

SENATO DELLA REPUBBLICA

8^a Commissione permanente

**(Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici,
comunicazioni, innovazione tecnologica)**

Martedì 14 maggio 2024 - ore 15.10

Audizione, in videoconferenza, nell'ambito dell'esame della proposta di legge A.S. nr. 1086 "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" di rappresentanti dell'Associazione sostenitori e amici della polizia stradale (A.S.A.P.S.)

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 circa 8mila 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, (su pedoni, su ciclisti, con le relative geolocalizzazioni, sugli incidenti del finesettimana, 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. Insieme a vari soggetti, l'ASAPS ha realizzato in questi anni moltissimi testi 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 con 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**.

ASAPS collabora da molti anni con campagne di sensibilizzazione 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***" che 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 - utenza telefoniche: Tel. 0543/704015; Ha un proprio sito www.asaps.it, con milioni di visualizzazioni ogni anno - ed una e-mail sede@asaps.it.

2. L'attuale situazione in Italia analizzata grazie agli Osservatori ASAPS

ASAPS è particolarmente orgogliosa nel poter dare nuovamente un contributo al Parlamento ad un nuovo provvedimento per le modifiche al Codice della Strada in discussione e intende ringraziare fin da subito il Presidente e tutti i senatori della Commissione VIII[^] del Senato per l'attenzione che vorranno porre a quanto indicheremo.

Innanzitutto va evidenziato come ASAPS in Italia, sia l'unico soggetto che ha conoscenza di quanto accade in tempo reale, grazie alla rete di referenti e all'Ufficio Studi, per l'apporto fornito dai suoi numerosi Osservatori. Se si chiedesse ora ad un qualsiasi Ministero quali sono i dati dei pedoni morti da inizio anno, dei ciclisti falciati ed uccisi, degli incidenti mortali avvenuti nei soli fine settimana, degli episodi di pirateria stradale, dei bambini morti in incidenti stradali, degli incidenti gravi provocati da animali, voi non ricevereste una risposta, oltre ai dati ISTAT,

pubblicati però solo dopo 7 mesi (a luglio quelli dell'anno precedente, per gli ovvi tempi di preparazione), con una situazione magari modificata.

Orbene, oggi vi possiamo comunicare che in Italia – e per difetto perché molti protagonisti muoiono nei giorni e nelle settimane successive, nonostante sia migliorata la medicina d'urgenza e le attività di soccorso sanitario – dal 1° gennaio al 12 maggio 2024 sono deceduti:

- a) **153 PEDONI** al 12.5.2024 in peggioramento rispetto al medesimo periodo del 2023 di cui ben 21 da inizio maggio, quando nel 2019 furono 25 in tutto il mese
- b) **60 CICLISTI** al 12.05.2024 in peggioramento rispetto al medesimo periodo del 2023
- c) **25 EPISODI DI PIRATERIA MORTALI** (al 30.4.2024)
- d) **6 BAMBINI DECEDUTI** (al 12.5.2024) Erano stati 50 in tutto il 2023, **39** i piccoli uccisi sulle strade in tutto il 2022 e **29** nel 2021.
- e) **394 VITTIME NEGLI INCIDENTI DEI SOLI FINE SETTIMANA DI CUI 187 MOTOCICLISTI** (al 5.5.2024)

Questa è la cartina di tornasole attuale, che nessuno vi racconta tranne ASAPS, con dati in chiaro-scuro riportati al trentennio precedente che ha visto **163.052** morti (una media città italiana), di cui **23.935** pedoni, certo con il calo dovuto ai due anni della pandemia, ma con un ritorno della “*violenza stradale*” già dal 2022, perché di questo dobbiamo parlare, quando alla guida troviamo ubriachi e drogati oppure soggetti che lasciano a terra esanimi i corpi dei coinvolti.

Occorre ripartire da dati effettivi, e non da analisi poco attente alle reali condizioni delle città, in modo particolare delle grandi metropoli dove i morti sono stabili, ma anche dei centri urbani che vedono incrementare il numero di sinistri stradali (Roma e Milano sono due casi da approfondire con una analisi quartiere per quartiere).

3. Più divise e più controlli sulle strade italiane

Gli ultimi dati Istat (2022) ci parlano di un incremento degli incidenti in particolare sulle strade extraurbane statali e provinciali +7,2% per i sinistri e +12,2% per i decessi. Crediamo che si paghi oggi il costo anche della **assurda chiusura di decine di Distaccamenti della Polizia Stradale negli anni scorsi** come: Sanremo, Finale Ligure, Ceva, Domodossola, Borgomanero, Casalecchio, Lugo di R. Rocca S.C., Volterra, Fano, Viareggio e si potrebbe continuare.

Non a caso proprio sulle strade statali e provinciali le pattuglie della Polizia Stradale sono passate da **293.711** nel 2008 a **189.229** nel 2021, **-104.483** pattuglie **-35,6%**.

