



Roma, 03 aprile 2023

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

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

E dei Sig.ri Deputati presenti

OGGETTO: PROPOSTE DI LEGGE C. 526, C. 718 E C. 892 DI MODIFICA AL CODICE DELLA STRADA IN TUTELA DELLA SICUREZZA STRADALE DEI CICILISTI E DELL'UTENZA TUTTA IN RELAZIONE AI LIMITI DI VELOCITA'. OSSERVAZIONI E VALUTAZIONI A.F.V.S. ONLUS PER AUDIZIONE INFORMALE COMMISSIONE IX TRASPORTI, ARTT. 142, 148 E 149 CDS.

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

L'esigenza di una riforma mirata al Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285 si impone oggi come atto dovuto del potere legislativo a fronte dei numeri e delle voci delle vittime dirette e indirette della strada, le quali ci ricordano – quotidianamente – che la circolazione stradale è, e resta, un'attività indispensabile per l'uomo.

A 30 anni dalla sua entrata in vigore però le attuali “vesti” della legislazione stradale non soddisfano più né le aspettative sociali, né le abitudini di spostamento dell'utenza.

Il diritto pertanto deve innovarsi, adeguarsi e modellarsi sui “tempi” a garanzia dei beni giuridici tutelati nel contesto di riferimento.

La sicurezza stradale ha, infatti, come punto focale beni di alto rango e valore che trovano fondamento e linfa direttamente nei principi costituzionali.

La salute delle persone e la vita stessa meritano una Repubblica attenta, concreta e programmatica in grado di abbandonare l'*ancien regime* della cultura autoritaria, focalizzata più sul “trattamento del trasgressore” che sull'efficace azione deterrente in ottica preventiva.

In tal senso, con la nostra modesta voce, si invita il Legislatore ad un angolo visuale meno “incriminatore”, ma più arbitro attento alla regola, piuttosto che alla sua sanzione in caso di violazione di alcuno.

Quanto sostenuto non è un'opinione ma un dato di fatto all'indomani della Legge n. 41 del 2016, che seppur lodevole negli intenti e nelle forme, altro non ha fatto che riempire i Tribunali senza, con rammarico, sfollare al contempo i cimiteri dalle vittime della strada.

Contrappeso della repressione risulta il miglioramento delle condizioni sociali del comun vivere, pena l'entrata in vigore di un'ennesima nuova legge autoreferenziale.

La certezza di un castigo non muta i comportamenti innanzi alla speranza ricorrente e processualmente percorribile dell'impunità.

A fronte di quanto sopra merita di essere portata all'attenzione di chi oggi ascolta l'esperienza di questa Associazione, che si offre come esempio dal quale dare inizio ai lavori.

Educare e sensibilizzare i gruppi sociali alla sicurezza stradale è il motore dell'associazionismo che spesso si trova a fare i conti con una prevenzione inesistente a causa del sistema.

L'essenza rieducativa ha, di fatto, preso il sopravvento seppur con plauso.

Arrivare agli affidati ai lavori di pubblica utilità o ad imputati sospesi con messa alla prova ci ha permesso di riscontrare un dato allarmante.

L'inconsapevolezza dilagante di come ci si deve comportare lungo la strada.

La *communis opinio* ritiene non così disdicevole commettere un illecito stradale, che si verifica più per forze avverse, che per un errore personale.

Arrivare "dopo" costituisce una sconfitta non più accettabile per il nostro Paese.

Risulta, infatti, necessario lavorare per arrivare "prima" dell'illecito partendo dalle "ambiguità" più cruento dell'attuale assetto normativo, andando a colmare le lacune di tutela dell'utenza oggi (a differenza del 1992) considerata più debole.

In quest'ottica, si offrono all'attenzione le seguenti valutazioni in senso analitico:

- Ingresso dell'**educazione stradale** nei programmi didattici curriculari approvati dal Ministero dell'Istruzione quale materia perentoria da conseguire con profitto.
- **MODIFICHE ALL'ART. 142 CdS. LIMITI DI VELOCITA'.**

Apprezzabile la proposta di legge C. 892 Iaria nella parte in cui prevede una **rimodulazione del limite di velocità con una più scrupolosa classificazione stradale.**

Dalla lettura del nuovo testo proposto in sostituzione dell'attuale comma 1 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 CdS.

Alla previsione si aggiunge un correttivo con previsione di un nuovo comma 1-*bis*, 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 reputa opportuno segnalare che la nuova formulazione, abroga il limite di 70 km/h in città e la possibilità di arrivare a 150 km/h in determinate autostrade.

L'idea legislativa risulta sensibile verso l'utenza debole.

Residuano, tuttavia, alcune perplessità in punto di chiarezza della norma e sua agevole applicabilità.

Il testo legislativo proposto, infatti, presta il fianco a molteplici interpretazioni e mal si concilia con il comma 3 dello stesso articolo che non viene ricordato con i nuovi limiti in proposta.

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 un similare intervento:

- Art. 142 co. 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 tutti 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).

