

Roma 14 novembre 2023

OGGETTO: audizione dell'associazione unitaria familiari e vittime della strada da parte della commissione dei trasporti in merito alle modifiche al codice della strada.

Grazie per l'invito, sono qui a rappresentare una delle più grandi realtà associative italiane, ammessa nei più importanti processi italiani, a difesa e tutela delle vittime e della salute pubblica. Sono stato ringraziato dal parlamento in seduta per l'apporto portato per la legge dell'omicidio stradale, un grande onore.

Sono qui a parlarvi non come legale rappresentante di qualcosa, ma come cittadino, come vittima di una strada che ha distrutto la mia famiglia, una famiglia felice che non è più esistita, dopo la tragedia, lasciando solo una scia di morte e di dolore e in me un desiderio interminabile di fermare questi assurdi disastri.

Credetemi, la mia motivazione è totale.

Sono ormai 20 anni che faccio parte attiva di tutto ciò, molti passi sono stati fatti, a partire dalla già citata legge dell'omicidio stradale. Tuttavia questo non è bastato.

Trascurando il discorso della lentezza della magistratura e dei procedimenti in generale, anche l'assenza di un codice della strada al passo con i tempi sia una questione non di poco conto.

La circolazione stradale è cambiata, radicalmente, in questo periodo.

Oggi assistiamo a tragedie, disastri stradali, come quello del bus di Mestre, il crollo del ponte Morandi, la tragedia dell'acqua lunga, la strage del bus ungherese di Verona. 123 morti in quattro eventi diversi ma molto simili.

Numeri di una guerra che non risparmia nessuno, neanche i bambini.

È incredibile, ma nel 2023, 21 persone possono morire perché precipitano da un cavalcavia. Abbiamo la scienza che ci aiuta, calcoli infiniti, ingegneri, tecnici, notevoli investimenti pubblici, una tecnologia che ci ha portato all'intelligenza artificiale.

Eppure la gente precipita dai cavalcavia per il più banale dei motivi, ossia perché manca una protezione.

A Verona, ad Avellino, la stessa cosa. A Genova, invece, un ponte intero è crollato.

Siamo nel 2023, ma ancor oggi assistiamo impotenti a queste tragedie, e ancora oggi le cinture di sicurezza non sono obbligatorie sugli autobus, che possono circolare senza, anche gli autobus del trasporto scolastico.

Nelle relazioni che troverete allegata ci sono moltissime proposte, dal re impiego dei proventi delle multe per progetti di sicurezza stradale, invece di tappare le falle dei bilanci comunali, alla circolazione dei monopattini, alle già citate cinture di sicurezza sugli autobus all'obbligo di ripristino dopo un incidente stradale, alla limitazione della guida sotto l'effetto delle sostanze stupefacenti, alcool, oppure distratti dallo smartphone o similari.

Abbiamo una tecnologia all'avanguardia, usiamola per capire chi si mette alla guida sballato.

Possiamo interdire l'uso dello smartphone alla guida utilizzando dei disturbatori di frequenze, che possono essere montati sui veicoli.

Dobbiamo permettere ai sindaci di assumere personale a tempi indeterminato per la sicurezza stradale, adeguare ed uniformare gli apparecchi per la rilevazione della velocità e per la rilevazione delle infrazioni dei semafori, una delle cause principali degli scontri sulle nostre strade.

Vanno aiutate le forze dell'ordine, sono sulla strada, al fronte di una guerra vera e propria.

Non possiamo sempre e solo contare sulla repressione, e' troppo tardi intervenire dopo le tragedie, e serve a poco la punizione del colpevole quando manca la comprensione. Per questo abbiamo un tasso così elevato di recidività.

Fino a quando non capiremo che il pilastro che ha ucciso una intera collettività di cittadini ungheresi a verona e' nella stessa condizione del 2017, pronto ad uccidere ancora, ancora troppo vicino al ciglio dell'autostrada, non faremo mai quel passo decisivo verso una strada più sicura, una strada più giusta.

Certo, adeguare le nostre strade costerebbe di più che pagare eventuali risarcimenti.

Ed e' per questo che serve la politica, che servite voi. L'unica nostra via e' la legge.

Credetemi, obblighi e divieti non ci piacciono, sarebbe meglio governare con il buon senso, ma fino a quando assisteremo a questi eventi, tutti i giorni, serve uno sforzo di tutti, bipartisan, anche delle opposizioni, alle quali chiedo un grande senso di responsabilità in questo momento.

La strage stradale e' ripresa in tutta la sua forza, i numeri di questo 2023 sono devastanti, in netto aumento rispetto agli anni passati, in controtendenza, serve un intervento urgente.

