicio di un forte coinvolgimento dei vari soggetti privati e pubblici, istituzionali e sociali, in una fase di approfondito ascolto, allo scopo di produrre un documento il più possibile rispondente alle esigenze effettive della società, parametrate sulle dinamiche di questa fase storica della società.

Sede Legale: Via Villa San Giovanni, 18 - 00173 Roma (RM) – Italy
Tel: + 39 06 72211815 |Fax: +39 0672960490 | Email: sistema@assotir.it | Sito Web : www.assotir.it