

Roma, 14 novembre 2023

**IX COMMISSIONE
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**
Camera dei Deputati

*Alla C.A. del Presidente
On. Salvatore DEIDDA*

e dei Sigg.ri Deputati presenti

OGGETTO: PROGETTI DI LEGGE RECANTI INTERVENTI IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE E DELEGA PER LA REVISIONE DEL CODICE DELLA STRADA: C. 41 BRAMBILLA, C. 96 GUSMEROLI, C. 195 COMAROLI, C. 411 VINCI, C. 412 VINCI, C. 526 BERRUTO, C. 529 MULÈ, C. 578 DE LUCA, C. 634 CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA, C. 684 CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO, C. 686 CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO, C. 697 CARÈ, C. 718 SANTILLO, C. 865 CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO, C. 874 CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO, C. 892 IARIA, C. 985 ROSATO, C. 1030 MASCARETTI, C. 1218 CONSIGLIO REGIONALE DELLA PUGLIA, C. 1258 DEIDDA, C. 1265 MORASSUT, C. 1398 CHERCHI, C. 1413 CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO E C. 1435 GOVERNO.
OSSERVAZIONI E VALUTAZIONI A.F.V.S. ASSOCIAZIONE FAMILIARI E VITTIME DELLA STRADA PER AUDIZIONE INFORMALE COMMISSIONE IX TRASPORTI.

Su invito della IX Commissione Parlamentare, l'Associazione Familiari e Vittime della Strada - AFVS, nell'ottica di una concreta e fattiva collaborazione con l'Organo legislativo preposto, osserva quanto di seguito riportato in forma riassuntiva.

La formulazione legislativa del vigente Codice della Strada costituisce la risultante delle sterminate modifiche - se ne contano 181 - che, nel portare a uno stratificarsi di previsioni - troppo spesso confuse e contraddittorie - hanno manifestato la loro inidoneità a svolgere un'efficace azione deterrente in relazione al consuntivo del drammatico tributo degli incidenti stradali.

L'esigenza di una riforma organica al Codice della Strada, come peraltro previsto dall'art. 17 del disegno di legge C. 1435 Governo, si impone, allora, come atto dovuto.

La "nuova cultura della strada", in grado di coinvolgere tutti i cittadini i quali, lungi dalle divisioni sociali, quotidianamente diventano "utenti" (pedoni, ciclisti, motociclisti, automobilisti, passeggeri), richiede di essere affrontata in termini di "sistema", adottando soluzioni che possono divenire chiare e intelleggibili soltanto in base a corrette analisi (e meta-analisi), al fine di tentare di eliminare le ambiguità del sistema.

Risulta, quindi, necessario offrire - previo recupero nell'*ars legiferandi* del rispetto di quei minimi canoni estetici e architettonici di sistematicità giuridico-lessicale - un diverso approccio culturale che consenta la razionalizzazione dell'azione di prevenzione, controllo, repressione e rieducazione, onde evitare di rischiare che, nel disegnare il futuro rimaneggiando il passato, si arrivi a declinare il peggio. In quest'ottica, si offrono all'attenzione le seguenti valutazioni in senso analitico sulle singole proposte di legge accorpate per macroaree.

I) Sulla GUIDA IN STATO DI EBBREZZA E DOPO AVER ASSUNTO STUPEFACENTI

• Il **D.d.L. C. 1435**, al Capo I del Titolo I, reca disposizioni sulla “guida in stato di ebbrezza e dopo aver assunto sostanze stupefacenti”.

- L'art. 1 c. 1 lett. a) - di contenuto analogo alla **P.d.L. C. 684** - prevede l'introduzione nell'art. 186 di due ulteriori commi supplementari al comma 9 - *si suggerisce la più elegante numerazione di commi 10 e 11, onde evitare di raggiungere, come già accade per il comma 2, la disposizione -octies.*

Il nuovo comma 9-ter prevede che nei confronti di chi sia stato condannato per i reati di guida in stato di ebbrezza intermedia e grave sia “sempre” (*avverbio inutilmente ridondante*) disposto che sulla patente rilasciata in Italia siano apportate le indicazioni restrittive di cui ai codici armonizzati unionali relativi alla limitazione dell'uso n. 68, “Niente alcool”, e 69, “Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock”. Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato U.E. o appartenente allo S.E.E. che abbiano acquisito la residenza in Italia, invece, è richiesto, prima di sottoporsi alla procedura di revisione, di procedere al riconoscimento o alla conversione della patente posseduta, ai sensi dell'art. 136-bis c. 4, u.p.