Questa è la terza legislatura alla quale presento la nostra relazione, ma ancora il nuovo codice della strada non ha visto la luce.

Speriamo sia la volta buona.

Avete e avrete tutta la nostra collaborazione per smuovere pensieri opposti, immobilismo, ma dovete metterci anche del vostro, con scelte coraggiose, che pensino più a tutelare la salute che alla protezione di interessi enormi in gioco.

Serve un intervento per l'educazione stradale. Serve prevedere nel codice stradale un obbligo specifico di coinvolgere le associazioni di vittime nei progetti di educazione stradale.

Chi meglio di noi può far riflettere sull'uso di motorini, biciclette, monopattini, sulle condizioni delle strade?

Io credo, senza paura di essere smentito, nessuno.

Serve un ente specifico che possa avere il potere reale di elaborare statistiche e che possa fermare la circolazione nei punti più pericolosi della nostra rete stradale. Serve un ente specifico che abbia potere di

vigilanza sul fondo garanzia delle vittime della strada, serve un rappresentante delle associazioni all'interno dell'IVASS, ente che controlla le assicurazioni private, perché lo strapotere delle assicurazioni porta una situazione risarcitoria nettamente sbilanciata a sfavore delle vittime, che finiscono per accettare risarcimenti senza un senso, soldi che portano altro dolore invece di ristoro.

Non ci sono soldi che possono compensare una vita umana, serve un nuovo intendimento per i risarcimenti, e mi allineo con il pensiero di un bravissimo e coraggioso giudice di Verona, la dottoressa Silvia Rizzuto, che ha previsto una rendita per la vittima coinvolta in un grave incidente stradale, ferita per sempre. Questo è il segno che la legge in mano ad un giudice giusto, viene applicata in modo ineccepibile.

Il meccanismo della rendita, in certi casi, è di gran lunga preferibile e va inserita questa opzione, come già esiste per le vittime del lavoro.

Il caso della dottoressa Rizzuto, oggi isolato, dovrà diventare fonte di ispirazione per una modifica del codice della strada coraggiosa, che credo avrà anche il parere favorevole delle assicurazioni RCA AUTO. Ne abbiamo già parlato con i rappresentanti di ANIA, e sembravano d'accordo.

Un'ultima cosa. Oggi discutiamo sull'opportunità di limitare l'uso degli smartphone alla guida, giustamente, ma abbiamo ancora il codice della strada che prevede un limite per guidare di 0,5 g/L.

Noi non siamo d'accordo, il limite deve essere ZERO, come per i neo patentati, chi beve non guida.

Il limite di 0,5 è anche ingiusto nei confronti di chi tollera meglio l'alcool, che può essere alterato anche con 0,3 perché magari non lo regge proprio l'alcool.

Basta confusione, limite zero per tutti.

PROPOSTE CONCRETE: in collaborazione con l'avvocato Davide Tirozzi del foro di Verona.

Proposta 1) Adeguamento dispositivi luminosi per i velocipedi in ore notturne.

Comma modificato dal decreto-legge n. 151/2003, conv. con legge n. 214 del 1° agosto 2003.
si chiede di modificare

A) Si propone di modificare l'art. 68 comma 2 da

"I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) del comma 1 devono essere presenti e funzionanti nelle ore e nei casi previsti dall'art. 152, comma 1. "

a

"I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) del comma 1 devono essere presenti e funzionanti nelle ore e nei casi previsti dall'art. 153, comma 1"

B) Si propone di modificare l'art. 153 togliendo la parola "a motore"

È evidente poi che, purtroppo, la modifica apportata all'art. 153 dalla Legge 214/2003 ha determinato l'inapplicabilità della sanzione per i conducenti di velocipedi che non utilizzano i dispositivi di illuminazione nei casi previsti dall'art. 153, comma 1 CdS, in quanto i velocipedi non sono veicoli a motore e neppure rimorchi (la sanzione è oggi applicabile solo ai veicoli a motore e rimorchi).

Si arriva quindi al paradosso che non esiste proprio il precetto dell'obbligo di utilizzo del dispositivo per le biciclette in orario notturno.

Proposta 2) Sensori di parcheggio “Salvabimbi”

- A) visto e considerato che ogni anno capita di leggere di bimbi investiti nel cortile di casa da familiari in fase di manovra, si propone di rendere obbligatori, di serie, i sensori di retromarcia nella speranza di salvarne qualcuno. La nostra associazione ama definire questi dispositivi come “salvabimbi”. Crediamo che tale terminologia possa incentivare la produzione e installazione anche sulle macchine che ne sono sprovvisti.

