



Audizione VIII Commissione Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica

Senato della Repubblica

A.S. n. 1086

Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada

14 maggio 2024

Premessa

L'atto Senato n. 1086, approvato dalla Camera dei deputati, reca importanti modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada), con la tecnica della novella, come già era accaduto diverse volte in precedenza e – da ultimo - con il decreto-legge n. 121 del 2021 (convertito nella legge n. 156 del 2021).

Il provvedimento è suddiviso in cinque titoli:

- 1. il TITOLO I tratta degli illeciti, delle sanzioni, della formazione e del rafforzamento del controllo;*
- 2. il TITOLO II riguarda la Micromobilità;*
- 3. il TITOLO III tratta dei segnali e delle regole di comportamento in casi particolari;*
- 4. il TITOLO IV tratta della sosta, della circolazione in casi particolari e delle strade;*
- 5. il TITOLO V, a chiusura del provvedimento, il reca un'ampia delega legislativa per il riordino complessivo della materia, unita all'autorizzazione a emanare successivamente regolamenti di delegificazione.*

La necessità dell'intervento normativo è stata ravvisata in ragione della persistenza nel nostro Paese di livelli troppo elevati di incidentalità. La Relazione illustrativa al disegno di legge presentato alla Camera (A.C. 1435) evidenzia che nel 2021 – sul 2020 – v'è stato un aumento degli incidenti del 28,4 per cento e dei morti del 20 per cento. L'aumento dei sinistri si è esteso anche alla nuova forma di trasporto costituita dai veicoli di micro-mobilità elettrica.

La citata Relazione illustrativa dà atto che *“le principali cause di incidente stradale rimangono distrazione, mancato rispetto della precedenza e velocità troppo elevata (pari al 39,7 per cento dei casi)”*; vi si afferma altresì che *“la guida in stato di ebbrezza o in stato di alterazione per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope è considerato uno dei comportamenti più pericolosi, come riscontrato dai più recenti fatti di cronaca che vedono coinvolti sempre più giovani in incidenti stradali ove si registrano le predette alterazioni. [...] Su un totale di 52.459 incidenti con lesioni osservati da carabinieri e polizia stradale, sono stati 5.085 quelli con almeno uno dei conducenti dei veicoli coinvolti in stato di ebbrezza e 1.676 quelli per i quali si è rilevato l'effetto di stupefacenti. Il 9,7 per cento e il 3,2 per cento degli incidenti è correlato quindi ad alcool e droga, proporzioni in aumento rispetto al 2020 per lo stato di ebbrezza alla guida (9,2 per cento) e in lieve diminuzione per la droga (3,5 per cento)”*. Del resto, queste preoccupazioni sono confermate dai dati delle polizie locali, infine, da cui *“risulta che il 36 per cento delle sanzioni per guida in stato di ebbrezza e il 57 per cento di quelle per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti sono state elevate in occasione di incidente stradale”*.

Il disegno di legge risponde a tali preoccupazioni con un ampio pacchetto di modifiche che ruota – anzitutto – attorno agli articoli 186 e 187 del codice della strada, configurando una struttura di prevenzione e di sanzioni assai articolata. Sempre con lo scopo di incrementare la forza deterrente della normativa, viene rivisitato il sistema della “patente a punti attraverso un'ulteriore decurtazione del punteggio residuo e la previsione anche della sanzione della c.d. sospensione breve della patente.

La riforma proposta interessa poi gli aspetti della formazione dei guidatori, della gradualità dell'abilitazione alla guida delle vetture e delle cilindrate maggiori e dell'accertamento delle violazioni con strumenti da remoto (i temi detti comunemente "varchi ZTL" e autovelox).

L'esame in sede referente presso la Camera dei deputati si è sviluppato su un arco di diversi mesi (dal 25 ottobre 2023 al 28 febbraio 2024) e ha visto lo svolgimento di un'ampia attività di conoscitiva nonché l'esame di circa 750 proposte emendative, un significativo numero delle quali approvate. L'Aula della Camera dei deputati ha approvato ulteriori emendamenti nel corso dell'esame che si è svolto dal 1° al 27 marzo 2024.

Il provvedimento è ora all'esame della 8ª Commissione permanente del Senato (A.S. n. 1086).