In pratica ogni giorno sono state schierate sulle strade extraurbane **518** pattuglie, cioè **286** in meno rispetto alle **804** del 2008.

Questo per dare solo lo spessore della situazione che si è determinata con scelte veramente dissennate negli anni passati. L'organico previsto della Polizia Stradale è di **12.986** operatori. Oggi sono sotto a quota **9.800**.

Giungono a questa associazione molte segnalazioni circa la sempre più scarsa formazione degli operatori alle materie tipiche della specialità (trasporto merci, categorie di trasporto, come merci pericolose, animali o alimentari, infortunistica, auto e moto conduzione e falso documentale) a seguito della chiusura del CAPS di Cesena e della sua "riqualificazione" e centro di addestramento interspecialità. In pratica il nostro fiore all'occhiello, copiatoci dalle altre polizie europee e del mondo, è stato chiuso e trasformato in qualcosa di molto diverso. Invece **noi proponiamo una scuola interforze specializzata proprio per gli organi di polizia stradale, Forze di Polizia e Polizie Locali insieme nei percorsi formativi per la sicurezza delle strade italiane.**

E non è che anche le Polizie Locali se la passino meglio rispetto alla Polizia Stradale. Tutt'altro. Di fronte ad un organico previsto di circa **60.000** agenti, le Polizie Locali nel 2014 ne contavano **55.968**, nel 2021 gli operatori nelle varie qualifiche erano **48.963** con un calo di **6.735** caschi bianchi. Meno **12%** rispetto al 2014 (fonte ANCI) e meno **18%** circa rispetto all'organico previsto, già insufficiente per le competenze sempre più complesse assegnate alla Polizia Locale. Meriterebbe poi una riflessione l'elevata età media degli operatori di polizia.

In sostanza ASAPS ribadisce un concetto molto semplice, qualsiasi riforma del CdS produrrà effetti poco significativi per la sicurezza sulle strade senza un vero ripianamento degli organici.

Solo per fare un esempio attualissimo, mentre in Italia si sono prodotti ingiustificati e incomprensibili tagli di organico delle polizie della strada **in Francia, il Presidente Macron** ha recentemente inaugurato una svolta che sta portando in progressione alla riapertura di **238** "stazioni" con **3.500** nuovi uffici periferici della Gendarmeria, un segnale che per Parigi la

sicurezza stradale torna al primo posto (1). In Italia invece purtroppo non è ancora così e speriamo ci sia con il Vostro aiuto, anche se temiamo che i tempi si stiano troppo dilatando, siamo ormai a maggio ed è verosimile un terzo passaggio alla Camera che porterà ad allungare i tempi di approvazione con una **entrata in vigore delle nuove regole o in pieno agosto oppure in autunno.**

4) Autovelox tra nuovo decreto ministeriale e la “bomba” della ordinanza Cassazione per mancata equivalenza approvazione – omologazione degli apparati controllo velocità

Un grande punto da cui ripartire è quello di nuove regole sui controlli velocità. Siamo in attesa della pubblicazione del decreto ministeriale (dopo quasi 14 anni, un tempo infinito per la sicurezza stradale) ex art. 25 della legge nr. 120/2010, viene messo un freno ai controlli delle Polizie Locali quando invece l'art. 11 co. 3 CdS indica un ruolo fondamentale per i comuni (*“Ai servizi di polizia stradale provvede il Ministero dell'interno, salve le attribuzioni dei comuni per quanto concerne i centri abitati”*). Ma è in atto una “guerra” in genere agli strumenti elettronici che vengono visti solo come mezzi per fare “cassa”, non solo attraverso i Fleximan tanto amati dagli automobilisti, ma anche dopo l'ordinanza n. 10505 della Seconda Sezione Civile della Cassazione che ha evidenziato la mancata equipollenza tra approvazione ed omologazione. **Allora ASAPS lo dichiara subito, noi siamo per i controlli sulla velocità, a patto che ci siano regole precise e senza abusi, considerato che le postazioni fisse vengono installate con decreto del Prefetto.** Perché così si amplifica un malessere generale verso questo tipo di controlli, con migliaia di ricorsi che certamente sono legittimi ma che vanno ad inficiare quelle attività che salvano le vite umane. Diversa la situazione in Francia, Spagna, Austria, Germania dove gli autovelox sono frontali e si vede il conducente, mentre in Italia il Garante per la Protezione dei Dati Personali espressamente lo vieta, ma non esiste una legislazione europea sul tema? Perché dobbiamo continuare ad avere ultra90enni che sono dichiarati alla guida, alle tre di mattina lungo le tangenziali nel mentre vengono percorse a 130/140 km/h?.

