ANVU ®

ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE POLIZIA LOCALE D'ITALIA

IL DIRIGENTE UFFICIO RELAZIONI ISTITUZIONALI

Associazione maggiormente rappresentativa fondata il 17 marzo 1981 da Agenti, Sottoufficiali, Ufficiali, Comandanti di Corpi e Servizi di Polizia Municipale e Locale
Riconoscimento del Ministero LL.PP. – Decreto 10 dicembre 1993, n. 651
Ente di Formazione - Riconoscimento Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica – 2 marzo 2000

ALLA IX COMMISSIONE
Trasporti, Poste e telecomunicazioni
della Camera dei deputati

Email: ***com_trasporti@camera.it***

Oggetto: **Modifiche agli articoli 142, 148 e 149 del codice della strada in materia di sicurezza stradale dei ciclisti e limiti di velocità**
A.C. 526, A.C. 892

Con riferimento all'oggetto e alla mancata audizione non riuscita per cause di forza maggiore (collegamento non stabile), si trasmette come da Vostra richiesta la seguente memoria scritta.

ANVU saluta con favore ogni modifica finalizzata ad accrescere la sicurezza in ambito stradale, con particolare riferimento alla c.d. utenza debole.

Relativamente agli atti in discussione rileva quanto segue:

La disposizione a norma della quale la distanza laterale di sicurezza dai velocipedi deve essere maggiore in "… ***ragione della probabilità di ondeggiamenti e di deviazioni da parte dei ciclisti*** …", appare eccessivamente indeterminata dunque in plausibile violazione del principio di tassatività.

La piena attuazione del principio di tassatività permette di ottenere, allo stesso tempo, tre risultati:

- consentire al cittadino di conoscere esattamente quali sono i comportamenti vietati e le relative sanzioni previste per le trasgressioni a tali divieti;
- garantire al cittadino di non restare vittima di abusi del potere giudiziario cui, diversamente, resterebbe affidato il compito di stabilire, a fatto ormai commesso, un nuovo divieto e l'applicabilità di una sanzione;

Ars Nostra Vis Urbis

Associazione maggiormente rappresentativa fondata il 17 marzo 1981 da Agenti, Sottoufficiali, Ufficiali, Comandanti di Corpi e Servizi di Polizia Municipale e Locale
Riconoscimento del Ministero LL.PP. – Decreto 10 dicembre 1993, n. 651
Ente di Formazione - Riconoscimento Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica – 2 marzo 2000

- assicurare il pieno esercizio del diritto di difesa che diversamente risulterebbe menomato a causa dell'indeterminatezza del confine tra ciò che è lecito e ciò che invece è vietato e penalmente sanzionato.

A giudizio di chi scrive la norma in discussione lascia, invece, eccessivi margini di discrezionalità nella sua concreta applicazione (come calcolare la probabilità di ondeggiamenti? Quali gli elementi oggettivi per contestare oltre ogni ragionevole dubbio la violazione "*in flagranza*"? … e a seguito di incidente stradale?), che facilmente potrebbero sfociare in arbitrio.

Relativamente ai nuovi limiti di velocità da imporsi sulle strade di quartiere (tipo E) e sulle strade locali (tipo F), con la preposizione disgiuntiva "o" contenuta nella norma in discussione non appare per nulla chiaro quale sia il nuovo limite davvero vigente su dette strade e, dunque, da rispettare: 20 o 30 km/ora.

Nella documentazione per l'esame del progetto di legge è scritto che la concreta fissazione del limite potrebbe essere "… ***rimessa eventualmente alle autorità comunali***".

A tal riguardo si rammenta che a norma dell'articolo 5, comma 3, del codice della strada "***I provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dagli enti proprietari, attraverso gli organi competenti a norma degli articoli 6 e 7, con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali***", motivo per cui sarebbe funzionalmente inattuabile o, in ogni caso, oltremodo costoso che ogni Comune dissemini di segnali stradali verticali tutte le strade del proprio territorio al fine di rendere noto all'utenza il limite – 20 o 30 km/ora – vigente su ogni singolo tratto.

IL DIRIGENTE ANVU
Avv. Luca Montanari

Ars Nostra Vis Urbis