
**Memoria scritta per la VIII Commissione del Senato
Audizioni sui disegni di legge 1086 - modifiche al codice della strada – 7 maggio 2024**

PREMESSA sull'ASSOCIAZIONE

L'Associazione Lorenzo Guarnieri onlus è attiva dal 2011 nelle attività di prevenzione per la sicurezza stradale e supporto alle vittime di violenza stradale. Promotrice insieme ad ASAPS e Associazione Gabriele Borgogni della prima raccolta firme (80.000) per l'introduzione del reato di Omicidio Stradale. Collabora da anni con la Polizia Stradale nell'attività di educazione stradale nelle scuole (progetto Icaro) e nel supporto alle vittime (progetto Chirone). Negli anni abbiamo partecipato a diversi progetti sulla sicurezza stradale e scritto articoli su stampa tecnica e tre libri editi da Giunti sul tema. Vincitori del Premio Buone Notizie 2023 del Corriere della Sera. Vedi profilo in allegato_1

EXECUTIVE SUMMARY

Il nostro codice entrato in vigore nel 1959 (e aggiornato oltre 30 anni fa, nel 1992) necessita certamente di una profonda revisione di principio, essendo stato concepito in un periodo con tutt'altri scenari tecnologici, sociali, industriali e antepoendo - all'art. 140 - una supposta fluidità della circolazione alla tutela della vita umana. Sono proprio quei principi vetusti, infatti, a determinare il perdurare della strage sulle strade del nostro Paese.

La riforma che attualmente si prevede di esaminare al Senato, purtroppo, per la maggior parte delle disposizioni rafforza questa visione e si allontana ancora di più dalle legislazioni degli Stati che in questi decenni hanno ottenuto i migliori risultati nel campo della sicurezza stradale.

E anche quegli articoli del Disegno di Legge che sembrano andare nella giusta direzione vedono presenti criticità e mancanze che ne limiterebbero grandemente l'efficacia.

Nel 2022 in Italia si sono registrate 3.159 persone morte e 204.728 ferite in seguito a scontri stradali. E se nel 2018 l'UE si è fissata un obiettivo di riduzione del 50% per le vittime sulla strada e, per la prima volta, anche per i feriti gravi, entro il 2030, la Commissione europea, rilasciando pochi giorni fa i primi dati sull'incidentalità stradale del 2023, certifica che l'Italia è tra i paesi con la minore riduzione dei morti e feriti gravi, fuori linea rispetto al target di dimezzamento entro il 2030, e che **solo sette Stati su trenta in Europa hanno un tasso di mortalità peggiore del nostro.**

Accogliamo con favore la possibilità di queste audizioni, con una richiesta: se il vostro obiettivo è salvare vite umane vi chiediamo non solo di essere "ascoltati", ma di essere coinvolti puntualmente nella modifica e riscrittura del disegno di legge e dello stesso Codice della Strada. Vi chiediamo di accogliere le nostre osservazioni e proposte che hanno come unico obiettivo quello di avere strade più sicure per tutte le persone.

Sulla base di questa premessa, quelle che seguono sono le nostre osservazioni puntuali.

Allegato_1 Breve profilo della Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus

Allegato_2 lettera del 4 Aprile 2024 al Senato da parte di varie associazioni

Allegato_3 Presentazione fatta durante l'audizione

Autorizzo la Commissione a pubblicare questo documento e gli allegati sul sito internet della Camera dei deputati

OSSERVAZIONI AL DISEGNO DI LEGGE 1086 IN DISCUSSIONE NELL'8° COMMISSIONE AL SENATO

OSSERVAZIONE #1

Articolo 1 – comma 1 – lettera a) Modifiche al codice della strada in materia di guida in stato di ebbrezza (modifica articolo 186 CdS) e introduzione dell'obbligo dell'alcol-lock dopo la prima sanzione per 186 comma b (fra 0,8 e 1,5 g/l alcol nel sangue) e 186 comma c (maggiore di 1,5 g/l).

Siano assolutamente favorevoli alla introduzione della norma e speriamo in una veloce attuazione dei decreti che regoleranno l'installazione di tali strumenti.

Notiamo un vulnus nella norma, in quanto il legislatore non ha previsto nessuna modifica al 589 bis e 590 bis del Codice Penale. Dato che da tempo il legislatore ha chiarito che la revoca della patente (misura superiore all'installazione dell'alcol-lock) è discrezionale per chi provoca morte o lesioni gravi mettendosi alla guida con alcol nel sangue compreso fra 0,8 e 1,5 g/l ci possono essere dei casi in cui:

- una persona si mette alla guida con ad esempio 0,9 g/l nel sangue e viene fermato e trovato positivo gli viene sospesa la patente da sei mesi ad un anno e successivamente dovrà avere l'alcol lock per almeno due anni
- una persona si mette alla guida sempre con 0,9 g/l e provoca in uno scontro un ferito, grave, gravissimo o un morto ed è condannato per lesioni o omicidio stradale. Il giudice può decidere per una sospensione della patente e, alla fine della sospensione, **nessun alcol-lock è previsto per legge per chi ferisce o uccide una persona guidando sotto l'effetto di ebbrezza alcolica superiore a 0,8 g/l**

Ricordiamo in tal senso che la Cassazione penale sezione IV 26857 del 29 maggio 2018 numero della massima RV 273730 ha chiarito che nel caso di condanna per omicidio o lesioni stradali in stato di ebbrezza, per il principio giuridico del "ne bis in idem" non si può condannare l'imputato per 186 del C.d.S

RICHIESTA #1: Indicare l'obbligatorietà di alcol-lock anche per i condannati per omicidio stradale 589 bis comma 2 e 3 e 590 bis comma 2 e 3

OSSERVAZIONE #2

Articolo 1 – comma 1 – lettera b e comma 2) Modifiche al codice della strada e al codice penale in materia di guida dopo aver assunto stupefacenti (modifica articolo 187 CdS e 589 bis e 590 bis del codice penale)

Siano assolutamente favorevoli a togliere la dizione “in stato di alterazione psicofisica” da 187 che quindi indicherà solamente “dopo aver assunto sostanze stupefacenti e psicotrope”

Notiamo due vulnus nella norma molto importanti

- il legislatore non ha eliminato la dizione “in stato di alterazione psicofisica” dal 589 bis e dal 590 bis del Codice Penale (omicidio e lesioni stradali) che rimane stato di «alterazione psico-fisica conseguente all’assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope», un requisito che sappiamo molto difficile da accertare. **Quindi ci sarebbe anche una difformità di verifica della condotta censurata (anche dal punto di vista medico legale) tra Codice della strada e Codice penale** ed è possibile intravedere che, ragionevolmente, tali problematiche e dubbi interpretativi costituiranno argomento di discussione in ambito sanitario, giuridico, giudiziario e non solo. Si viene pertanto a creare una situazione simile a quella per la guida in stato di ebbrezza dove **se vengo fermato dopo aver assunto stupefacenti senza aver causato danni a terzi rischio molto di più rispetto a quando causa un omicidio stradale e delle lesioni stradali.**
- La norma prevede inoltre soltanto la possibilità di verifica con test salivari che, allo stato attuale individuano soltanto la presenza di Cannabis e Cocaina. Dato che le sostanze vietate sono molte incluso derivati degli oppiacei, anfetamine e derivati, allucinogeni, barbiturici e benzodiazepine, senza un prelievo del sangue si rischiano di perdere molte di queste sostanze. Vanno inoltre chiarite la lista delle sostanze proibite e le soglie.