Proposta 3) modifica Art. 142 comma 1

- A) visto e considerato che anche nei casi in cui alla velocità non sia la principale causa di incidenti, questa ne modifica comunque in peggio gli esiti.

L’Aifvs, da sempre contraria ad elevare i limiti di velocità in autostrada, propone di togliere tutta la parte dell’art. 142 comma 1 che concede la possibilità di elevare il limite di velocità ai gestori

Va sottratta alla possibilità ai gestori, che sono enti che generano profitto, di decidere sulla velocità di percorrenza delle proprie strade, perché la velocità è in assoluto il fattore di rischio più elevato sulla strada. Se tutti andassero ai 10 km orari non ci sarebbero più morti o feriti.

Proposta 4) rendere più agevole e più efficace il controllo della velocità alle forze dell’ordine.

- A) si propone inoltre di abrogare completamente il comma 6-bis ed eliminare tutti quelle norme che rendono difficoltoso l'accertamento delle violazioni e la riscossione delle sanzioni.

A nostro parere, è un controsenso effettuare dei controlli sulla velocità previa segnalazione del controllo stesso, da un lato viene meno il fattore deterrente, da un altro lato genera pericolose situazione di frenate brusche o rallentamenti, in prossimità dei cartelli di avviso, causando situazioni di potenziali pericoli non indifferenti.

Proposta 5) installazione dispositivo Isa, per la limitazione automatica della velocità.

- A) Il primo gennaio del 2015 un gruppo di esperti del settore del traffico e della mobilità professionisti, ambientalisti e docenti universitari - lanciava l’appello “Un Filo di Sicurezza”, volta al contrasto dell’incidentalità grave sulle strade.

L’automobile è uno strumento importante, spesso indispensabile, che però, 3500 volte all’anno solo in Italia, uccide; una altissima percentuale degli incidenti è dovuto a cause imputabili ai conducenti, e la velocità eccessiva è la causa principale di quelli che comportano gli esiti più gravi".

Cos'è ISA? un'auto che interagisce - tramite il GPS con la velocità previste sulle infrastrutture stradali e l'adeguа automaticamente, rispettando i limiti previsti dal codice della strada. Risultati attesi: diminuzione di morti e feriti gravi ed azzeramento delle multe per eccesso di velocità, diminuzione dell'inquinamento da idrocarburi fossili.

Si propone quindi l'introduzione di serie del dispositivo ISA, Il dispositivo per la limitazione automatica della velocità sui veicoli a motore. Anche in questo caso si potrebbero prevedere incentivi che ne favoriscano l’installazione sui veicoli già esistenti.

Proposta 6) dispositivi rilevazione tasso alcolemico

- A) si propone di attivarsi al fine di ridurre i tempi di attesa per le revisioni dei dispositivi per il controllo del tasso alcolemico e si propone l'omologazione di strumentazioni portatili idonee al controllo delle sostanze stupefacenti.
- B) si propone l'omologazione di strumentazioni portatili idonee all'accertamento della guida sotto effetto delle sostanze stupefacenti.

Proposta 7) esclusione dell'art. 186 dal fatto di lieve entità penale

- A) Si propone di escludere dall'art. 131 bis cp il comma 2 lettere b e c dell'art 186 ed il comma 7

Così come è formulato oggi l'art. 131 bis del codice penale potrebbe ricomprendere gravi violazioni del codice della strada come quelle previste dall'art. 186 del codice della strada.

Proposta 8) Il trasporto scolastico. Modifica dell'art. 172 comma 4

È incredibile e forse una delle mancanze più gravi del codice della strada. Permettere ai bimbi di statura inferiore a 1.50 metri di poter viaggiare senza la cintura di sicurezza sui veicoli ad esempio del trasporto scolastico è molto pericoloso e ogni anno non si contano gli incidenti di questo tipo. Non è accettabile che ci siano autobus che girano con 20 bimbi senza cintura e serva solo un accompagnatore che ovviamente, in caso di incidente, non potrebbe nulla per difenderli. Si tratta del trasporto scolastico, con il quale devono confrontarsi tutte le amministrazioni locali. Ogni giorno centinaia di migliaia di bimbi utilizza questo mezzo per recarsi a scuola.

Proponiamo l'abrogazione completa del comma 4 dell'art. 172.

Proposta 9) adeguamento articolo 172 comma 10 del cds

Prevedere uno specifico obbligo per il conducente di far indossare la cintura di sicurezza a tutti gli occupanti e non solo ai minori.