La disposizione non disciplina l'ipotesi in cui il conducente sia titolare di patente rilasciata da uno stato non-U.E. o non-S.E.E.

Il nuovo comma 9-quater dispone l'aumento di un terzo (*fisso*) delle sanzioni previste per tutti i gradi di intensità di ebbrezza nei confronti del conducente titolare di patente gravata dalle indicazioni restrittive di cui ai codici unionali 68 e 69. Le sanzioni sono, invece, raddoppiate nel caso di alterazione, manomissione, ovvero rimozione o manomissione dei sigilli del c.d. alcolock previsto dal nuovo comma 3-ter dell'art. 125 - introdotto dall'art. 2 del D.d.L. - che consente di guidare veicoli delle categorie M o N, solo se sia installato un dispositivo che impedisca l'avviamento del motore a seguito del riscontro di un tasso alcolemico superiore a zero.

In merito si osserva che, essendo l'installazione del dispositivo richiesta solo sui veicoli delle categorie M o N (che prevedono quattro ruote), il motore di tutti gli altri veicoli a due o tre ruote potrà essere avviato anche con un tasso alcolemico superiore a zero.

Peraltro, circa il tasso zero, si ricorda che la produzione in quote minime di etanolo endogeno è parte del naturale processo digestivo.

Con l'occasione sembrerebbe opportuna l'integrale riscrittura dell'art. 186, che risulta di difficile lettura stante il devastante stratificarsi di commi supplementari al 2°, previa espunzione di quelle disposizioni inutili, oltre che inconferenti - quali i commi 2-ter e 2-quater.

- L'art. 1 c. 1 lett. b) D.d.L. prevede nove modifiche all'art. 187 C.d.S.

Al fine di superare il principio secondo il quale il reato risulta integrato dalla concorrenza di due elementi qualificanti, alla rubrica e ai commi 1 e 1-bis, è soppressa la locuzione “in stato di alterazione psico-fisica”, di talché il nuovo reato diventa “Guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti”.

Resta un fondato dubbio sulla portata della nuova formulazione che, nel richiedere soltanto l'accertamento del dato storico dell'avvenuto uso di sostanze stupefacenti - le cui tracce, come noto, permangono a distanza di tempo rispetto all'assunzione - elimina la verifica dell'influenza sulle condizioni psico-fisiche al momento della guida del veicolo.

Il comma 2-bis, integralmente sostituito, prevede che:

- in caso di esito positivo dello *screening* propedeutico di cui al comma 2,
- quando si abbia “ragionevole” motivo di ritenere che il conducente (*al singolare*) si trovi “sotto l'effetto” conseguente all'uso di sostanze,
- in caso di incidente, compatibilmente con le prioritarie attività di rilevamento e soccorso (*ipotesi già prevista dal comma 3*),

gli organi di polizia stradale possono, direttamente sul luogo del controllo stradale, sottoporre i conducenti (*al plurale*) al prelievo di un campione di liquido salivare sul quale effettuare accertamenti tossicologici da parte di laboratori certificati.

La previsione, che ha il merito di aver sostituito, con inaspettata resipiscenza giuridica, il riferimento al prelievo della "mucosa" del cavo orale - che richiede un atto chirurgico (biopsia) - con quello del "fluido" del cavo orale, intende anche abbandonare l'ipotesi di utilizzo di quegli strumenti (c.d. drogometro), previsti nella precedente formulazione del comma 2-bis, che richiedevano un decreto interministeriale, mai adottato.

Il comma 5-bis, integralmente sostituito, conferma, come nella formulazione precedente, la possibilità per gli organi di polizia stradale, al fine di impedire al conducente la prosecuzione della condotta di guida, di disporre il ritiro della patente per un periodo massimo di 10 giorni, qualora l'esito degli accertamenti non sia immediatamente disponibile, ma la prova preliminare abbia dato esito positivo.