RICHIESTA #2:

- Modificare la proposta di legge all’articolo 1 comma 2 lettere a) e lettera b) **sostituendo “~~o di alterazione psicofisica conseguente all’assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope~~” con “dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope”**
- Come avviene in Inghilterra, nel caso siano negativi al pre-test salivare che individua Cannabinoidi e derivati della Coca **definire un “test attitudinale”** da fare sulla strada (come misurare la dilatazione delle pupille, far camminare avanti e indietro e girare la testa, toccarsi il naso dopo aver steso le braccia e così via – esempio inglese disponibile); **se il test fallisce c’è l’obbligo di prelievo del sangue.**

OSSERVAZIONE #3

Articolo 4: Modifiche al codice della strada relative all’inserimento della sospensione breve della patente correlata al punteggio.

Siano assolutamente favorevoli alla introduzione della norma della sospensione breve della patente per alcune infrazioni

Il problema della norma è nella limitazione della sua applicazione soltanto a chi ha meno di 20 punti, che sono solo il 2,5% della popolazione con patente (818.000 conducenti). Pertanto tale norma perde tutta la sua forza deterrente in quanto verrà applicata molto raramente.

RICHIESTA 3# : ~~eliminare all’articolo 4 comma 2 la dizione “si applica altresì la san-zione accessoria della sospensione della patente di guida, nella misura determinata dai commi 2 e 3, quando, al momento dell’accertamento delle seguenti violazioni, dall’anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 risulta che il punteggio attribuito alla patente posseduta è inferiore a venti punti per effetto delle decurtazioni subite”~~

OSSERVAZIONE #4

Articolo 10: Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico

Siano assolutamente favorevoli alla possibilità di incrementare la possibilità di sanzionare violazioni al codice della strada grazie alla tecnologia, per come è fatto esistono vari problemi e limitazioni

L'intenzione probabilmente è quella giusta ma ci sono moltissime criticità e di seguito proviamo ad elencarle:

(A) Ambiguità nell'utilizzo della parola approvato e omologato per i misuratori di velocità. Si è perso l'occasione di fare chiarezza su questo tema che rischia di essere un problema per l'utilizzo degli utilissimi misuratori automatici di velocità, anche quelli attualmente presenti. I cosiddetti "Autovelox" sono dei sistemi utilissimi per la riduzione degli scontri con feriti gravi e morti come indica la letteratura scientifica (con riduzioni della mortalità, dove usati dal 7% al 60%). **Sarebbe un colpo gravissimo per la sicurezza stradale.**

RICHIESTA #4a : reintrodurre quello che era presente nello stesso decreto legge presentato e discusso alla camera dei deputati con numero 1435, dove all'articolo 6 (*Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico – attuale articolo 10*) recitava al comma 1 lettera a):

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni: a) all'articolo 142:

1) al comma 1, secondo periodo, le parole: « debitamente omologate » sono sostituite dalle seguenti: « , debitamente omologate o, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico, approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, »;

2) al 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 »;

(B) Nelle violazioni rilevabili in maniera automatica non si sono inserite la guida con il telefonino e l'uso di cinture di sicurezza. Si è perso anche qui l'occasione poter sanzionare due fra i comportamenti più pericolosi (dopo l'elevata velocità e le guida in stato di ebbrezza). Gli articoli 172 e 173 non sono sanzionabili in maniera automatica. Mentre la tecnologia di riconoscimento ottico sta evolvendo e permetterebbe al controllore di rilevare tante violazioni, la nostra normativa non riesce a stare al passo

RICHIESTA #4b : All'articolo 10, comma 1, lettera f aggiungere alla lista di articoli del CdS anche il 172 e il 173 per cui l'articolo diventa:

f) all'articolo 201: 1) al comma 1-bis, la lettera g-bis) è sostituita dalla seguente:

« g-bis) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, comma 3, 147, commi 2-bis e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera d), 167, 170, 171, **172, 173**, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate od omologate [...]

(C) Cumulabilità delle multe in un ora. Riteniamo che sia pericoloso non sanzionare in maniera ripetuta nel caso di eccesso di velocità ad esempio rilevato con autovelox o tutor. L'articolo 10 comma 1 lettera b) fa sì che non si possa sanzionare a distanza più di una volta entro un'ora nel caso ad esempio di autostrade. Riteniamo che questo sia un errore e che se, ad esempio in autostrada, superare per due volte i limiti in due misurazioni di velocità media, sia un comportamento molto pericoloso da sanzionare due volte.

RICHIESTA #4c : All'articolo 10, comma 1, eliminare la lettera b)

(D) Cumulabilità delle multe in ZTL. Riteniamo che eliminare la cumulabilità delle multe in ZTL possa ingenerare dei meccanismi sbagliati per cui, ad esempio, pagando la sanzione ridotta di 58,1€ potremmo entrare e girare per un giorno intero nei centri storici delle nostre città d'arte come Firenze, Roma, Verona.

RICHIESTA #4d : All'articolo 10, comma 1, eliminare la lettera e)

OSSERVAZIONE #5

Articolo 15: *Modifiche alla disciplina della ciclabilità*

Riteniamo che questo articolo limiti fortemente la ciclabilità urbana (ostacolando quindi una soluzione efficace per avere maggiore sicurezza stradale e minor traffico nei centri abitati) e non risolve il tema del metro e mezzo di distanza dal ciclista in caso di sorpasso.

il DL disegna un insieme di interventi tesi a ridurre notevolmente le condizioni di accessibilità e sicurezza per gli utenti fragili della strada e a ridurre pesantemente le possibilità di realizzazione di infrastrutture ciclabili diffuse nelle città, come corsie ciclabili, doppi sensi ciclabili, case avanzate, strade urbane ciclabili, corsie bus e bici; inoltre introduce l'obbligo di sorpasso dei ciclisti a un metro e mezzo ma la formula "ove le condizioni della strada lo consentano" lo rende di fatto inapplicabile.

RICHIESTA #5 : All'articolo 15, comma 1, eliminare tutte le lettere ad eccezione della lettera h) così modificata:

h) all'articolo 148, il comma 9-bis è sostituito dal seguente: « 9-bis. Il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con adeguato distanziamento laterale in funzione della velocità rispettiva e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, mantenendo, ~~ove le condizioni della strada lo consentano,~~ la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri.

OSSERVAZIONE #6

Articolo 15: *Circolazione dei motocicli su autostrade e strade extraurbane principali*

Non capiamo su quali basi scientifiche che riguardano la sicurezza stradale sia stata presa questa decisione.

L'autostrada ha sempre un traffico pesante consistente e permettere ad un numero maggiore di motocicli di frequentarla crediamo di poter affermare che sia un peggioramento della sicurezza stradale

RICHIESTA #6: Eliminare l'articolo 16

OSSERVAZIONE #7

Articolo 23: *Modifiche al codice della strada in materia di disciplina della sosta*

La sosta in città dovrebbe essere scoraggiata, soprattutto nei centri storici, non riteniamo sia una cosa utile porre delle limitazioni alle tariffe, in quanto tariffe alte scoraggiano l'uso dell'auto.

RICHIESTA #7: Rivedere l'articolo 23

OSSERVAZIONE #8

Articolo 24 e 25: *Limitazione della possibilità di creare zone a traffico limitato da parte dei Comuni*

Riteniamo che le Zone a Traffico Limitato siano utili per migliorare la sicurezza degli utenti vulnerabili

Come indicato nella lettera inviata al Presidente del Senato La proposta rende molto più difficile per i Comuni introdurre zone a traffico limitato e aree a basse emissioni, un provvedimento che però è scientificamente dimostrato determinare un calo dei problemi cardiaci, degli ictus e delle malattie respiratorie, con un risparmio di 4,4 miliardi di euro per la sanità pubblica.