Proposta di cancellazione della parte relativa alla distinzione tra minori e maggiorenni dal comma 10

Proposta 10) modifica dell'art. 142 comma 12 ter in termine di investimenti dei proventi dalle sanzioni relative all'eccesso di velocità.

L' AIFVS giudica inadeguata l'espressione "....12bis destinano le somme"

Si propone di modificare in "devono obbligatoriamente destinare le somme"

Purtroppo capita che gli enti utilizzino le somme in questione per altri capitoli di bilancio e c'è poco controllo in merito. Inoltre è necessario definire bene cosa si tratta per progetti di messa in sicurezza e di potenziamento delle attività di controllo. Scritto così, anche la benzina che viene messa nelle volanti potrebbe essere intesa come potenziamento dell'attività di controllo.

A nostro avviso, il comma in questione è troppo generale e lascia il fianco ad interpretazioni che ne hanno svilito completamente la sua funzione originaria.

Proposta 11) modifica dell'art. 142 comma 12 quater per la rendicontazione

A nostro avviso le riduzioni sono troppo leggere in caso di mancata rendicontazione. Il problema è reale e riscontrato dalla nostra associazione che si sta battendo da anni per avere i resoconti da parte dei gestori dei tratti stradali ma le risposte sono evasive oppure totalmente mancanti.

Proposta 12) modifica art. 171 del cds. Il casco obbligatorio

A nostro avviso il comma 3 va modificato.

In certe zone di Italia, purtroppo, il casco non è indossato da quasi tutti gli utenti. È necessario procedere alla confisca del veicolo in caso di omissione del casco, e serve alla prima infrazione. La sanzione amministrativa e il fermo amministrativo con custodia del proprietario sono provvedimenti risibili, disattesi.

La nostra associazione stima che questo sia un problema molto importante, che ha conseguenze enormi in termine di perdita e lesione della vita umana. È necessario intervenire è molto seriamente per fermare questo pericoloso malcostume.

Proposta 13) aumentare le sanzioni per le violazioni dell'art. 188 sosta dei veicoli riservati alle persone diversamente abili

Proposta 14) modifica articolo 195 2 bis e art. 6-ter della legge 160/2007

È stato previsto un aumento per le violazioni commesse dopo le ore 22 e prima delle ore 7 le cui maggiori entrate confluiscono (o dovrebbero confluire) nel "fondo contro l'incidentalità notturna" e dovrebbero essere impiegate in attività di contrasto dell'incidentalità notturna. Il tutto spesso si esaurisce nel finanziamento di corsi volti all'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado ma necessita di essere impiegato anche per il rafforzamento delle attività di controllo proprio in quella determinata fascia oraria

Proposta 15) art. 211 cds . Il ripristino dello stato dei luoghi

Si propone di fissare un tempo massimo certo per la riparazione e ripristino dei luoghi dopo scontri incidenti o altro. A volte, guardrail spaccati o cedevoli, sono fronteggiati con la semplice segnalazione di pericolo generico, e il cartello rimane anni prima che si effettui il ripristino.

Proposta 16) educazione stradale. Art. 230 cds.

Da anni chiediamo che la società civile possa partecipare fattivamente ai tavoli dove discute, dove si programma, dove si controlla. Purtroppo, spesso le associazioni non trovano il loro giusto spazio. L'art. 230 è un esempio chiaro di queste mancanze. Non v'è riferimento alcuno alle associazioni, alla società civile, capace di portare sempre un contributo positivo a chi governa e chi amministra.

Possiamo capire che nel 1992 non ci fosse internet e la comunicazione digitale, ma ora il legislatore dovrebbe adeguare a inserire obbligatoriamente, quando si parla di educazione stradale, la preziosissima opera di tutte quelle persone che ogni giorno fanno volontariato e dedicano la propria vita proprio a questo.

Sarebbe un giusto riconoscimento.

Queste audizioni dimostrano perfettamente che le associazioni sono importanti.

Per esempio, senza voler togliere niente a nessuno, La nostra Associazione è stata citata due volte, nella persona di Alberto Pallotti, per grandi meriti relativi all'approvazione della legge dell'omicidio stradale. Per alcuni, senza l'intervento delle associazioni questa legge fondamentale non esisterebbe neanche!

Credo si possa estendere l'art. 230 anche alle associazioni, anche per la programmazione e realizzazione, e destinare fondi dedicati per i progetti da riservare alle associazioni.

L'educazione stradale è la prima opera da realizzare e incentivare, purtroppo non si fa abbastanza.

