

CAMERA DEI DEPUTATI
IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

Giovedì 18 maggio 2023, ore 12.20

Audizione informale, sulla base delle indicazioni dei Gruppi, al fine di acquisire utili elementi di conoscenza e di valutazione sulle proposte di legge C. 526, C. 718 e C. 892, recanti “Modifiche al codice della strada in materia di sicurezza stradale dei ciclisti e di limiti di velocità”

1. Presentazione ASAPS

L'ASAPS, acronimo di Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale, nasce, nel 1991 per iniziativa di un gruppo di appartenenti alla Specialità di Forlì, Cesena, Ravenna e Faenza. Oggi il sodalizio, divenuto in Italia il simbolo stesso dell'impegno a favore della Sicurezza Stradale, conta 10mila soci, tra tutte le forze di polizia, polizie locali e tra la gente comune. I professionisti del settore, riuscirono per la prima volta – in Italia – a parlare fuori dal coro, a dire le cose giuste al momento giusto, iniziando così un cammino di studio e di crescita culturale che in altri stati era già lanciato da tempo. L'ASAPS è oggi presente in tutti gli uffici ed i comandi della Polizia Stradale ed in molti della Polizia Locale, con una struttura di oltre 500 tra referenti provinciali e responsabili periferici. La forza di questa struttura è stata la propria capacità di divenire una vera e propria agenzia, paragonabile – per temi trattati e scientificità dell'approccio alle problematiche – agli uffici ministeriali sorti nel corso degli anni in gran parte dell'Europa e del mondo cosiddetto occidentale. Oggi, i suoi osservatori costituiscono una fonte preziosa di dati e considerazioni, (sui pedoni, sui ciclisti, sulla pirateria stradale, sui contromano, sui bambini coinvolti incidenti stradali, sulle aggressioni fisiche alle divise durante i controlli su strada, su incidenti con plurivittime, su incidenti con coinvolgimento di italiani all'estero, su incidenti con il coinvolgimento di animali, sui lanci sassi, sulle morti in agricoltura per la guida dei mezzi agricoli ed altri) vere sintesi dell'applicazione tra conoscenza pratica del “pianeta strada” e le profonde implicazioni sociologiche che stanno alla base stessa della società moderna, prima tra tutte la necessità di muoversi, per motivi economici o ludici. Dal 2023 ASAPS ha attivato anche la geolocalizzazione dei sinistri mortali per gli utenti più vulnerabili quali i pedoni e i ciclisti. Insieme

a vari soggetti istituzionali e privati, l'ASAPS ha realizzato in questi anni moltissimi test destinati alla diffusione della conoscenza, come *“Limiti di velocità? Ecco quelli reali”*, *“L'alcol e la droga alla guida”*, *“Non bere più del tuo motore”* e *“Gli utenti deboli della strada”*, il Punto sulla patente a punti, affrontando gli argomenti ad un linguaggio diverso, appoggiando e promuovendo importanti iniziative legislative come quella **sull'omicidio stradale** o proponendo iniziative strategiche come l'introduzione della numerazione dei cavalcavia autostradali e soprattutto con le sue battaglie negli anni '90 per la riduzione degli orari nelle discoteche e gli orari della somministrazione e vendita alcolici per contrastare il dilagante fenomeno delle cd **“Stragi del sabato sera”**.

ASAPS ha collaborato per molti anni con campagne di sensibilizzazione con Rai Isoradio e fornisce dati aggiornati, utilizzati da tutte le testate giornalistiche, agenzie di stampa e siti internet di settore. La rivista ufficiale di ASAPS è **“Il Centauro”** ha una tiratura di oltre 10mila copie sul territorio nazionale ed è molto diffusa fra le istituzioni che si occupano di sicurezza. L'ASAPS ha la sua sede nazionale in Forlì, via Consolare, 1 - utenze telefoniche: Tel. 0543/704015; fax 0543/701411.

Il sodalizio ha un proprio sito www.asaps.it, con milioni di visualizzazioni ogni anno - ed una e-mail sede@asaps.it.