RICHIESTA #8 : Rivedere l'articolo 24 e 25

OSSERVAZIONE #9

Articolo 35: *Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale*

Vediamo in maniera positiva un riordino del codice della strada, che ne ha estremo bisogno.

Ad una prima lettura nei criteri attualmente presenti e indicati nella legge delega ci appaiono tutti condivisibili tranne i seguenti:

- **il criterio z)** che recita: **“miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità”**. Si tratta di un criterio pericoloso, perché mette al primo posto la fluidità anziché la sicurezza e quindi può portare all'aumento dei limiti di velocità e quindi all'aumento dei morti sulle strade.
- **Il criterio “l) adozione di misure per la tutela dell'utenza vulnerabile della strada”** laddove al comma 1) *“la revisione delle regole che disciplinano le caratteristiche tecniche e la modalità di circolazione di biciclette, biciclette a pedalata assistita, cicli a propulsione e monopattini a propulsione prevalentemente elettrica”* vengono equiparati mezzi profondamente diversi per peso, velocità (e quindi pericolosità), quali le biciclette da un lato e le biciclette a pedalata assistita, cicli e monopattini a propulsione elettrica etc. dall'altro, che invece necessitano di criteri specifici.

Riteniamo che ai criteri attuali debba necessariamente essere aggiunto un primo criterio sovraordinato: l'inserimento di una gerarchia fra gli utenti della strada, così come evidenziato di seguito nei nostri suggerimenti carattere generale (Suggerimento #1)

RICHIESTA #9 : eliminare il criterio stabilito nella lettera (z) sostituendolo con criteri relativi alla protezione degli utenti più deboli; eliminare biciclette dalla lettera l.; Inserire come primo criterio il riconoscimento di una gerarchia tra gli utenti della strada, privilegiando sempre gli utenti più vulnerabili.

OSSERVAZIONE #10

Articolo 36: Disposizioni attuative e clausola di invarianza finanziaria

Rappresenta uno dei punti più deboli del decreto legge. Difficile migliorare la sicurezza sulle nostre strade senza investire.

Il disegno di legge in oggetto non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Questo significa che:

- non ci saranno investimenti in educazione stradale nelle scuole (con quali investimenti si formano i docenti? Con quali materiali didattici si insegna ai ragazzi? Chi paga i corsi di formazione?);
- non ci saranno aumenti dei controlli (i controlli alcolemici e antidroga richiedono l'impegno di forze dell'ordine e quindi assunzioni o straordinari);
- non ci saranno incentivi per l'installazione sui mezzi di sistemi di trasporto di sistemi di assistenza alla guida, come ad esempio la visione dell'angolo cieco nei mezzi pesanti;
- non aumenteranno le pattuglie in strada. Come dice ASAPS nella sua audizione "sulle strade statali e provinciali le pattuglie della Polizia Stradale sono passate da 293.711 nel 2008 a 214.157 nel 2018, - 79.554 pattuglie (il 27% in meno). Nel 2021 le pattuglie sulle strade extraurbane, quelle più pericolose col tasso di mortalità più elevato, sono scese ancora a quota 189.228. Come dire che dal 2008 al 2021 il calo è stato di ben 104.483 pattuglie cioè oltre il 35%! Questo per dare solo lo spessore della situazione che si è determinata con scelte veramente dissenate negli anni passati. L'organico previsto della Polizia Stradale è di 12.986 operatori. Oggi sono sotto a quota 10.000";
- non viene finanziato il Centro Ricerca Nazionale sulla Sicurezza Stradale come individuato dal Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030;
- non vengono finanziate campagne di comunicazione e controlli a livello nazionale;
- non vengono finanziate le modifiche infrastrutturali alle città per renderle più adatte a una mobilità dolce, anzi sono stati tolti investimenti per la realizzazione di infrastrutture ciclabili nelle città.

Pertanto, **riteniamo che senza un adeguato investimento in educazione, controlli, tecnologia e infrastrutture queste modifiche normative, alcune delle quali anche giuste, avranno un effetto estremamente limitato sulla sicurezza stradale.**

RICHIESTA #10 : Creare un **Agenzia/Centro Ricerca** per la sicurezza stradale con capacità di spesa

SUGGERIMENTI/RICHIESTE A CARATTERE GENERALE PER LA 8° COMMISSIONE AL SENATO IN MERITO AL TEMA RIFIRMA DEL CODICE DELLA STRADA

Suggerimento/Richiesta #1 – INSERIRE UNA GERARCHIA FRA GLI UTENTI DELLA STRADA

La prima modifica dovrebbe essere una modifica “di principio” del nostro codice della strada prendendo spunto, ad esempio, dalle recenti modifiche al codice della strada nel Regno Unito. Il 29 gennaio del 2022 nel Regno Unito¹ sono state introdotte delle regole che stravolgono il principio della “fluidità del traffico” e del “dominio dell’auto” e spostano il codice verso la protezione di chi è più vulnerabile sulla strada, in particolare ciclisti e pedoni. Il codice della strada inglese **introduce per la prima volta il principio della gerarchia dei veicoli: quelli più pericolosi** (camion, pullman, van, auto moto) **hanno maggiori responsabilità e doveri rispetto agli utenti più vulnerabili** (ciclisti e pedoni).

Di seguito la regola H1 nella sua interezza, tradotta dal testo originale

- *È importante che tutti gli utenti della strada conoscano il codice della strada e che siano rispettosi degli altri utenti della strada e capiscano la propria responsabilità per la sicurezza degli altri. Tutti soffrono quando c'è uno scontro stradale sia che siano feriti oppure no. Ma quelli che guidano i veicoli che possono causare il danno maggiore in un evento di collisione hanno la più alta responsabilità di fare attenzione e ridurre il pericolo che possono portare agli altri. Questo principio si applica in maniera ancora più forte ai guidatori di camion, pullman, van, minibus, auto, taxi e motocicli [...]*

Quest regola di principio ha portato poi significativi cambiamenti al codice della strada. Non è detto che debbano essere esattamente gli stessi nel caso dell'Italia ma sono citati come esempio di cosa significhi praticamente identificare delle gerarchie, che tengano conto della pericolosità da una parte e vulnerabilità dall'altra, dei mezzi di trasporto.