In merito si osserva che il presupposto per procedere al ritiro cautelare della patente, consistente nella mera indisponibilità dell'esito degli accertamenti - non ascrivibile al conducente, il quale peraltro ha prestato il consenso alla loro effettuazione - corredata dal mero esito positivo dell'accertamento preliminare (che non ha alcun valore di prova legale), non pare in grado di giustificare l'applicazione della sanzione; nella nuova formulazione, peraltro, sparisce anche l'altro presupposto, consistente nella ricorrenza di "fondati motivi" per ritenere che il conducente si trovi in stato di alterazione dovuta all'uso di sostanze. Per quanto ovvio, nel caso in cui l'esito degli accertamenti dovesse, poi, risultare negativo, il ritiro della patente per 10 giorni diverrebbe ingiusto. Conseguenza ne è che verrà a integrarsi la lesione di una situazione giuridica soggettiva e un danno non iure.

Il nuovo comma 5-ter prevede che, qualora non sia possibile procedere agli accertamenti, ma la prova preliminare abbia dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono impedire immediatamente - *resta da comprenderne la modalità* - al conducente di continuare a condurre il veicolo. Inoltre, il prefetto, sulla base dell'esito positivo della prova preliminare, dispone "in ogni caso" che il conducente si sottoponga alla visita medica di verifica dei requisiti psichici e fisici cui all'art. 119 c. 4, con applicazione delle disposizioni di cui all'art. 128 c. 2, in forza del quale è disposta la sospensione della patente fino al superamento degli accertamenti. Peraltro, si prevede che, ove il giudizio della commissione medica attesti l'inidoneità alla guida del conducente, è "sempre" - *avverbio ripetutamente, quanto inutilmente, utilizzato per rafforzare il precetto* - disposta la revoca della patente ai sensi dell'art. 130, con inibizione dalla possibilità di conseguire una nuova patente prima di 3 anni.

Anche il comma 6, integralmente sostituito - con identica prosa - prevede che il prefetto, sulla base dell'esito degli accertamenti di cui al comma 2-bis, ovvero della certificazione rilasciata dai centri di cui commi 3, 4 e 5, disponga "in ogni caso" che il conducente si sottoponga, nel termine di 60 giorni, alla visita medica cui all'art. 119 c. 4, con applicazione delle disposizioni di cui all'art. 128 c. 2. Anche in questo caso, ove il giudizio della commissione medica attesti l'inidoneità alla guida del conducente, è disposta la revoca della patente, con inibizione dalla possibilità di conseguire una nuova patente prima di 3 anni.

L'intero costrutto derivante dal combinato disposto dei commi 5-ter e 6 dell'art. 187, che opera la parificazione delle conseguenze cautelari derivanti dall'esito degli accertamenti analitici dei laboratori e della certificazione rilasciata dalle strutture sanitarie, con quelle derivanti dal mero esito positivo della prova di screening (che, si ripete, non ha alcun valore di prova legale), sembra del tutto irragionevole.

Ai sensi del nuovo comma 6-ter, quando i reati di guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti e di rifiuto di sottoporsi agli accertamenti siano commessi da persona che non sia "munita" - *l'infelice locuzione sembra voler presupporre il lemma "titolare"* - di patente, si applica, in attesa della definizione del giudizio penale, il divieto di conseguire la patente, anche per conversione di patente rilasciata da uno Stato non-UE o non-SEE ai sensi dell'art. 136, per il periodo corrispondente a quello della sospensione cautelare della patente prevista dall'art. 223. All'esito del giudizio, invece, si applica il divieto di conseguire la patente per il periodo corrispondente alla durata prevista per la

sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente, o per i 3 anni successivi all'accertamento dei reati, nel caso in cui sia prevista la revoca.

Infine, con la modifica recata al comma 8 si prevede che, in caso di rifiuto di sottoporsi agli accertamenti, con l'ordinanza con la quale dispone la sospensione della patente e la sottoposizione a visita medica, il prefetto disponga anche, "in ogni caso" - *locuzione avverbiale ripetutamente, quanto inutilmente, utilizzata per rafforzare il precetto* - la sospensione in via cautelare della patente fino all'esito dell'esame di revisione.

- L'art. 1 c. 2 D.d.L. sostituisce integralmente l'ipotesi più grave, recata dal comma 2 rispettivamente degli artt. 589-bis e 590-bis c.p., dei delitti di omicidio e lesioni stradali.