L'Unione delle Province d'Italia, durante l'iter di approvazione alla Camera dei Deputati ha sollevato alcune questioni sottolineando che i maggiori fattori di rischio per gli incidenti stradali sono la distrazione alla guida, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata, indicando misure volte alla salvaguardia della sicurezza stradale:

- aumentare le sanzioni, nel caso di distrazione alla guida;
- estendere i controlli automatici – autovelox – nei punti di criticità della viabilità extraurbana;
- consentire la realizzazione di piste ciclabili su strade extraurbane anche in modo promiscuo.

Ci rendiamo conto del fatto che la nuova disciplina si presenta complessa e densa di profili ad alto tasso tecnico e che occorre tenere insieme due esigenze molto pressanti: da una parte, aggiornare il Codice della strada in modo che fornisca ai cittadini tutti gli strumenti utili a salvaguardarne la sicurezza; dall'altra, fornire alle istituzioni competenti nella gestione della viabilità un quadro normativo di riferimento aggiornato e più chiaro che consenta di contribuire a migliorare la sicurezza della circolazione stradale.

Obiettivi che l'Unione delle Province d'Italia condivide, considerato che le Province gestiscono oltre 100 mila chilometri di viabilità su cui insistono più di 30 mila ponti e viadotti, anche alla luce dei dati di incidentalità stradale forniti dall'Istat, che evidenziano una vera e propria emergenza nazionale.

Le disposizioni sull'accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico

L'UPI è assolutamente favorevole alla possibilità di utilizzare dispositivi automatici di controllo per monitorare meglio la circolazione nelle strade più insicure ed incrementare la possibilità di sanzionare le violazioni al codice della strada grazie alla tecnologia, anche in considerazione della mancanza di risorse finanziarie per assumere il personale di polizia locale che sarebbe necessario.

L'intenzione del legislatore va nella giusta direzione, ma ci sono moltissime criticità, problemi e limitazioni che dovrebbero trovare adeguata risposta anche a fronte di pronunciamenti giurisprudenziali che non facilitano l'utilizzazione di suddetti dispositivi.

Prima fra tutti sottolineiamo **l'ambiguità nell'utilizzo della parola "approvato" e "omologato" per i misuratori di velocità**. Nel provvedimento si è persa l'occasione di fare chiarezza su questo tema che costituisce un problema per l'utilizzo degli utilissimi misuratori automatici di velocità, anche quelli attualmente presenti, che sono utilissimi per la riduzione degli scontri con feriti gravi e morti. Sarebbe un colpo gravissimo per la sicurezza stradale.

Per risolvere tale problema si propone la seguente modifica puntuale al testo in esame.

All'articolo 10, dopo la lettera a) aggiungere la seguente lettera:

a-bis) all'articolo 142, comma 6, dopo le parole «debitamente omologate» aggiungere le parole: «o approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico,»

Il Disegno di legge delega: riflessioni e proposte

L'UPI condivide pienamente l'utilizzo dello strumento della delega per assicurare un compiuto riordino della disciplina del Codice della strada con la finalità di riordinare e rendere più chiara la disciplina in materia, che è stata oggetto di diversi interventi di modifica puntuale, con l'obiettivo di semplificare le norme per assicurarne la migliore applicazione.

A tale fine, l'UPI chiede dunque che, tra i principi e criteri direttivi della delega, sia esplicitamente previsto la conferma delle competenze che gli enti locali esercitano non solo in materia di viabilità ma anche in materia di polizia stradale.

All'articolo 17, comma 2, lettera c) dopo le parole «in materia di viabilità» aggiungere le parole «e di polizia stradale»

Nell'ambito dell'attuazione della delega, infine, l'UPI ritiene essenziale affrontare anche il tema di modifica dell'articolo 123 del Codice della Strada che consenta di superare l'attuale impasse che vede costretta la Conferenza Unificata a rinviare, da ormai oltre 4 anni, l'adozione di un modello unificato di SCIA per l'avvio delle attività di autoscuola. Come noto, le autoscuole sono sottoposte alla vigilanza tecnico-amministrativa delle Province e delle Città Metropolitane secondo una disciplina speciale dal Codice della Strada (che prescrive verifiche e controllo di locali, attrezzature, veicoli ecc.) per l'avvio e la gestione di tali attività che mal si concilia con i principi di semplificazione che caratterizzano le SCIA (Segnalazione Certificata di Inizio Attività).