- **Pedoni che attraversano in prossimità di incroci**
 - quando i pedoni attraversano o stanno per attraversare ad un incrocio, hanno sempre la precedenza su tutto l'altro traffico.
- **Posizione del ciclista sulla strada**
 - I ciclisti devono guidare nel centro della corsia nelle strade extraurbane a bassa percorrenza, quando il traffico è lento e quando si avvicinano a incroci o strade che si restringono. Devono mantenersi almeno a mezzo metro di distanza dal marciapiede o banchina quando viaggiano su strade trafficate con veicoli che si muovono più veloci di loro. Per i ciclisti che viaggiano in gruppo, possono andare uno accanto all'altro, anzi è più sicuro se lo fanno, particolarmente se sono in gruppo o se accompagnano bambini o ciclisti inesperti. I ciclisti devono essere consapevoli dei veicoli che sono dietro di loro e quando possibile facilitare il sorpasso.
- **Sorpassare un ciclista lento**
 - Un mezzo a motore può superare la linea continua di mezz'ora se necessario (assumendo che la strada sia libera e non provengano veicoli in senso contrario) per sorpassare ciclisti se questi stanno procedendo a una velocità minore di 18 km/h. Occorre superarli lasciando uno spazio di almeno 1 metro e mezzo se procediamo a velocità minori di 50 km/h, altrimenti uno spazio maggiore. Nel caso si debba superare un pedone in una strada senza marciapiede, i mezzi meccanici devono lasciare fra loro e il pedone almeno 2 metri. Se non è possibile avere questi spazi o non è sicuro il sorpasso aspettare dietro di loro e non sorpassare.
- **Ciclisti sulle rotonde**
 - I mezzi a motore devono dare la precedenza ai ciclisti sulla rotonda e in particolare: non cercare di superarli e permettere loro di svoltare in uscita sul percorso da loro desiderato. I mezzi a motore devono usare molta

¹ <https://www.gov.uk/government/news/the-highway-code-8-changes-you-need-to-know-from-29-january-2022>

attenzione quando entrano in una rotonda per essere sicuri di non tagliare la strada ai ciclisti che la percorrono.

- **Uscita dal veicolo parcheggiato**

- Il nuovo codice raccomanda massima attenzione quando si esce dal veicolo parcheggiato per non urtare ciclisti e pedoni e in particolare di usare la tecnica nota come 'Dutch Reach'. Quando si apre lo sportello dell'auto per uscire farlo con la mano opposta al lato della porta dalla quale si vuole uscire (esempio per il guidatore aprire con la mano destra). In questo modo si gira la testa verso la direzione di un potenziale ciclista che passa e si diminuiscono le probabilità di creare un pericolo per un veicolo a due ruote

Si tratta solo di alcuni degli esempi di modifiche alle norme che vanno tutte nella direzione di dare protezione e priorità agli utenti della strada che si trovano in condizioni di vulnerabilità come pedoni e ciclisti.

In realtà si tratta di un principio ben noto da tempo, ad esempio, nelle regole di navigazione dove esiste una chiara gerarchia sulla base della difficoltà di manovra e le barche a vela hanno sempre (tranne particolari eccezioni) la precedenza sulle barche a motore.

Suggerimento/Richiesta #2 – LOTTA ALL'ECCESSO DI LIMITI DI VELOCITA'

Da tempo è chiaro in letteratura scientifica che **la velocità è una delle prime cause di scontri stradali e che all'aumentare della velocità di percorrenza dei mezzi su strada aumentano gli scontri e la gravità degli stessi** come indicato anche dalla Commissione Europea² e da vari testi scientifici.

Per far rispettare i limiti di velocità si può senza dubbio agire sulle infrastrutture che rallentano "fisicamente" la velocità ma questo non è un compito del codice della strada (se non nel senso di favorirne la diffusione non ostacolando né passaggi pedonali rialzati né "bumpers"). **Il codice della strada dovrebbe favorire i controlli automatici sulla velocità**, invece che ostacolarli come fa adesso ad esempio con una normativa fra le più restrittive in Europa per il posizionamento degli Autovelox.

Le modifiche in tal senso potrebbero essere:

- Diffondere nel parco veicolare circolante in Italia il nuovo **sistema "ISA" (Intelligent Speed Adaptation)**, previsto dal regolamento UE come obbligatorio dal 2022 nelle nuove immatricolazioni), facendo in modo che sia possibile renderlo obbligatorio per l'accesso in aree urbane selezionate (come, ad esempio, ad oggi è obbligatorio il limitatore di velocità per i monopattini in ambito urbano)
- **Favorire una maggiore e più sistematica installazione e impiego, a livello sia nazionale che locale, dei sistemi di rilevamento e accertamento automatico delle violazioni in materia di velocità**, sia fissi che mobili e dinamici. La modifica di legge è indicata nello Studio comparativo fra la legislazione e regolamentazione italiana e quella dei paesi esteri in maniera di misurazione automatica della Velocità. Tali modifiche riguardano: l'eliminazione di gran parte delle limitazioni all'installazione di sistemi fissi; la semplificazione/eliminazione degli obblighi di segnalazione.

Suggerimento/Richiesta #3 – RIDUZIONE DEI LIMITI DI VELOCITA' IN AMBITO URBANO

Come accaduto in Spagna nel 2022, si suggerisce di modificare il codice della strada all'articolo 142 mantenendo il limite dei 50 km/h sulle strade urbane di scorrimento (tipo D) e stabilendo invece quello dei 30 km/h sulle strade di quartiere e locali (tipo E e F) e in prossimità di scuole, ospedali e altre aree critiche. Eliminare inoltre dal 142 la possibilità di avere velocità in autostrada di 150 km/h

² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_speeding.pdf

È provato scientificamente che la diminuzione dei limiti di velocità ha un effetto sulla velocità media di percorrenza di quel tratto. Una metanalisi su 51 studi scientifici³ stima che per una riduzione del limite di 10km/h la velocità media di percorrenza del tratto si riduce di 2,5 km/h. Pertanto, ridurre in ambito urbano il limite a 30 km/h comporta, solo per l'introduzione del limite stesso, una riduzione della velocità media di percorrenza di 5 km/h. Sempre applicando il modello scientifico *power model of speed*⁴ **nel caso di una riduzione in una zona del limite di velocità da 50 km/h a 30 km/h** (senza ulteriori interventi) e assumendo una velocità media nel tratto di 50 km/h **gli scontri con esito mortale si stimano ridursi del 37% e i feriti gravi del 27%**. Per aumentare ulteriormente l'efficacia del provvedimento è auspicabile che ci siano maggiori controlli elettronici sulla velocità anche e soprattutto in ambito urbano accompagnati da interventi strutturali di "traffic calming", che inseriscano ostacoli al procedere ad alta velocità.

Su questo tema siamo favorevoli alla proposta **Città 30 km/h** contenuta nella proposta di legge n. 1265.

Suggerimento/Richiesta #4 – RILASCIO, RINNOVO E DURATA PATENTE

Auspichiamo che i rinnovi della patente di guida vengano fatti anche attraverso la necessità di una educazione continua. Come avviene nelle professioni si suggerisce un **sistema di crediti formativi obbligatori al fine di mantenere la licenza di guida**. Si suggerisce inoltre che l'idoneità alla guida venga data dal medico di base che certifichi, come nel caso del porto d'armi, che il paziente non fa uso abituale di droghe o di farmaci che non sono compatibili alla guida. Si richiede inoltre di identificare un'età di uscita dopo la quale non è più possibile ottenere una licenza di guida. Per i guidatori professionali esiste già. Dopo i 68 non è più possibile guidare professionalmente. Non vediamo perché non si possa identificare un'età massima per la quale si può detenere una patente di guida.

Suggerimento/Richiesta #5 - CREAZIONE DI UN CENTRO RICERCA PER LA SICUREZZA STRADALE

Il tema della sicurezza stradale è un tema complesso che richiede conoscenze scientifiche multidisciplinari. Per questo, come indicato nel Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale PNSS⁵, **c'è la necessità della creazione di un centro ricerca, sulla linea di quello, ad esempio, in Olanda lo SWOV⁶**, in grado di aiutare a prendere le decisioni sulla base di indicazioni scientifiche e aiutare i vari Comuni e le varie istituzioni ad applicare le migliori pratiche per la sicurezza stradale in maniera omogenea, efficace ed efficiente in Italia. Il finanziamento deve in gran parte essere pubblico e potrebbe essere intorno a cinque milioni di € annui.