2. I tre disegni di legge in discussione

Analizzando i tre disegni di legge ora all'attenzione della Commissione (C. 526 *“Modifiche agli articoli 148 e 149 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sicurezza stradale dei ciclisti”*, C. 718 *“Modifica all'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limiti di velocità, con riduzione dei limiti massimi per la viabilità urbana secondaria”*, C. 892 *“Modifiche agli articoli 142, 148 e 149 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limiti di velocità e di sicurezza stradale dei ciclisti”*), dobbiamo prima esaminare la situazione relativa alle principali cause di sinistrosità grave e mortale nel nostro Paese. Come ben delineato dai dati ACI-Istat, la distrazione al volante da utilizzo indebito di cellulare (specie con la modalità di messaggistica istantanea), l'alta velocità e la mancata precedenza, sono ormai individuate come

veri e propri “virus” stradali. Queste tre cause sono rilevate dagli organi di polizia stradale nella maggior parte dei sinistri e su questo fronte la politica nazionale deve dare dei segnali importanti e soprattutto immediati, come peraltro riportato anche di recente dall’On. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in un incontro con le associazioni e gli enti istituzionali al Ministero). Ringrazio l’on.le Berruto primo firmatario del DDL nr. 526 per aver citato ASAPS e i nostri dati in continuo aggiornamento. Ogni due giorni moriva un ciclista nel 2021 e 2022, nel 2023 l’Osservatorio ASAPS sui ciclisti parla di 44 decessi al 15 maggio, in positiva controtendenza, rispetto all’anno precedente. Ma questi nostri “exit-poll” della sicurezza ciclistica si basano solo sui dati dei referenti provinciali e su quelli delle agenzie, sfuggono i decessi avvenuti negli ospedali dei feriti gravissimi che perdono poi la vita nelle corsie dei reparti di rianimazione.

I dati dei decessi di ciclisti nel decennio 2012-2021 certificati da ACI-Istat parlano di 2.409 morti, un intero piccolo paese che è scomparso, un piccolo quartiere di una città. I dati non stabilizzati dell’Osservatorio ASAPS 2022 indicano in **154** i decessi tra gli utenti a due ruote, con moltissimi casi di pirateria stradale, altro “virus” che non si riesce a debellare nonostante l’introduzione del reato di omicidio stradale con la legge nr. 41/2016, fortemente voluta da ASAPS.

Ogni anno è come sparisse un numero superiore a quello di tutti i partecipanti al “Giro d’Italia di ciclismo.

Nel decennio 2012-2021 sono stati accertati infatti i seguenti decessi tra i ciclisti:

2012 - 289

2013 - 249

2014 - 273

2015 - 249

2016 - 275

2017 - 254

2018 – 219

2019 – 252

2020 – 169

2021 – 180

2022 – 154 (dato parziale Osservatorio ASAPS).

Come ben indicato nella relazione illustrativa “dall’analisi del codice della strada appare evidente la mancanza, nel nostro ordinamento, di una disposizione sulla distanza minima che i conducenti devono rispettare nel superare un ciclista, nonostante i pericoli per la sicurezza che derivano da tale manovra. Si rileva, peraltro, che altri Paesi europei (vedi la Spagna), da tempo, sono molto attenti alla tutela della sicurezza dei ciclisti e ai necessari rapporti tra ciclisti e conducenti di autoveicoli.”

Ora ASAPS si dice favorevole ad introdurre un’area di sicurezza attorno al ciclista, una sorta di **“cilindro permanente”**, un **“salvagente stradale virtuale”** che sensibilizzi gli utenti dei veicoli a comprendere che davanti vi è un utente vulnerabile. Pensiamo anche ad un fattore psicologico per chi si accinge a superare il ciclista, fattore certamente positivo perché richiamerà ad una maggiore attenzione e ad un senso di maggior rispetto di questo utente debole, protagonista di una mobilità dolce e non inquinante. Tale “area di sicurezza” individuata poi fuori dai centri urbani, con una distanza laterale di metri 1,5, considerate le condizioni di sicurezza e della circolazione, vanno rapportate anche alla capacità degli organi di polizia stradale di poter efficacemente sanzionare chi non osserva tale misura nel superare un ciclista¹. Ecco che bisognerà adottare idonei sistemi per sanzionare quei veicoli, anche per le conseguenze di chi verrà sanzionato, pensiamo ad esempio ad un incidente mortale e quel che consegue per il conducente che risulterà indagato per il reato ex art. 589bis c.p., se dovesse emergere tale violazione della norma di comportamento individuata dai nuovi artt. 148 e 149 cds. ASAPS però – lo ripetiamo – rimane favorevole ad introdurre aree di salvaguardia per i ciclisti. Ma non dovranno mancare campagne di sensibilizzazione che richiamino il rispetto delle regole della strada anche per gli stessi ciclisti.²

Il DDL nr. 718 riscrive il comma 1 dell’art. 142 cds, tanto odiato da molti automobilisti per quanto riguarda i limiti di velocità e le sanzioni con gli strumenti di controllo della velocità (autovelox,

¹ Secondo il nostro Ufficio Studi, in Francia, Spagna, Germania, Belgio, Irlanda e Portogallo sono già vigenti norme sulla distanza minima di 1,5 metri (leggi peraltro esistenti in almeno 26 stati degli USA e in diverse province del Canada).