Forse i programmi educativi possono essere migliorati. La nostra associazione ha programmi all'avanguardia per educare i giovani utenti della strada. La nostra testimonianza è una garanzia di attenzione e di serietà. Solo ascoltando chi ci è passato si può davvero capire il problema.

Proposta 17) art. 173 comma 3 bis. L'uso dello smartphone.

Inutile dire che si tratta di uno dei problemi più gravi e sentiti dalla popolazione.

Purtroppo si tende a pensare che basti il kit vivavoce per risolvere questa problematica. La distrazione si verifica non solo nelle telefonate.

E' necessario incentivare la produzione di sistemi che impediscano di usare il cellulare durante la guida.

Perché non sono solo le telefonate il problema, ma l'uso di applicazioni come messaggistica Facebook e altri social network.

Non si può ignorare il fatto che è un problema molto grave e causa indiscutibile di calo di attenzione che aggrava la strage stradale con numeri preoccupanti.

Bisogna impedire l'uso dei telefonini con meccanismi in grado di bloccare la ricettività del cellulare mentre si è alla guida.

Non bastano i sistemi audio viva voce. Anzi a volte rappresentano un problema. Il senso dell'udito è fondamentale per la percezione del pericolo. L'utente durante la guida non dovrebbe telefonare, neanche in viva voce, perché rappresenta una distrazione.

Dobbiamo impedire che l'utente prenda in mano il telefono e si distraiga anche senza fare una telefonata. Dovremmo pensare ad un veicolo completamente isolato.

Più fattivamente, pensiamo al cruscotto, oppure al bracciolo destro del conducente che abbia uno spazio sicuro per mettere il cellulare obbligatoriamente durante la guida.

E questo spazio deve proteggere la connettività del cellulare con il blocco delle frequenze radio.

La centralina dovrebbe essere in collegamento con il bracciolo intelligente per poter stabilire con certezza in caso di incidente stradale se il cellulare fosse inserito nell'apposito bracciolo per disincentivarne ulteriormente l'uso.

Inoltre, il ritiro della patente va disposto subito e non alla seconda infrazione nel giro di un biennio.

Proposta 18) divieto di sosta 158

Troppo spesso accade che veicoli professionali stazionino nelle aree di sosta di emergenza delle autostrade nelle ore notturne. Questo accade perché non trovano posto nelle aree di sosta attrezzate, e sono costretti per il rispetto dei limiti di orario e di riposo a fermarsi.

Noi possiamo capire oggettivamente la situazione ma non si può tollerare questo ingombro non sicuro. Le aree di sosta di emergenza devono essere utilizzate il meno possibile, e solo per situazioni di emergenza.

Se diventano piazzole per la sosta di veicoli di grandi dimensioni di fatto rappresentano un ostacolo pericoloso in caso di fuoriuscita del veicolo.

Non si contano i danni derivanti da questo fenomeno. Va normata la sosta in queste aree e vanno previste sanzioni per i gestori che non dotano le proprie strade, soprattutto a pagamento, di condizioni idonee di sicurezza.

Considerazioni di carattere generale :

- 1) è' necessario incentivare la produzione e installazione di guard rail o altri sistemi per proteggere i motociclisti. Non si può più negare il fatto che i vecchi sistemi siano pericolosissimi per i veicoli a motore a due ruote. Esistono numerosi sistemi efficaci, basta avere la volontà di usarli. Si potrebbe procedere gradualmente, per le nuove installazioni e per la sistemazione di quelle che devono essere sostituite, per poi arrivare ad adeguare tutto.
- 2) E' necessario aver ben presente il concetto di responsabilità dei gestori delle strade. Capendo tutti i fattori in gioco comunque il trasporto stradale rappresenta un business enorme. Chi gestisce le strade può contare su profitti elevati e ne deve rispondere chiaramente, in termine di sicurezza e di gestione trasparente. I casi degli ultimi anni, dalla tragedia del cavalcavia dell'A16 allo schianto del bus ungherese a Verona, al crollo del ponte di Genova mettono in luce una realtà che esiste. Va normata la responsabilità del gestore e fissati dei limiti precisi per definire le responsabilità.
- 3) Come precedentemente accennato, è' necessario creare un organo di controllo generale, una commissione permanente, una tavola rotonda con tutti gli enti, a livello centrale e non periferico come oggi accade, con scarsi risultati. Ed è' necessario a che venga inserita la presenza di membri delle associazioni o della società civile. Chiediamo l'istituzione di una commissione della sicurezza dei trasporti con la presenza di associazioni o di membri della società civile.
- 4) Chiediamo che il sistema delle statistiche sia aggiornato. Abbiamo dei casi gravissimi dove i feriti muoiono dopo diversi mesi dall'incidente stradale ma non sono conteggiati, sottostimando la strage stradale. Pensiamo di includere in qualche modo i casi di suicidio derivanti dalla morte di un familiare strettissimo, come il caso della mamma di Alex di Stefano, conteggiata nei decessi da suicidio ma in realtà vittima dello stesso incidente stradale dove è' perito il figlio. Esiste un reato di istigazione al suicidio. Quando ti ammazzano un figlio drogati, ubriachi, in contromano, un genitore può non reggere e "decidere" di togliersi la vita. Sembra un gesto volontario ma non lo è'. Pensiamo anche ai casi nei quali sopraggiungono morti o gravi conseguenze di salute ai familiari che vengono raggiunti dalla notizia del decesso di un loro congiunto. Anche in questo caso sfuggono alla percezione. Qui si parla di statistiche, che rappresentano un fenomeno. E che ne determinano leggi, provvedimenti speciali, sentenze nei tribunali. La nostra associazione conta molti di più morti dei 3200 che contano le statistiche ufficiali. Va creato un organo per la raccolta