Suggerimento/Richiesta #6 - NECESSITÀ DI EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE CONTINUA

Si auspica che all'interno dell'insegnamento dell'educazione civica **vengano inserite ore obbligatorie per l'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado**. A questo si deve accompagnare la necessità di definire programmi, formare di docenti a tale scopo e fornire docenti e studenti del materiale educativo necessario (cartaceo per i più piccoli e digitale per i più grandi), al fine di espletare la meglio l'educazione stessa.

Per l'Associazione Lorenzo Guarnieri – Ing. Stefano Guarnieri

Firenze, 7 maggio 2024

³ Si veda Elvik, Høy, Vaa, Sørensen, The Handbook of road safety measures, Second Edition – pagina 448

⁴ Si veda Elvik, Høy, Vaa, Sørensen, The Handbook of road safety measures, Second Edition – pagina 449

⁵ <https://www.mit.gov.it/node/15908>

⁶ <https://swov.nl/en>

ALCUNE INFORMAZIONI

Perché esistiamo

L'Associazione Lorenzo Guarnieri è nata nel 2010 per ricordare Lorenzo e per salvare vite umane. **Lorenzo aveva 17 anni e mezzo** quando è stato ucciso nella notte del 2 giugno 2010. A Firenze un uomo di 45 anni che guidava sotto effetto di alcol e di droga ha invaso la sua corsia di marcia e lo ha investito in pieno. Lorenzo aveva **diritto di vivere** e il suo omicidio, come quelli di tantissimi altri giovani, poteva essere evitato. Occupandosi seriamente di prevenzione per la sicurezza stradale si possono **salvare tante vite umane**: questo è il nostro obiettivo.

Come combattere la violenza stradale

È necessario un **cambio di mentalità** negli amministratori e nei cittadini. Gli scontri stradali non sono frutto del caso o del destino, quindi non sono *incidenti*. Dietro ogni scontro grave ci sono sempre **delle scelte e dei comportamenti sbagliati** da parte degli individui (la velocità, la distrazione, l'alcol o la droga). I comportamenti si possono cambiare se i cittadini e chi governa capiranno che questa è una vera e propria emergenza sociale. Allora la sicurezza stradale diventerà una **priorità per le nostre amministrazioni**.

Con un intervento integrato e persistente fatto di formazione continua, comunicazione trasparente ed efficace, regole, controlli, sanzioni adeguate, interventi infrastrutturali preventivi, mezzi ed equipaggiamenti più sicuri, si possono salvare tante vite umane.

Attività dell'Associazione e risultati principali

- Promotori della proposta di legge popolare insieme ad ASAPS, Associazione Gabriele Borgogni e Comune di Firenze, per inserire il nuovo reato di **omicidio stradale** nel codice penale. Raccolte a fine 2014 circa 85.000 firme. L'omicidio stradale è diventato legge il 25 marzo 2016.
- Attività di **educazione alla sicurezza** con interventi nelle scuole superiori.
- Scrittura e diffusione di numerosi articoli sul tema della sicurezza stradale e dei libri: **Felici di seguirti , Il torto di essere vittime e il valore delle parole**
- Collaborazione con la Fondazione ANIA e **Università la Sapienza** nel progetto "ANIA Cares" (www.aniacares.it) per fornire assistenza psicologica alle famiglie delle vittime di violenza stradale.
- Collaborazione con la **Polizia Stradale** nel "Progetto Chirone" per determinare delle linee guida nell'approccio alle vittime e ai loro familiari rivolte agli operatori di Polizia Stradale e Ferroviaria.
- Collaborazione con l'associazione per l'adozione di bambini a distanza **Progetto Agata Smeralda** e creazione in Brasile, a Salvador de Bahia, di due spazi multifunzionali per sport e cultura.
- Vincitori del bando promosso dalla **Lega Calcio di Serie B – Lega B Solidale** per il campionato 2015/2016 nella categoria "disagio sociale" con il progetto "Rispetta le REGOLE, Vinci la VITA".
- Collaborazione con il Comune di Firenze all'implementazione del **Piano DAVID**, il Piano strategico per la sicurezza stradale 2011-2020 sviluppato grazie all'aiuto di McKinsey e con segnato alla città nel giugno 2011. A Firenze la mortalità sulle strade è passata da 25 nel 2010 a 6 nel 2019 con una riduzione della mortalità del 76% a fronte di una riduzione nazionale nello stesso periodo del 23%.
- Diffusione, attraverso progetti specifici, di una cultura della **sicurezza stradale** agli **atleti delle società sportive** dilettantistiche del territorio fiorentino.
- Organizzazione di **eventi** di aggregazione e di divertimento che diventano occasione per dare un'informazione corretta sul problema della violenza stradale.
- Con i fondi raccolti l'Associazione **aiuta** anche **altri enti no profit** e in particolare quelli che seguono persone con disabilità gravi come, ad esempio, il Pianeta Elisa Onlus e l'Associazione Cerebrolesioni Acquisite.
- Vincitori del premio **Buone Notizie 2013 del Corriere della Sera**

Alla cortese attenzione:

Il Presidente del Senato della Repubblica
I Capigruppo del Senato della Repubblica
I componenti della 8^a Commissione permanente - Ambiente, transizione ecologica, energia,
lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica - del Senato della Repubblica

E per opportuna conoscenza:

Il Presidente del Consiglio dei Ministri
Il Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti
Il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti

Roma, 3 aprile 2024

Oggetto: FERMIAMO LA STRAGE STRADALE RISCRIVENDO INSIEME
IL NUOVO CODICE DELLA STRADA

Onorevole Presidente del Senato della Repubblica, Onorevoli Senatori e Senatrici,

Siamo fondazioni e associazioni di familiari di vittime sulla strada e pensiamo che l'Italia abbia un bisogno urgente di un Nuovo Codice della Strada. Nuovo, sì, ma ben diverso da quello approvato dalla Camera dei deputati.

Il nostro codice entrato in vigore nel 1959 (e aggiornato oltre 30 anni fa, nel 1992) necessita certamente di una profonda revisione di principio, essendo stato concepito in un periodo con tutt'altri scenari tecnologici, sociali, industriali e anteponendo - all'art. 140 - una supposta fluidità della circolazione alla tutela della vita umana. Sono proprio quei principi vetusti, infatti, a determinare il perdurare della strage sulle strade del nostro Paese.

La riforma che attualmente si prevede di esaminare al Senato, purtroppo, per la stragrande parte delle disposizioni rafforza questa visione e si allontana ancora di più dalle legislazioni degli Stati che in questi decenni hanno ottenuto i migliori risultati nel campo della sicurezza stradale, richiamate anche in un recente appello unitario.

Ricordiamo che nel 2022 in Italia si sono registrate 3.159 persone morte e 204.728 ferite in seguito a scontri stradali. E se nel 2018 l'UE si è fissata un obiettivo di riduzione del 50% per le vittime sulla strada e, per la prima volta, anche per i feriti gravi, entro il 2030, la Commissione europea, rilasciando pochi giorni fa i primi dati sull'incidentalità stradale del 2023, certifica che l'Italia è tra i paesi con la minore riduzione dei morti e feriti gravi, fuori linea rispetto al target di dimezzamento entro il 2030, e che solo sette Stati su trenta in Europa hanno un tasso di mortalità peggiore del nostro.