² Tali campagne dovranno riscrivere letteralmente la psicologia del sorpasso: bisogna spiegare (educare) il conducente di un veicolo a motore che nel sorpasso di uno o più ciclisti, la percezione delle due categorie è completamente diversa e ciò dipenderà dalla tipologia di strada, dall’eventuale sorraggiungere di veicoli in senso opposto, dalle condizioni di luce e di meteo e, soprattutto, dalla velocità e distanza con cui il veicolo sorpassante effettua la manovra rispetto al velocipede.

telelaser, tutor). Come anticipato sopra, l'alta velocità in rapporto al tratto di strada percorso è una delle principali cause di "violenza stradale" grave o mortale (cito questo termine per meglio comprendere che un sinistro non è mai casuale ma deriva da violazione delle norme di comportamento). E' anche per questo motivo che il Legislatore ha voluto introdurre una specifica aggravante al reato di omicidio stradale e lesione personale stradale per il conducente di un veicolo a motore che, procede in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa la morte di una persona. ASAPS è perciò favorevole ad introdurre "zone 30" ma collegate anche all'aumento dei controlli, come dimostrano gli strumenti e sistemi di contrasto di altre nazioni quali la Spagna e la Francia dove sull'alta velocità ci sono "verifiche a tappeto" con strumenti tecnologici ed agenti in divisa.

Il DDL 892 riprende i due precedenti disegni di legge e richiama sempre l'attenzione sugli utenti deboli e sulla necessità di ridurre la velocità "nelle aree classificate come zona scolastica o zona residenziale e nelle zone limitrofe ai luoghi di culto e ai presidi ospedalieri e sanitari, il limite di velocità è articolato come segue: 20 km/h su strade con carreggiata unica e marciapiede; 30 km/h su strade a corsia unica in ogni senso di circolazione; 50 km/h su strade a due o più corsie in ogni senso di circolazione". Anche su questo ASAPS è d'accordo per ridurre la velocità ma in contemporanea ad aumentare i controlli, anche in automatico, per intercettare e sanzionare quei comportamenti più gravi³.

ASAPS però non può perdere l'occasione di questa importante audizione per ricordare che a distanza di ben 13 anni (art. 25 legge nr. 120/2010) non si vede ancora traccia del decreto interministeriale MIT/Interno, sulla regolamentazione delle attività di controllo velocità con apparati tecnologici. Sappiamo che sono state predisposte sei/sette bozze, che sono state anche

³ Tali controlli dunque NON possono essere solo da remoto: il conducente deve essere immediatamente inchiodato alle proprie responsabilità e ciò non solo per una questione di mera giustizia amministrativa (nessuno o quasi dichiara di trovarsi alla guida in caso di contestazione ex post che preveda decurtazione di punti o ritiro di patente per sospensione della stessa) ma anche per un principio di cautela, sia effettivo che psicologico. Pagare una multa non significa affatto interiorizzare la condotta illecita (e pericolosa) e mutarla. Andare più forte e pagare solo una sanzione, equivale semplicemente a corrispondere un biglietto. I maggiori costi di un'aumentata presenza e un più elevato controllo del territorio possono essere agevolmente ammortizzati col risparmio di vite e col conseguente taglio di spese sociali.

esaminate con ANCI ma, ad oggi, non risulta che tale decreto sia calendarizzato nella prossima Conferenza Stato/Città. Abbiamo letto la risposta del Ministro durante un question-time ma vorremmo avere certezze prima che dalle misure adottate non derivi una sorta di “liberi tutti”. Non solo, proprio nel momento in cui torna la violenza stradale sulle arterie italiane, si scatena una “guerra” (scusate il paragone visto il particolare tragico momento storico) agli autovelox, con sentenze in tutta Italia che stanno smontando letteralmente, pezzo per pezzo, i verbali di accertamento attraverso apparecchiature che sarebbero solo “approvate” e non “omologate”, per cui la presunta mancata equivalenza dei due termini sta facendo “tabula rasa” di verbali anche di automobilisti che fanno a gara con i piloti di Formula 1 (violazione per superamento anche di 60 km/h del limite con sospensione della patente). ASAPS chiede perciò, con forza, un provvedimento legislativo di primo livello che vada nella direzione già indicata dal MIT (in una circolare si è già scritto che i due termini “approvazione” e “omologazione” sono equivalenti) e che il decreto interministeriale sia approvato prima dell’inizio dell’estate.