Nel lasciare invariato:

- l'incipit, chiunque "ponendosi alla guida" - *locuzione che pare riferibile al solo segmento iniziale della condotta, con esclusione di quanto accade "durante la guida"*;

- il riferimento allo stato di ebbrezza grave costruito sul *proprium* della fattispecie contravvenzionale di cui all'art. 186 c. 2 lett. c) C.d.S.;

- e il *quantum* sanzionatorio;

viene soppresso il riferimento all'art. 187, in ordine allo stato di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope.

La novella non tiene conto delle modifiche già recate agli artt. 589-bis e 590-bis c.p. a opera della L. 26/9/2023 n. 138, recante "Introduzione del reato di omicidio nautico e del reato di lesioni personali nautiche".

• Anche la **P.d.L. C. 529** propone, a far data dal 7/7/2024 (?), l'introduzione dell'alcolock, sebbene collocato sistematicamente nel nuovo art. 72-bis, per misurare il tasso alcolemico del conducente solo in relazione ai veicoli delle categorie M o N di nuova costruzione.

Si rinvia a quanto già osservato.

Vengono poi apportate una serie di modifiche all'art. 186, nel quale viene introdotto anche un comma 2.1 che prevede l'aumento (*fisso*) di un terzo delle "sanzioni amministrative, comprese quelle accessorie, e le ammende", nei confronti del conducente in ebbrezza alla guida di un veicolo dotato di alcolock.

Premessa l'inopportunità di collocare la nuova previsione tra il comma 2 e il comma 2-bis, la formulazione della nuova aggravante speciale potrebbe limitarsi a fare riferimento, con meno superfetazione, alle sanzioni amministrative (che comprendono necessariamente anche le accessorie) e alle pene pecuniarie.

Le ulteriori modifiche, tese a inserire il riferimento al nuovo comma 2.1 nei commi 2-bis e 2-sexies, introducono (*inopportunamente*) alcune fattispecie di *aggravante dell'aggravante*.

• La **P.d.L. C. 985**, nel proporre il divieto nei confronti del conducente infra21enne e del neo patentato da meno di 3 anni di trasportare più di un passeggero tra le ore 24 e le 5, introduce un nuovo reato, collocato nell'art. 186-ter, che punisce la violazione del nuovo precetto con l'ammenda e l'arresto, la sospensione della patente o la revoca in caso di recidiva nel biennio.

Nel rilevare l'inopportunità di inserire un nuovo, oltre che inconferente, reato stradale - in piena controtendenza con le opere di depenalizzazione, deprocedibilizzazione e decarcerizzazione - si osserva.

Da un lato, la proposta andrebbe a sopprimere quella prassi, sempre più frequente anche in Italia, di selezionare una persona come conducente designato che, nel rimanere sobrio, si preoccupa di riportare a casa gli amici in sicurezza.

Dall'altro, sebbene il quadro sanzionatorio risulti mutuato dall'art. 186, risulta sgraziato anteporre la pena dell'ammenda a quella dell'arresto; peraltro, in relazione ai reati contravvenzionali non si può parlare di recidiva che risulta, ai sensi dell'art. 99 c.p., riferibile ai soli delitti non colposi; infine, si sottolinea l'inutilità delle previsioni contenute nei commi 4 e 5.

II) Sulla SOSPENSIONE DELLA PATENTE IN RELAZIONE AL PUNTEGGIO

• L'art. 3 c. 1 **D.d.L. C. 1435** nel proporre di introdurre un nuovo art. 218-ter, *prevede un complicatissimo meccanismo di sospensione breve della patente dotata di un punteggio inferiore a 20. In merito si osserva che, al contrario di quanto ritenuto, le ragioni della perdita di efficacia dell'istituto della patente a punti non sono da ricondurre all'effetto finale della mera revisione della patente (che può risultare anche più afflittiva della sospensione), ma a quell'irragionevole procedura, prevista dall'art. 126-bis c. 2, che consente al trasgressore di scegliere in maniera arbitraria e incontrollata - quale unicum nell'intero scibile ordinamentale - tra la decurtazione del punteggio e il pagamento di un'ulteriore sanzione pecuniaria.*