Con questa lettera unitaria chiediamo quindi al Senato e al Governo di mettere in pausa l'iter di approvazione del Nuovo Codice e di riscriverlo veramente con noi, a partire dalle osservazioni del dossier sintetico allegato, a differenza di quanto avvenuto alla Camera, dove le nostre proposte per la stragrande parte sono state ascoltate sì, ma poi rigettate.

Il concetto che esprimiamo è semplice: si tratta di decidere - e siete ancora in tempo a farlo - se volete dare o meno priorità alla protezione della vita.

Rimaniamo in attesa di un vostro riscontro e di poterci sedere - davvero - al tavolo della riscrittura con Voi, a partire dalle Audizioni in Commissione.

Elenco in ordine alfabetico delle prime associazioni firmatarie al 2/4/2024

AFVS - ASSOCIAZIONE FAMILIARI E VITTIME DELLA STRADA ETS	AIFVS - ASSOCIAZIONE ITALIANA FAMILIARI E VITTIME DELLA STRADA APS	ALINA ART FOUNDATION
ASSOCIAZIONE ALBA: LUCI SULLA BUONA STRADA	ASSOCIAZIONE ANGELI SULL'ASFALTO	ASSOCIAZIONE ANDREA NARDINI
ASSOCIAZIONE DAVIDE MARASCO	ASSOCIAZIONE DOROTHY DREAM	ASSOCIAZIONE GABRIELE BORGOGNI
ASSOCIAZIONE LORENZO GUARNIERI ONLUS	ASSOCIAZIONE MANUEL BIAGIOLA	ASSOCIAZIONE MARCO PIETROBUONO
ASSOCIAZIONE MASSIMO MASSIMI ONLUS	ASSOCIAZIONE SONIA TOSI ODV	BASTA VITTIME SULLA STRADA STATALE 106 - ODV
FONDAZIONE MATTEO CIAPPI ONLUS	AVISL ONLUS - ASSOCIAZIONE VITTIME DI INCIDENTI STRADALI	FEVR - FEDERAZIONE EUROPEA DELLE VITTIME DELLA STRADA
FONDAZIONE CLAUDIO CIAI ETS	FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ENTE MORALE	FONDAZIONE MICHELE SCARPONI ETS
INSIEME PER FABRIZIO APS	NON CORRERE, ACCORRI! - GRUPPO PER LA SICUREZZA STRADALE	RETE VIVINSTRADA
ROSE BIANCHE SULL'ASFALTO ASSOCIAZIONE	VIVERE MEGLIO LA CITTÀ - COMITATO IN MEMORIA DI LUCIA POZZI	

Altre adesioni:

Giordano Biserni, giornalista pubblicista, già Ispettore Superiore. della Polizia Stradale e Esperto in sicurezza stradale | **Ilia Ticciati** in memoria di mio figlio Valerio Riparbelli vittima della violenza stradale | **Marina Fontana**, Vittima sopravvissuta e familiare di vittima deceduta (Roberto Cona, marito) - Palermo | **Achille Sepe**, papà di Francesco Sepe 16 anni ucciso da un'auto a velocità folle in pieno centro abitato | **Sonia Fusco**, mamma di Fernanda Neve Marino | **Gioia Bucarelli**, in memoria del mio compagno Huub Pistoro vittima di omicidio stradale | **Antonella Lascala**, mamma di Mattia Roperto ucciso mentre attraversava sulle strisce pedonali a 14 anni | **Giuseppina Piantadosi**, mamma di Carmen Gattullo 15 anni uccisa sulle strisce pedonali | **Scalisi Morena**, a nome di Scravaglieri Salvatore, vittima di violenza stradale | **Marilena e Michele Boscarelli**, Genitori di Giuseppe Boscarelli - 14 anni per sempre | **Cinzia e Antonio Di Bitetto**, genitori di Fabrizio Di Bitetto, 21 anni, vittima di omicidio stradale | **Giulia Barillaro**, mamma di Edoardo Divino, 17 anni, deceduto a Roma per incidente stradale | **Erminia Capriglione**, mamma di Pietro Villani | **Antonia Nardi** familiare di Ferrante Battistin vittima sulla strada | **Erina Panepucci e Antonio Magnifico** genitori di Giuseppe Magnifico vittima della criminalità stradale

FERMIAMO LA STRAGE STRADALE

DOSSIER SINTETICO

Alla luce delle nostre storie personali e della conoscenza approfondita dei dati, abbiamo avuto modo di esaminare con attenzione la proposta di Nuovo Codice appena approvata dalla Camera dei Deputati.

Ne evidenziamo alcune misure positive

- Guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti
In particolare il passaggio da "sotto l'effetto di" a "dopo aver assunto"
- Uso del dispositivo alcolock
- Sospensione della patente per uso dello smartphone
Sebbene con efficacia notevolmente limitata essendo prevista solo per chi ha meno di 20 punti sulla patente, cioè meno del 3% dei patentati italiani
- Promozione dell'attività formativa nelle scuole
Sebbene senza alcuna risorsa economica dedicata e senza un chiaro indirizzo di "gerarchia delle responsabilità"
- Estensione ai primi tre anni delle limitazioni per i neopatentati

Ne evidenziamo molte di più, invece, che vanno manifestamente contro le evidenze scientifiche di sicurezza stradale e le conclusioni delle istituzioni internazionali, a partire dall'Organizzazione Mondiale della Sanità. A titolo di esempio non esaustivo:

→ *Disposizioni che modificano il codice vigente*

- Uso dei dispositivi di controllo automatico
La mancanza della possibilità di sanzionare da remoto - es art. 172, cinture di sicurezza e art 173, uso dello smartphone - limita notevolmente la capacità delle Forze dell'Ordine di sanzionare questi comportamenti pericolosi alla guida. Viene inoltre introdotta la norma che fa sì che non si possano cumulare sanzioni reiterate entro la stessa ora nello stesso tratto rendendo di fatto conveniente il reiterarsi di un comportamento pericoloso per la sicurezza delle persone.
- Violazioni plurime di ZTL e Aree Pedonali
Comporta che pagando la sanzione ridotta di 58,1€ potremmo entrare e girare per un giorno intero nei centri storici delle nostre città d'arte come Firenze, Roma, Verona e così via, peraltro con l'inquietante trasformazione dall'attuale "dare la precedenza" (agli utenti fragili) a "prestare attenzione"
- Ciclabilità
il Disegno di Legge disegna un insieme di interventi tesi a ridurre notevolmente le condizioni di accessibilità e sicurezza per gli utenti fragili della strada e a ridurre pesantemente le possibilità di realizzazione di infrastrutture ciclabili diffuse nelle città, come corsie ciclabili, doppi sensi ciclabili, case avanzate, strade urbane ciclabili, corsie bus e bici; inoltre introduce l'obbligo di sorpasso dei ciclisti a un metro e mezzo ma la formula "ove le condizioni della strada lo consentano" lo rende di fatto inapplicabile
- Aree a traffico limitato e a basse emissioni
La proposta rende molto più difficile per i Comuni introdurre zone a traffico limitato e aree a basse emissioni, un provvedimento che però è scientificamente dimostrato determinare un calo dei problemi cardiaci, degli ictus e delle malattie respiratorie, con un risparmio di 4,4 miliardi di euro per la sanità pubblica.