ASAPS ricorda anche come sia ripresa l’infortunistica notturna, soprattutto nei fine-settimana, sono tornate a contarsi le vittime da pirateria stradale, alcol e droga alla guida sono diventati nuovamente il leit-motiv di molti incidenti con giovani vittime. I dati ACI-Istat dell’ultimo decennio seppur positivi, messi a confronto con altre nazioni europee, tracciano un bilancio in chiaro-scuro, che devono imporre in questi anni che ci dividono dal 2030 alcune importanti decisioni come la riscrittura dell’art. 173 del Codice della Strada, nel senso che a nostro parere serve la sospensione immediata della patente per chi utilizza il cellulare, smartphone, tablet, mentre guida ecc. Questa norma va approvata subito e va accompagnata da controlli capillari anche con l’utilizzo delle tecnologie. Le telecamere, gestite dagli organi di polizia stradale, devono poter sanzionare tutte le violazioni al Codice della Strada, d’altronde la legge nr. 689/1981 già consente molte opportunità.

ASAPS propone poi di attuare da subito, con fondi messi a disposizione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, un portale dei dati sugli incidenti stradali, in cui tutti gli organi di rilevamento incidenti con la supervisione del Servizio Polizia Stradale, possano inserire nell’immediatezza e senza ritardi, ogni informazione utile, sulla tipologia del sinistro, sulle vittime, con un pacchetto di dati statistici che sia di semplice e immediata lettura. Non è più

accettabile fare riflessioni sulla sicurezza stradale, con dati che sono già vecchi, con ritardi che impediscono decisioni anche severe ma che potrebbero ridurre la mortalità.

ASAPS infine chiede una immediata rivalutazione delle norme sulla patente a punti. E' innegabile come la patente a punti sia stata una "grande arma" nel contrasto all'alto numero di vittime sulle strade italiane all'inizio del terzo millennio (oltre 7.100 morti nel 2002). A distanza di oltre un ventennio, occorre procedere speditamente con una riforma della "patente a punti", che impedisca le tante criticità palesate da un sistema innovativo ma che viene "aggirato" con grande facilità, ad esempio con ultra 80enni privi di punti perché "rubati" dai familiari. Qui, oltre ai maggiori controlli sull'effettiva capacità di guida di persone magari allettate o ricoverate in casa di riposo che vengono segnalate alla guida, occorre ad esempio impedire di premiare chi sulla strada si comporta normalmente e che non viene sanzionato.

Infine ribadiamo un concetto semplice: se continuano a diminuire le divise sulle strade specie le statali e provinciali, quelle col più alto tasso di mortalità con reparti della Stradale chiusi o esangui di personale e anche le aree urbane con Polizie Locali con organici ridotti e chiamate ad occuparsi di tutto e sempre meno del controllo delle regole della strada, non otterremo i risultati auspicati. Stiamone certi.

L'uso certamente utile dell'elettronica non potrà mai sostituire adeguatamente la presenza della divisa sulle strade.

Solo gli agenti possono intercettare chi è ubriaco, drogato, chi usa il cellulare, chi non usa le cinture di sicurezza, chi buca una precedenza e uno stop, chi sfora i tempi di guida, chi tarocca il cronotachigrafo.

Si parla di ampliamento (ripristino direi) degli organici delle Forze dell'ordine. Ma quanti agenti poi saranno impiegati sulle strade per far rispettare le regole e per contenere la dilagante "violenza stradale"?

Se ne convincano i decisori politici e tecnici, senza l'"arbitro" che fischia sulla strada sarà un festival delle violazioni e quindi dei rischi. Non c'è riforma del Codice che tenga.

Grazie alla Commissione Trasporti per averci ascoltato a nome di tutti i soci di ASAPS.

Forlì, 18 maggio 2023

Il presidente

Giordano Biserni