III) Sull'USO DI APPARECCHI ELETTRONICI DURANTE LA GUIDA

• L'art. 3 c. 2 lett. b) **D.d.L. C. 1435** nell'introdurre la sanzione accessoria della sospensione della patente fin dalla prima violazione, risulta *assolutamente condivisibile; necessaria, invece, la riscrittura del II periodo del comma 2 dell'art. 173, laddove - in piena violazione della sintassi - prevede che "E' consentito l'uso di apparecchi a viva voce o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani".*

Con l'occasione, sembrerebbe opportuno - previa bonifica e revisione dell'intera disciplina relativa ai delitti di omicidio e lesioni stradali, per superare quel superficiale quanto superstizioso aumento aritmetico delle sanzioni - introdurre tra le ipotesi (per vero approssimate e disomogenee) previste dall'aggravante specifica a efficacia speciale di cui al comma 5 di entrambi gli art. 589-bis e 590-bis c.p., anche l'utilizzo degli apparecchi alla guida.

IV) Sui LIMITI DI VELOCITA'.

• La **P.d.L. C. 412**, che vorrebbe legittimare l'automatica applicazione del limite di velocità in autostrada di 150 km/h, *oltre a porsi in piena controtendenza rispetto a tutte le altre proposte, non sembra condivisibile.*

L'art. 142 prevede 4 livelli sanzionatori in ragione della crescente violazione dei limiti di velocità; ne deriva che, tenendo conto del 5% di tolleranza sul misurato, il I livello (che prevede la sola sanzione pecuniaria) si applicherebbe per una velocità fino a 167 km/h, mentre la sanzione accessoria della sospensione della patente scatterebbe solo al superamento dei 200 km/h.

Il risibile risparmio di tempo dovuto all'innalzamento della velocità, risulterebbe sterilizzato dall'innegabile incremento della sinistrosità - stante il necessario aumento degli spazi di frenata - dei consumi e delle emissioni inquinanti.

• *Apprezzabile sembra, invece, la **P.d.L. C. 718**, di contenuto analogo alla **P.d.L. C. 892**, nella parte in cui prevede una rimodulazione del limite di velocità con una più scrupolosa classificazione stradale.*

Dalla lettura del testo proposto in sostituzione dell'attuale comma 1 dell'art. 142 si evince una ripartizione stradale secondo due linee guida: ubicazione della strada e morfologia:

- strade extraurbane (autostrade 130km/h - principali 110 km/h - secondarie 90 km/h);
- strade urbane (a scorrimento 50 km/h - di quartiere 20/30 km/h - locali 20/30 km/h);
nell'individuazione dei tipi di strada di cui alle lett. D), E) e F), si ritiene necessario il previo riferimento al comma 3 dell'art. 2.

Alla previsione si aggiunge un correttivo che ha il compito di tipizzare e raggruppare luoghi "vulnerabili", ove la velocità, a prescindere del tipo di strada, si adegua alle attività svolte nei luoghi (scuole, ospedali e similari), oppure alla presenza o meno di più corsie per senso di circolazione; *si rileva l'inopportuno utilizzo del termine, atecnico, di "mezzi" al posto di veicoli.*

La nuova formulazione, abroga il limite di 70 km/h in città e la possibilità di arrivare a 150 km/h in autostrada.

Residuano, tuttavia, alcune perplessità in punto di chiarezza della norma e sua agevole applicabilità. Il testo legislativo proposto presta il fianco a molteplici interpretazioni e mal si concilia con il comma 3 dello stesso art. 142 che non viene raccordato con i nuovi limiti.

Ciò che richiede una semplificazione espositiva che possa anche facilitare - piuttosto che complicare - l'operato concreto dell'organo accertatore del superamento del limite.

Si suggerisce, in tal senso, il seguente intervento:

Art. 142 c. 1: "Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie.

Sulle strade urbane il limite consentito per i veicoli a motore è di 50 km/h, salvo quanto previsto dal comma 3 per determinate categorie di veicoli specificatamente indicate. In prossimità dei centri abitati ad alta densità il limite può essere abbassato a 30 km/h o a 20 km/h per iniziativa dell'autonomia locale responsabile di apporre l'apposita segnaletica indicativa."

Il testo proposto evita di dover procedere preliminarmente all'accertamento del tipo (D-E-F) di strada, informazione non immediatamente fruibile o facilmente apprezzabile, e, al contempo, consente di procedere a valutare dati più immediati (la segnaletica e la velocità rilevata).