→ *Principi e criteri direttivi di delega per il nuovo codice*

- **Limiti di velocità**
Si considera pericoloso considerare la possibilità di un aumento dei limiti massimi di velocità, considerato che la velocità è una delle primissime cause di incidentalità mortale ed è in ogni caso sempre fattore di aggravamento degli effetti delle altre violazioni.
- **Mobilità attiva**
Tre principi e criteri di delega di fatto si fondano sull'idea errata che il problema della sicurezza delle persone in bici sono i comportamenti dei ciclisti stessi e le infrastrutture ciclabili, anziché, per lo meno nella maggior parte dei casi, il traffico motorizzato (a cui, in base ai dati ISTAT 2021, è imputabile il 94% degli incidenti stradali). L'esperienza degli Stati con tassi di incidentalità ben inferiori a quelli italiani dimostra che, per mettere in sicurezza le persone in bicicletta, è necessario promuovere fortemente la mobilità attiva e ridurre la velocità dei veicoli motorizzati.
- **Velocipedi e micromobilità**
Non appare corretto il persistente richiamo congiunto dei velocipedi e dei dispositivi di micromobilità elettrica: i primi sono a propulsione umana (totalmente muscolare o, al più, assistita), mentre i secondi sono a propulsione motorizzata. Perciò si ritiene debba essere evitata la sostanziale equiparazione tra le due tipologie di veicoli e l'assoggettamento alle medesime regole (peraltro in coerenza con la recentissima Sentenza della Corte di giustizia UE del 12/10/2023 nella causa C-286/22).

Il complesso degli interventi sopra citati dipinge un quadro che ci provoca grande preoccupazione e timore, difficile da comprendere con il principio della logica.

Serve infatti ricordare che i piani di sicurezza stradale dei Paesi - di ogni colore politico - che più rapidamente stanno procedendo verso la "vision zero" (salvando vite umane!) stabiliscono chiaramente una gerarchia delle responsabilità direttamente proporzionale al peso e alla dimensione dei veicoli, rendono più capillari ed efficienti i controlli elettronici sulla velocità massima, incentivano la mobilità ciclopedonale in ambito urbano anche quale fattore di riduzione del traffico. **La proposta di Nuovo Codice, invece, raffigura un mondo al contrario, dove complicando l'introduzione di aree a traffico limitato e pedonali, rendendo sostanzialmente impossibile l'installazione di autovelox, riducendo le opzioni per i progettisti per creare piste ciclabili le strade dovrebbero diventare misteriosamente più sicure, invece che scientificamente più pericolose.**

Preoccupa molto inoltre il Decreto Interministeriale ex art. 25 legge n. 120/2010 noto come decreto Autovelox che limita ulteriormente l'utilizzo delle postazioni di misurazione automatica della velocità e ne rende praticamente impossibile l'utilizzo in ambito urbano, dove servirebbero di più. **Occorre ricordare che i meccanismi sanzionatori automatici per il superamento dei limiti di velocità salvano vite, riducendo gli scontri mortali dal 7 al 60%**

Complessivamente, le limitazioni ai poteri dei Comuni introdotte da questa proposta di modifica al Codice della Strada, dal "decreto autovelox", nonché dalla "direttiva 30 km/h" delineano un quadro dove **gli enti più vicini al territorio**, che meglio conoscono rischi e conseguenze di una scarsa sicurezza stradale, **vedono ridotte le possibilità d'intervento a loro disposizione**, in contrasto con il principio di sussidiarietà dell'art 118 della Costituzione nonché in maniera non coerente con il principio espresso nell'articolo 11 comma 3 dello stesso Codice della Strada che attribuisce chiaramente, nel caso di centri abitati, la tutela e il controllo della strada ai Comuni.

Con il presente Dossier Sintetico ribadiamo quindi la richiesta al Senato e al Governo di mettere in pausa l'iter di approvazione del Nuovo Codice e di riscriverlo con noi.

Chiediamo di incontrarci, ascoltarci e soprattutto di coinvolgerci davvero nella riscrittura del codice, dove non mancheremo di portare proposte estremamente puntuali non solo su ciò - tratteggiato sopra - che nell'attuale proposta ostacola la riduzione di morti e feriti sulle strade, ma anche, ma anche su tutte quelle misure fattibili, concrete, già introdotte in altri Paesi che hanno portato a salvare vite in strada.

Vi chiediamo di non fare come avvenuto alla Camera dove la stragrande maggioranza delle proposte delle associazioni familiari vittime sono state ascoltate sì nelle audizioni, ma poi non accolte, andando a comporre un testo che attualmente prefigura semplicemente il perdurare della strage stradale.

Le associazioni familiari vittime sulla strada in questo paese non dovrebbero esistere, perché non dovrebbero esserci più storie di tragedie personali, non dovrebbero esserci più morti sulla strada. Invece di morti ce ne sono ancora a migliaia all'anno e di conseguenza esistono decine di associazioni familiari: noi.

Il concetto che esprimiamo è semplice:

**SI TRATTA DI DECIDERE - E SIETE ANCORA IN TEMPO A FARLO -
SE VOLETE DARE O MENO PRIORITÀ ALLA PROTEZIONE DELLA VITA**



Associazione
Lorenzo
Guarnieri

**Audizione Ottava Commissione Senato
nell'ambito dell'esame del disegno di
legge n. 1086 (Codice della strada)**

Maggio 7, 2024

1

Perchè sono/siamo qui



Associazione
Lorenzo
Guarnieri
ONLUS

BUONENOTIZIE
L'IMPRESA DEL BENE

l'ultimo dono di Francesco e Lorenzo



Ragazzi, amate la
VITA

Associazione Lorenzo Guarnieri | 2

2

Documentazione



FIRMANO LA STRAGE STRADALE

Elenco in ordine alfabetico delle prime associazioni firmatarie al 2/4/2024

APVS - ASSOCIAZIONE FAMILIARI E VITTIME DELLA STRADA ITS	APVS - ASSOCIAZIONE ITALIANA FAMILIARI E VITTIME DELLA STRADA APS	ALINA ART FOUNDATION
ASSOCIAZIONE ALBA LUIGI SULLA BUONA STRADA	ASSOCIAZIONE ANGELI SULL'ASFALTO	ASSOCIAZIONE ANDREA NARDINI
ASSOCIAZIONE DAVIDE MARASCO	ASSOCIAZIONE DOROTTY DREAM	ASSOCIAZIONE GABRIELE ROGGIONI
ASSOCIAZIONE LORENZO GUARNIERI ONLUS	ASSOCIAZIONE MARCEL BAGIOLA	ASSOCIAZIONE MARCO PIETROBUONO
ASSOCIAZIONE MASSIMO ARSIZIO ONLUS	ASSOCIAZIONE SONIA TUSE OCV	BASTA VITTIME SULLA STRADA SULL'ALE 18-COV
FONDAZIONE MATTEO CIAPPI ONLUS	AVEL ONLUS - ASSOCIAZIONE VITTIME DEI INCIDENTI STRADALI	FEV - FEDERAZIONE EUROPEA DELLE VITTIME DELLA STRADA
FONDAZIONE CLAUDIO CAVI ETS	FONDAZIONE LUIGI CACCIONE ENTE MORALE	FONDAZIONE MICHELE SCARFONE ETS
INSIEME PER FABRIZIO APS	NON CORRIERE ACCORSO - GRUPPO PER LA SICUREZZA STRADALE	RETE VIVINSTRADA
ROSE BIANCHE SULL'ASFALTO ASSOCIAZIONE	VIVERE MIGLIO LA CITA' CONIATO IN MEMORIA	

Memoria scritta per la VIII Commissione del Senato
Audizioni sul disegno di legge 1086 - modifiche al codice della strada - 7 maggio 2024