dei dati, oppure va inserito nell'istante un rappresentante delle associazioni in grado di portare all'attenzione i casi più rilevanti.

- 5) Discorso Rally: crediamo che nel codice della strada vadano normati precisamente oppure vietati. Troppe volte assistiamo ad incidenti gravissimi provocati dai rally. Tra l'altro il messaggio che si possa correre per strada è sbagliato. Le strade non sono fatte per correre, se hanno dei limiti di velocità significa che è pericoloso andare più forte. Permettere deroghe per queste manifestazioni significa assumersi un rischio cosciente di eventuali effetti dannosi. Noi capiamo gli interessi e le esigenze di tutte le categorie, ma non possiamo tollerare che per il divertimento o il guadagno di pochi si rischi di danneggiare la salute e la vita umana. Chiediamo una regolamentazione e che venga sancito il messaggio chiaro che le strade non sono fatte per correre.
- 6) Tolleranza zero verso l'alcol. Portare il limite di 0,5 a 0. Messaggio chiaro: chi beve non guida. Non possiamo ignorare il fatto che l'alcol sia una delle principali cause della strage stradale. Avere due diverse forchette per indicare gravi comportamenti rappresenta anche una difficoltà oggettiva di ricerca e di sanzione delle violazioni. Tutte le tabelle mediche dicono che gli effetti dell'alcol si sentono già a pochissime concentrazioni. Ed è anche una questione soggettiva. Meglio non lasciare alcuna possibilità interpretativa. Se bevi non guidi.
- 7) Monopattini: dobbiamo normare questo tipo di circolazione. È una sconfitta, ma visti gli abusi non c'è altra strada. Non siamo stati capaci di capire che questi veicoli potevano diventare pericolosi. E oggi siamo costretti ad introdurre assicurazione e casco obbligatorio. Individuare le colpe ha poco senso, da chi ha previsto città dal traffico folle, ad una commistione tra auto veicoli e mobilità leggera, alle piste ciclabili improbabili e assenti. La circolazione di mezzi leggeri, ecologici, che fanno risparmiare traffico, smog, parcheggi alle città sarebbe da benedire, invece oggi dobbiamo in qualche modo ostacolarla, segno di un ritardo preoccupante della nostra civiltà rispetto ai popoli del nord Europa, dove questi problemi non esistono. Tra qualche periodo saremo costretti ad interrogarci anche sulle biciclette, vista la situazione.

Altre considerazioni di carattere generale, da uno studio effettuato con un nostro legale convenzionato, l'avvocato Francesca Comacchio del Foro di Vicenza, esperta pluridecennale di Codice della Strada. Queste precisazioni sono necessarie, garantiscono una miglior funzionalità e uniformità degli apparecchi di rilevamento della velocità e dell'attraversamento degli incroci regolamentati.

Si fa riferimento all'art.6 del Disegno di Legge n.1435 per la modifica del C.d.S., il quale prevede che al co. 1 che, al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) all'articolo 142, comma 6, dopo le parole "debitamente omologate" sono inserite le seguenti: "o, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico, approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti";

Questa modifica non ha senso perché gli artt.45 co.6 C.d.S. e 192 Reg. Esec. C.d.S. già disciplinano le procedure di approvazione o omologazione di mezzi tecnici per l'accertamento ed il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione.

La congiunzione coordinativa disgiuntiva "o" fa capire che approvazione ed omologa sono due procedure alternative, perfettamente equivalenti fra di loro.