Si potrebbe anche valutare un intervento introducendo limiti di velocità modulati sull'utente o su determinate esigenze quali limiti ridotti per i neopatentati e aggiungere al catalogo dei luoghi vulnerabili anche i "luoghi di aggregazione sociale".

• L'art. 1 **P.d.L. C. 1265**, nel disciplinare l'oggetto della "città 30", oltre a far riferimento, anche qui, all'improprio termine, atecnico, di "mezzo" al posto di veicolo, definisce tra le altre, l'incomprensibile finalità di riequilibrare in modo più equo e democratico la distribuzione della strada.

Inoltre, l'art. 3, nell'introdurre un comma 1-bis all'art. 140, prevede l'inutile precetto a tenore del quale gli utenti della strada (tutti!) debbono conoscere e osservare il codice della strada; inoltre, fa riferimento a gli "utenti non motorizzati", come se il motore fosse attinente all'utente, invece che al veicolo.

La previsione di cui all'art. 12 c. 2, che prevede di inserire nei commi 1 e 6 dell'art. 142 che le apparecchiature per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità possano essere omologate "o autorizzate" - al pari di quanto prevede anche l'art. 6 c. 1 lett. a) **D.d.L. C. 1435** - con l'obiettivo di risolvere il contenzioso relativo alla distinzione tra "omologazione" e "approvazione", determina in realtà la cristallizzazione della distinzione, laddove i procedimenti di certificazione risultano riconducibili al medesimo procedimento di convalida.

Infine, l'art. 17 che vorrebbe sostituire la locuzione "incidenti stradali" con quella di "collisioni stradali", non tiene conto del fatto che la consolidata giurisprudenza di legittimità ritiene che nella nozione di "incidente stradale" rientri non soltanto lo scontro tra veicoli, tra veicoli e persone, o l'urto di un veicolo contro gli ostacoli, ma anche la mera fuoriuscita del veicolo dalla sede stradale, in quanto situazione che esorbita dalla normale marcia del veicolo in un'area aperta alla pubblica circolazione, con pericolo per l'incolumità altrui e dello stesso conducente.

V) Sulla SICUREZZA DEI CICLISTI

• Le similari **P.d.L. C. 526, C. 892 e C. 697 e dell'art. 8 c. 1 lett. g) D.d.L. C. 1435**, rivolte all'innalzamento di tutela verso il ciclista, propongono l'introduzione negli artt. 148 e 149 dell'obbligo di una "distanza laterale di sicurezza" non inferiore a 1,5 metri e specifiche modalità di sorpasso di un velocipede dentro e fuori i centri urbani.

In merito, premessa l'inesistenza nel codice della strada della definizione di "centro urbano", a favore di quella di centro abitato, si rileva la difficoltà nel computo di tale distanza fissa, sia da parte dei conducenti dei veicoli in movimento, sia da parte degli organi di polizia stradale chiamati ad accertare, ex post, le violazioni e le relative responsabilità in caso di sinistro.

L'analisi dei dati relativi alle richieste di assistenza pervenute a quest'Associazione ha permesso di rilevare che nel 70% dei casi l'incidente è avvenuto tra un veicolo pesante e il velocipede, di talché i pertinenti interventi auspicabili potrebbero essere quelli di prevedere:

- *l'obbligo per i veicoli pesanti e per gli autoarticolati di dotazioni di visibilità "anti angoli ciechi";*
- *divieto per i veicoli pesanti oltre una certa larghezza o lunghezza di circolare su strade urbane.*

• **La P.d.L. C. 96**, nell'introdurre un nuovo comma 4-bis nell'art. 182 che prevede l'obbligo per i ciclisti infra14enni di indossare un casco protettivo, pare *condivisibile*.

La formulazione, tuttavia, lascia a desiderare:

- *il quantum sanzionatorio necessita di armonizzazione con l'analoga previsione di cui all'art. 171 c. 2;*

- *la "potestà genitoriale" è stata sostituita, da oltre un decennio, dalla "responsabilità genitoriale";*

- *la previsione relativa al soggetto tenuto al pagamento risulta, peraltro, inutile e sovrabbondante, stante la previsione di ordine generale di cui all'art. 2 c. 2 L. 689/1981.*

Con l'occasione, si potrebbe valutare la possibilità di stabilire l'obbligo per i ciclisti di procedere sempre incolonnati su unica fila, con divieto della possibilità di affiancamento, salva l'ipotesi della presenza di un minore di anni 10 che proceda sulla destra dell'altro.