Ciò non pregiudica l’utenza “debole”, piuttosto ne agevola la posizione in punto di responsabilità o corresponsabilità nell’evento.

- art. 142 co. 1 *bis*. **Condivisibile il testo presentato nella proposta C. 892** - salvo l’inopportuno utilizzo del termine, atecnico, di "mezzi" al posto di veicoli

A chiosa, si potrebbe valutare un ampio intervento sull’articolo in esame introducendo **limiti di velocità modulati sull’utente o su determinate esigenze:**

In particolare:

- limiti ridotti e differenziati per i neopatentati;

- aggiungere al catalogo dei luoghi di cui al nuovo comma 1-bis anche “luoghi di aggregazione sociale”.

- **MODIFICHE AGLI ARTT. 148 E 149 CDS. SORPASSO E DISTANZA DI SICUREZZA TRA VEICOLI.**

Le proposte oggetto di esame – C. 526 e C. 892 – sono principalmente rivolte all’innalzamento di tutela verso l’utente ciclista.

Si discute sull’introduzione dell’obbligo di una “**distanza laterale di sicurezza**” non inferiore a 1,5 metri e sulle modalità di sorpasso di un velocipede nei centri urbani e fuori sul punto, si rileva l’inesistenza nel codice della strada della definizione di "centro urbano", a favore di quella di centro abitato.

La riforma sembra perdere di vista l’obiettivo.

Il numero di morti sulle nostre strade vede un dato sempre più crescente di conducenti “deboli”, ciclisti e monopattinisti.

Il dato, però, va letto nella sua interezza e arricchito dalle circostanze che completano i fatti.

L'Associazione, nell'arco del 2022, ha prestato assistenza concreta a diverse Famiglie che hanno perso o recuperato ferito un proprio caro sulle strade mentre si trovava in bicicletta (esempi Maffezzoni – Casap – Lazzarini); nel 70% dei casi lo scontro è avvenuto tra un veicolo pesante e la bicicletta, nel 20% dei casi per distrazione o assuefazione del conducente del veicolo e nel restante 10% dei casi per imprudenza del ciclista.

Dall'analisi dei dati sembra che la distanza laterale di sicurezza non sarebbe in grado di spostare gli equilibri. Non è di certo possibile prevedere gli effetti di una regola a priori, ma la sua difficile applicabilità va inevitabilmente vagliata.

Pertanto, le nostre “sudate carte” - magari non rappresentative di un intero Paese benché frutto di un'assistenza sociale locale e capillare – richiedono oggi uno sforzo legislativo in più verso altri presidi normativi.

Interventi auspicabili:

- obbligo per i veicoli pesanti e autoarticolati di **dotazioni di visibilità “anti angoli cechi”**;
- divieto per i veicoli pesanti oltre una certa larghezza o lunghezza di circolare su strade urbane (l'esigenza nasce con particolare riguardo ai veicoli della nettezza urbana o alle betoniere edili che mietono vittime tra pedoni e ciclisti senza apparenti violazioni ma semplicemente per il volume occupato);
- inasprimento dell'illecito utilizzo di “apparecchi” alla guida.
Si potrebbe auspicare ad un intervento trasversale sull'art. 173 CdS in favore dell'utenza debole. Utile sarebbe l'introduzione di un co. 2-bis che possa tipizzare i casi di pericolo concreto aggravando la risposta normativa. La generica previsione di una sanzione economica perde oggi il suo effetto deterrente. Pertanto, identificare i rischi potrebbe aiutare ad arginarli. Esempi: a) se dall'utilizzo deriva sinistro stradale – b) videoriprese alla guida – c) mancato utilizzo di auricolari o sistemi di comunicazione a distanza; ricollegando ai casi specifici la sospensione della patente anche in caso di prima violazione, decurtazione punti e sanzione economica non irrisoria.
- inasprimento delle previsioni legislative su alcool e droga alla guida soprattutto sul piano amministrativo di prevenzione e pubblica sicurezza su soggetti e fenomeni a rischio (per esempio tolleranza zero per l'alcol ai recidivi o soggetti sottoposti a trattamenti di disintossicazione da alcol).
- obbligo per i ciclisti quando in gruppo sulla pubblica via, di incolonnarsi nel senso di marcia e divieto di circolare su strade extraurbane.
- obbligo per i ciclisti e utenti in monopattino di vestiario in grado di segnalare la presenza in strada (gilet catarifrangente) e caschetto. Ricollegando ai comportamenti diffusi sanzioni amministrative.

Conclusioni

La riforma della sicurezza stradale, oggi in atto nel nostro Paese e tra le priorità legislative, è un chiaro segnale di scarsa adeguatezza ai tempi del Codice della Strada.

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

Consapevoli che il viaggio sarà lungo offriamo la nostra esperienza sociale e assistenziale quali mattoni di un solido cammino.



Il Presidente Giacinto Picozza

AFVS – Associazione Familiari e Vittime della Strada Onlus