In proposito, infatti, è stato ampiamente chiarito che:

- "circa la asserita differenza tra approvazione ed omologazione, essa non sussiste; infatti, nell'art.192 del D.P.R.495/92 (Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada) i due termini sono usati come sinonimi" (circolare Ministero dell'Interno n.9 del 22.03.07 doc.6);

- “la differenza tra un procedimento di omologazione e uno di approvazione è da ricercarsi unicamente nel fatto che per il primo esistono norme tecniche di riferimento, europee e/o italiane, mentre per il secondo manca tale riferimento. ... omissis... L’iter tecnico-amministrativo è invece identico per ambedue le procedure” (parere MIT 19.02.18 doc.7);
- “la terminologia usata dal Legislatore porta inequivocabilmente a sostenere la totale equivalenza delle procedure di approvazione e di omologazione, laddove i due vocaboli vengono utilizzati sistematicamente in correlazione tra loro, uniti dalla congiunzione coordinativa <<od>>, in funzione di creare un’alternativa tra le due parole” (nota MIT 11.11.2020 doc.7).

Tale interpretazione è stata recepita da autorevole Giurisprudenza, la quale ha ritenuto che “L’art.201 C.d.S. si riferisce alternativamente all’omologazione e all’approvazione, lasciando intendere l’equipollenza di provvedimenti ai fini che ci occupano” (Trib. Ivrea sentenza n.75/2022, nello stesso senso Trib. Treviso sentenza n.1928/2022).

Nonostante ciò, tuttora numerosi Giudici accolgono i ricorsi dei multati in quanto, a loro parere, il rilevatore non sarebbe omologato ma solo approvato. Risulta, così, necessario appellare tali sentenze, con conseguente dispendio di tempo e risorse pubbliche, ai danni di tutta la collettività.

Appare, quindi, fondamentale chiarire definitivamente la questione a livello normativo, in modo da non dare più adito ad interpretazioni pretestuose e fuorvianti.

Quindi, si propongono le seguenti modifiche:

- all’articolo 142, comma 6, dopo le parole “debitamente omologate o approvate”.
- Art.45 co.6 C.d.S.: Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, ed i materiali che per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all'approvazione od omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione. I termini omologazione ed approvazione sono equivalenti.
- Art. 192 co.1 Reg. Esec. C.d.S.: Ogni volta che nel Codice e nel presente regolamento è prevista la omologazione o la approvazione di segnali, di dispositivi, di apparecchiature, di mezzi tecnici per la disciplina di controllo e la regolazione del traffico, di mezzi tecnici per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, di materiali, attrezzi o quant'altro previsto a tale scopo, di competenza del ministero dei Lavori pubblici, l'interessato deve presentare domanda, in carta legale a tale dicastero indirizzandola all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, corredata da una relazione tecnica sull'oggetto della richiesta, da certificazioni di enti riconosciuti o laboratori autorizzati su prove alle quali l'elemento è stato già sottoposto, nonché da ogni altro elemento di prova idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza dell'oggetto di cui si chiede l'omologazione o l'approvazione e presentando almeno due prototipi dello stesso. Alla domanda deve essere allegata la ricevuta dell'avvenuto versamento dell'importo dovuto per le operazioni tecnico-amministrative ai sensi dell'articolo 405. I termini omologazione ed approvazione sono equivalenti.

Ancora, viene proposto di sostituire il comma 1-quinquies dal seguente: “1-quinquies. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate dal comma 1-bis, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate. In deroga a quanto previsto dal primo periodo, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere comunque utilizzate dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2 per l'accertamento, mediante il raffronto con banche dati esterne, di altre violazioni di cui al comma 1-bis, per le quali tali immagini sono sufficienti ad accertare, che il veicolo sta circolando in assenza dei requisiti per la circolazione previsti dal presente codice.”.

Tale modifica non ha senso perché l'applicazione pratica è di fatto impossibile. Ad esempio, per installare un autovelox, è necessario il decreto prefettizio e la relativa segnaletica stradale di preavviso è molto complessa ed articolata. Tali circostanze possono scoraggiare i controlli in strada, con conseguente pregiudizio per la sicurezza stradale.

Per converso, sussiste il fondato rischio di vessare gli utenti della strada con doppie sanzioni.

Peraltro, con la modifica dell'art.198 C.d.S., non sarebbe possibile sanzionare più volte il trasgressore nello stesso tratto stradale.