• **L'art. 1 della P.d.L. C. 874**, nell'inserire un nuovo art. 19-bis, *introduce i concetti "attraversamento ciclopedonale" e "attraversamento ciclabile", che restano privi di definizione.*

VI) Sulla SEGNALAZIONE ACUSTICA O TATTILE DEGLI ATTRAVERSAMENTI STRADALI

• *Apprezzabile sembra la P.d.L. C. 195 nella parte in cui prevede l'obbligo di installare un segnalatore acustico sui semafori, a patto che la previsione non entri in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, come previsto dall'art. 2, onde consentire di avere il tempo di intervenire.*

VII) Sulla DURATA MINIMA DEL PERIODO DI ACCENSIONE DELLA LUCE GIALLA SEMAFORICA

• *L'introduzione della durata minima del periodo di accensione della luce gialla, proposta dalla P.d.L. C. 411, potrebbe trovare miglior collocazione, invece che nell'art. 41 C.d.S., nell'art. 159 Reg. C.d.S.*

• **L'art. 2 P.d.L. C. 874**, nel proporre l'inserimento di un countdown semaforico che diventa condicio sine qua non per il "rilevamento automatico della sanzione" (*il rilevamento riguarda la violazione, e non la sanzione*) da inserire, in maniera sistematicamente errata nell'art. 142, vorrebbe arrivare a stabilire una durata minima del periodo di accensione della luce gialla addirittura non inferiore a 10 secondi.

VIII) Sulla CIRCOLAZIONE DEI MONOPATTINI

• Le più o meno condivisibili modifiche in materia di sicurezza della circolazione con i monopattini, proposte dalle **PP.d.L. C. 634, C. 697, C. 865, C. 1413** - che ne estende la disciplina anche ai velocipedi - e dall'art. 7 **D.d.L. C. 1435**, *dovrebbero tener conto del fatto che la relativa disciplina non può continuare a essere collocata extra codicem - peraltro in 23 commi supplementari al comma 75 dell'art. 1 della legge bilancio 2020, già più volte modificata - ma necessita l'introduzione all'interno del codice della strada, ad esempio dopo l'art. 50 che disciplina i velocipedi cui i monopattini, per quanto non diversamente previsto, sono equiparati.*

• La **P.d.L. C. 1030**, che propone di inserire un comma 2 bis all'art. 1, *sembra censurabile nella formulazione:*

- inutile, oltre che ridondante, la specifica di quali siano i veicoli compresi tra i veicoli a motore;
- errato, ancora una volta, il riferimento all'improprio termine, atecnico, di "mezzo";
- sovrabbondante, oltre che errata, la circostanza che i veicoli, invece dei conducenti, sono soggetti alle norme di comportamento di cui al titolo V

Inoltre, l'introduzione di un *faticoso* comma 2-bis.1 nell'art. 50, *vorrebbe in maniera incomprensibile estendere ai velocipedi l'applicazione della disciplina concernente i documenti di circolazione e immatricolazione oltre che il conseguimento delle patenti.*

IX) Sugli ILLECITI REITERATI

• La **P.d.L. C. 1258**, preso atto del fatto che, a fronte del concorso formale delle violazioni commesse con un'unica azione od omissione, nel codice della strada non trova disciplina l'illecito amministrativo continuato, riconducibile a una programmazione unitaria, propone, per mitigare le sanzioni derivanti dalla commissione di illeciti seriali, di novellare l'art. 198-bis rimuovendo la limitazione dell'ambito di applicazione alle sole violazioni attinenti la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi.