PREMESSA ALL'ASSOCIAZIONE

L'Associazione Lorenzo Guarnieri onlus è attiva dal 2011 nelle attività di prevenzione per la sicurezza stradale e supporto alle vittime di violenza stradale. Promuoviamo insieme ad ASAPS e Associazione Galvina Bergogni della prima raccolta firme (80.000) per l'introduzione del reato di Omicidio Stradale. Conosciamo da anni la Polizia Stradale nell'attività di educazione stradale nelle scuole (gruppi lavoro) e nel supporto alle vittime (Gruppi Cittadini). Negli anni abbiamo partecipato a diversi progetti sulla sicurezza stradale e scritte ancora su stampa tecnica e nei libri editi da Giuristi senza frontiere del Premio Buona Notte-2020 del Comune della Sora. Voci protetti in allegato.1

EXECUTIVE SUMMARY

Il nostro codice entrato in vigore nel 1959 (e aggiornato oltre 30 anni fa, nel 1992) necessita certamente di una profonda revisione di principio, essendo stato concepito in un periodo con tutt'altri scenari tecnologici, sociali, industriali e antropologici - all'art. 140 - una supposta fustida della circolazione alla luce della vita umana. Sono proprio questi principi veicolati, infatti, a determinare il perdurare della strage sulle strade del nostro Paese.

La riforma che attualmente si prevede di esaminare al Senato, purtroppo, per la maggior parte delle disposizioni rafforza questa visione e si allontana ancora di più dalle legislazioni degli Stati che in questi decenni hanno ottenuto i migliori risultati nel campo della sicurezza stradale.

E anche quegli articoli del Disegno di Legge che sembrano andare nella giusta direzione vedono presenti criticità e mancanze che ne limiterebbero grandemente l'efficacia.

Nel 2022 in Italia si sono registrate 3.159 persone morte e 204.728 ferite in seguito a scontri stradali. E se nel 2018 l'UE si è fissata un obiettivo di riduzione del 50% per le vittime sulla strada e, per la prima volta, anche per i feriti gravi, entro il 2030, la Commissione europea, rassicurando pochi giorni fa i primi dati sull'incidentalità stradale del 2023, certifica che l'Italia è tra i paesi con la minore riduzione dei morti e feriti gravi, fuori linea rispetto ai target di dimezzamento entro il 2030, e che solo sette Stati su trenta in Europa hanno un tasso di mortalità peggiore del nostro.

Accogliamo con favore la possibilità di queste audizioni, con una richiesta: se il vostro obiettivo è salvare vite umane vi chiediamo non solo di essere "ascoltati", ma di essere coinvolto puntualmente nella modifica e riscrittura del disegno di legge e dello stesso Codice della Strada. Vi chiediamo di accogliere le nostre osservazioni che hanno come unico obiettivo quello di creare strade più sicure per tutte le persone.

Sulla base di questa premessa, quelle che seguono sono le nostre osservazioni puntuali.

Lettera al Senato, Parlamento e Governo delle Associazioni più rappresentative che si occupano di Sicurezza Stradale e familiari di Vittime sulla strada

Documento preparato dall'Associazione Lorenzo Guarnieri che contiene 10 osservazioni puntuali sulla proposta di legge 1086 e 6 suggerimenti a carattere generale

Associazione Lorenzo Guarnieri | 3

Osservazione #1 – ACOL-LOCK (attuale proposta)



INCONGRUENZA

Notiamo un **vulnus nella norma**, in quanto il legislatore non ha previsto nessuna modifica al 589 bis e 590 bis del Codice Penale. Dato che da tempo il legislatore ha chiarito che la revoca della patente (misura superiore all'installazione dell'alcol-lock) è discrezionale per chi provoca morte o lesioni gravi mettendosi alla guida con alcol nel sangue compreso fra 0,8 e 1,5 g/l ci possono essere dei casi in cui **nessun alcol-lock è previsto per legge per chi ferisce o uccide una persona guidando sotto l'effetto di ebbrezza alcolica superiore a 0,8 g/l**



Se il signore è in stato di ebbrezza con maggiore di 0,8 g/l dopo la sospensione della patente dovrà guidare un'auto con obbligo di alcol-lock per almeno 2 anni



Se la legge fosse stata in vigore quando è stato ucciso Lorenzo, l'omicida, in stato di ebbrezza > 0,8 g/l, che ha provocato l'omicidio stradale, al termine di un eventuale sospensione della patente **NON** avrebbe obbligo di alcol-lock

Associazione Lorenzo Guarnieri | 4

Osservazione 2 – Guida “dopo aver assunto stupefacenti”



INCONGRUENZA

il legislatore non ha eliminato la dizione “in stato di alterazione psicofisica” dal 589 bis e dal 590 bis del Codice Penale (omicidio e lesioni stradali) che rimane stato di «alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope», un requisito che sappiamo molto difficile da accertare. Quindi ci sarebbe anche una difformità di verifica della condotta censurata (anche dal punto di vista medico legale) tra Codice della strada e Codice penale



Se il signore viene trovato dal test salivare positivo alla Cocaina scatta immediatamente l'articolo 187 del CdS con tutte le conseguenze del caso: multa, condanna, sospensione e eventuale revoca patente



Se lo stesso signore viene trovato positivo alla cocaina ma non viene dimostrato che fosse in stato di alterazione psicofisica, non si applica l'aggravante specifica dell'omicidio stradale

Osservazione 4 – “approvato e omologato” per autovelox



THE HANDBOOK OF ROAD SAFETY MEASURES

Second Edition
Rune Elvik, Alena Høy, Truls Vin, & Michael Steen

Table 8.2.1: Effects on accidents of speed cameras

Characteristics of enforcement	Percentage change in the number of accidents		
	Accident severity	Best estimate	95% confidence interval
Fixed (visible) speed cameras	Unspecified		
	Without control for publication bias:	-24	(-29; -19)
	With control for publication bias:	-16	(-23; -8)
All	Fatal accidents	-39	(-60; -7)
Less than doubled enforcement	Unspecified severity	-17	(-28; -5)
More than doubled enforcement	Unspecified severity	-35	(-51; -15)
New type of enforcement	Unspecified severity	-24	(-29; -19)

Camera dei Deputati

A.C. 1435

Atti e deliberazioni n. 2 - XIX LEGISLATURA

Art. 6.

(Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 142:

1) al comma 1, secondo periodo, le parole: « debitamente omologate » sono sostituite dalle seguenti: « , debitamente omologate o, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico, approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, »;

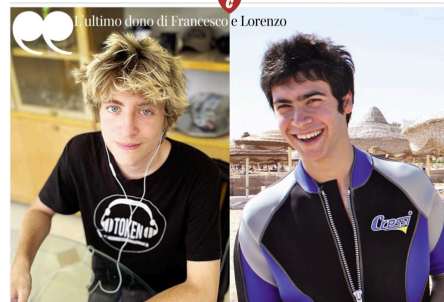
2) al comma 6, dopo le parole: « debitamente omologate » sono inserite le seguenti: « o, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico, approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti »;

Conclusioni

se il vostro obiettivo è salvare vite umane vi chiediamo non solo di essere "ascoltati", ma di essere coinvolti puntualmente nella modifica e riscrittura del disegno di legge e dello stesso Codice della Strada. Vi chiediamo di accogliere le nostre osservazioni e proposte che hanno come unico obiettivo quello di avere strade più sicure per tutte le persone.



BUONENOTIZIE
L'IMPRESA DEL BENE



Ragazzi, amate la
VITA

Associazione Lorenzo Guarnieri | 7