ULTERIORI ELEMENTI DA VALUTARE

Art.193 C.d.S. Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile

Norma attuale:

co.4-ter. L'accertamento della mancanza di copertura assicurativa obbligatoria del veicolo può essere effettuato anche mediante il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti dai dispositivi o apparecchiature di cui alle lettere e), f) e g) del comma 1-bis dell'articolo 201 (cioè autovelox e ZTL), omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.

Conseguenze: i documentatori automatici di infrazioni semaforiche sono esclusi da questa tipologia di controlli.

Proposta:

co.4-ter. L'accertamento della mancanza di copertura assicurativa obbligatoria del veicolo può essere effettuato anche mediante il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti dai documentatori automatici di infrazioni semaforiche nonché dai dispositivi o apparecchiature di cui alle lettere e), f) e g) del comma 1-bis dell'articolo 201, omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.

Rilevatori fissi di velocità

Ai sensi dell'art.4 DL 121/2002 conv. in L.168/2002, i rilevatori automatici fissi di velocità possono essere utilizzati solo su strade decretate dal competente Prefetto.

Non è prevista la possibilità di usare i rilevatori fissi in modalità presidiata, con conseguente preclusione di controllare in modo capillare il territorio.

Proposta: intervenire sull' Art.4 co.1 D.L.121/2002 conv. in L.168/2002, come modif. dall'art.49 co.5-undecies D.L.76/2020 conv. in L.120/2020

Art.4 co.1 D.L.121/2002 conv. in L.168/2002, come modif. dall'art.49 co.5-undecies D.L.76/2020 conv. in L.120/2020

1. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere A e B, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del medesimo decreto legislativo, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, di cui viene data informazione agli automobilisti, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli articoli 142, 148 e 176 dello stesso decreto legislativo, e successive modificazioni. I predetti dispositivi o mezzi tecnici di controllo possono essere altresì utilizzati o installati sulle restanti tipologie di strade, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma 2. Tale decreto non è necessario qualora la rilevazione avvenga in modalità presidiata.

ALTERNATIVA

Art. 201. Notificazione delle violazioni.

Co.1 bis lett. e) accertamento della violazione per mezzo di appositi apparecchi fissi o mobili di rilevamento direttamente gestiti dagli organi di Polizia stradale e nella loro disponibilità che consentono la determinazione dell'illecito in tempo successivo poiché il veicolo oggetto del rilievo è a distanza dal posto di accertamento o comunque nell'impossibilità di essere fermato in tempo utile o nei modi regolamentari;

Art. 208. Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie.

Norma attuale:

4. Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli enti di cui al secondo periodo del comma 1 è destinata:

- a) in misura non inferiore a un quarto della quota, a interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, dimessa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente;
- b) in misura non inferiore a un quarto della quota, al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12;

c) ad altre finalita' connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprieta'dell'ente, all'installazione, all' ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti ((vulnerabili)), quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, alle misure di cui al comma 5-bis del presente articolo e a interventi a favore della mobilita' ciclistica.

5. Gli enti di cui al secondo periodo del comma 1 determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinare alle finalita' di cui al comma 4. Resta facolta' dell'ente destinare in tutto o in parte la restante quota del 50 per cento dei proventi alle finalita' di cui al citato comma 4.

5-bis. La quota dei proventi di cui alla lettera c) del comma 4 puo'anche essere destinata ad assunzioni stagionali a progetto nelle forme di contratti a tempo determinato e a forme flessibili di lavoro, ovvero al finanziamento di progetti di potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale, nonche' a progetti di potenziamento dei servizi notturni e di prevenzione delle violazioni di cui agli articoli 186, 186-bis e 187 e all'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, destinati al potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale, o all'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature per finalita' di protezione civile di competenza dell'ente interessato.

Conseguenze: le somme da destinare per l'acquisto di dotazioni è limitata e non è prevista l'assunzione a tempo indeterminato di nuovo personale.

Proposta:

b) in misura non inferiore a un quarto della quota, al potenziamento delle attivita' di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi, documentatori di infrazioni per fini di sicurezza stradale e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12;

5-bis. La quota dei proventi di cui alla lettera c) del comma 4 puo'anche essere destinata ad assunzioni a tempo indeterminato di personale della polizia nonché ad assunzioni stagionali a progetto nelle forme di contratti a tempo determinato e a forme flessibili di lavoro, ovvero al finanziamento di progetti di potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale, nonche' a progetti di potenziamento dei servizi notturni e di prevenzione delle violazioni di cui agli articoli 186, 186-bis e 187 e all'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, destinati al potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale, o all'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature per finalita' di protezione civile di competenza dell'ente interessato.

F.to il presidente nazionale Alberto Pallotti