Premesso che l'istituto della continuazione, di matrice penalistica di cui all'art. 81 c. 2 c.p., richiede la commissione di più violazioni in esecuzione di un medesimo disegno infrazionale, circostanza che lo rende antitetico con l'elemento soggettivo colposo che anima gli illeciti amministrativi, si osserva. L'art. 198-bis, inserito dalla L. 5/8/2022 n. 108, di conversione con modifiche del D.L. 16/6/2022 n. 68, disciplina un istituto che, senza recare alcun coordinamento con la "reiterazione delle violazioni" prevista dall'art. 8-bis L. 689/1981, ha introdotto un correttivo all'applicazione del cumulo materiale delle sanzioni. La logica sottesa alla previsione è quella di evitare che, a seguito dell'accertamento di più violazioni, effettuato mediante dispositivi di controllo remoto, il trasgressore possa essere oggetto di plurime sanzioni, stante la mancanza di consapevolezza dovuta all'assenza della contestazione immediata. In sostanza, i singoli illeciti, proiezione permanente di un'unica condotta antidoverosa iniziale, perdono la loro individualità, restando assorbiti nella prima violazione conosciuta; a tal fine, la pluralità delle violazioni è considerata come un'unica infrazione cui si applica la sanzione del pagamento di una somma pari al triplo secco del minimo edittale, se più favorevole.

L'intera disciplina, che colorem habet substantiam vero alteram, sembra complicare parecchio le cose e pagare un alto prezzo alla coerenza.

X) Sugli altri ambiti

• Si ritiene di non prendere posizione sui contenuti delle **PP.d.L. C. 578, C. 686, sulle similari PP.d.L. C. 41 e C. 1398**, e sugli altri temi individuati dal **D.d.L. C. 1435**, in quanto attinenti a scelte più politiche, che giuridiche.

Conclusioni

Sia consentito, in conclusione, proporre le seguenti azioni da intraprendere.

A livello di prevenzione:

- prevedere apposite verifiche sull'(ab)uso di sostanze alcoliche o stupefacenti non solo in sede di primo rilascio (art. 119 c. 2-ter C.d.S.), ma anche in ogni altro caso di sospensione, revisione e/o conferma della validità della patente;
- prevedere un meccanismo grazie al quale il rilascio della patente rinnovata debba essere effettuato presso un apposito sportello, previa riconsegna della patente scaduta, onde evitare il fin troppo facile utilizzo illecito del documento, genuino nella sua essenza, in relazione al quale, oggi, l'art. 126 c. 8 C.d.S. prevede che *il titolare ... ricevuto il duplicato, deve provvedere alla distruzione della patente scaduta.*

A livello di repressione

- ripotenziare l'illecito di guida senza patente, quale condotta portatrice di quei pericoli che possono evolvere in eventi più gravi, inquadrandolo come reato di pericolo astratto;
- stabilire che a carico del conducente responsabile dei delitti di fuga dopo l'incidente o di omissione di prestare l'assistenza occorrente (di cui all'art. 189 cc. 6 e 7 C.d.S.), consegua la sanzione accessoria della revoca della patente, per perdita dei requisiti morali.

A livello sistematico-ordinamentale:

- invertire la tendenza rispetto a quel fenomeno degenerativo, dettato da una mera cultura di (pietoso) garantismo, che ha portato all'introduzione del comma 6-bis dell'art. 142 C.d.S., per l'attuazione del quale è stata necessaria anche l'adozione del D.M. 15 agosto 2007, che ha proceduto a riscrivere l'obbligo del «preavviso pubblicitario» del controllo della velocità “sulla rete stradale”;
- prevedere specifiche norme recanti adeguate risorse a presidio di una strategia di prevenzione tesa a interdire le condotte pericolose prima che vengano realizzate, da operare mediante il capillare controllo e presidio del territorio, il pattugliamento di specifici luoghi, la migliore utilizzazione delle polizie locali e la messa in sicurezza del contesto urbano.

Risulta, infatti, necessario, urgente e ormai improcrastinabile che il diritto e la giustizia stradale ritrovino credibilità, innanzitutto nella coscienza sociale, al fine di dare veramente attuazione a quel precetto recato dall'art. 1 C.d.S. a tenore del quale “La sicurezza ... delle persone ..., nella circolazione stradale, rientra... tra le finalità primarie perseguite dallo Stato”.

Questo Ente di categoria rappresentativo di interessi collettivi e diffusi ritiene che nessuna vita possa costituire il prezzo da pagare per ottenere una nuova disciplina organica della materia improntata a chiarezza, efficacia e agevole interpretazione.



AFVS – Associazione Familiari e Vittime della Strada
Il Presidente Giacinto Piccozza

La presente relazione è stata redatta dall'Avv. Fabio Piccioni
Presidente della Commissione Legale dell'Associazione