Sul tema omologazione-approvazione apparati, visti gli effetti dell'ordinanza della Cassazione, ASAPS chiede con urgenza il ripristino del testo iniziale depositato a giugno 2023 alla Camera dei Deputati del DDL nr. 1435, visto che in Commissione Trasporti a Montecitorio, è stato misteriosamente soppressa proprio la modifica il comma 6 dell'art. 142 CdS. Ricordo ai signori Senatori che neppure i Tutor sono omologati, ma vogliamo dichiarare quante vite umane hanno salvato in autostrada? Centinaia! Per ASAPS anche i mancati morti sulle strada hanno un valore economico di cui tener conto quando si vota un emendamento.

Gli autovelox vanno installati dove servono e con apposita motivazione, dove esistono black-point dovuti ad alta frequenza di sinistri. E' stato già detto in altre audizioni e noi condividiamo, basta abbassare i limiti dove non vi è una motivazione reale e concreta. Abbiamo condiviso quei provvedimenti di Prefetti in Italia che hanno chiuso postazioni fisse, su strade dove quell'indice di sinistrosità era praticamente assente. Ma non siamo certo a favore del sempre più pervasivo ostracismo agli autovelox, perché siamo per una guida prudente, che si adatti al tipo di strada. **Non siamo certo favorevoli ad una nuova proposta di 150 km/h nelle autostrade a 3 corsie** perché riteniamo che questa misura non abbia una seria funzione, considerato che fino a 160 km/h non si avrebbero sanzioni ma certamente conseguenze mortali per improvvise frenate dovute a code o rallentamenti. Senza dimenticare il differenziale di velocità fra veicoli. Inutile dire che si avrebbe più consumo, più inquinamento e un guadagno di soli pochi minuti anche in tratti di qualche centinaio di km. In sostanza si correrebbe di più per fermarsi poi più spesso per più frequenti tamponamenti. E' ovvio e matematico.

5) Alcol e droga

Siamo favorevoli all'inasprimento delle sanzioni penali per gli artt. 186 e 187 CdS, anzi plaudiamo anche all'introduzione di meccanismi che permettano di accertare la guida alterata sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e psicotrope, perché – finalmente – si è preso atto che il “drogometro” è di difficile realizzazione. Presso il Ministero della Giustizia si può verificare l'emissione di pochissime condanne ex art. 187 CdS, a causa dell'impossibilità di provare l'assunzione della

droga prima di essersi messi alla guida e stabilirne l'attualità degli effetti. Siamo certamente favorevoli all'alcolock anche se riteniamo sia di difficile attuazione senza specifiche disposizioni, rispetto ad un sistema che potrebbe prestarsi a "furberie".

ASAPS chiede come già fatto durante le audizioni precedenti, che l'obbligo di alcolock ci sia anche a seguito di condanna per omicidio stradale e lesioni personali stradali aggravate dalle condizioni di ebbrezza. Oggi tale ipotesi non è prevista e paradossalmente non è accettabile che lo sia per un conducente che è sorpreso alla guida con 0,81 gr/l e sfortunatamente per lui fermato ad un posto di controllo e non per chi ha ucciso con lo stesso tasso alcolemico. **Siamo anche favorevoli ad una norma che imponga il pagamento delle spese sanitarie per i danni provocati alle controparti quando si è trovati positivi alcol e droga, comprese le spese per gli accertamenti medico-legali.**

6) Uso cellulari e smartphone

ASAPS – e lo diciamo in ogni audizione compresa a questa importante Commissione parlamentare – plaude al DDL n. 1086 che prevede la sospensione immediata alla prima violazione dell'art. 173 in materia di utilizzo del cellulare alla guida, il vero virus stradale dei nostri giorni; non è più pensabile di avere comportamenti gravissimi con automobilisti che guardano solo il volante anziché il parabrezza, basti notare quanti incidenti gravissimi in autostrada sono avvenuti, con autovetture che sono state distrutte dopo essersi infilate sotto autocarri per non aver visto il pericolo di una coda o di una frenata improvvisa davanti a sé.

Oltre alla massima celerità nell'approvazione definitiva vi chiediamo però di **velocizzare l'introduzione di telecamere omologate (si raccomanda apposito decreto per evitare quanto accaduto agli autovelox) a sanzionare i comportamenti di cui all'art. 173 CdS.** E lo sapete perché? Per quanto abbiamo detto prima, se la distrazione è tra le prime cause di incidente stradale, se gli organici delle forze dell'ordine sono i peggiori degli ultimi 40 anni (1984-2024), se in Italia secondo i dati Istat le violazioni effettuate nell'anno 2022 per l'uso del telefonino alla guida sono state appena **123.717 (!)**, 338 ogni giorno in tutte le strade italiane (!!!) come possiamo pensare di contrastare questo bubbone stradale se non anche con l'utilizzo delle

telecamere che porterebbero anche fonti di prova di fronte alle migliaia di ricorsi davanti ai Giudici di Pace?

ASAPS inoltre chiede alla Commissione del Senato di **valutare la possibilità che l'uso del cellulare alla guida in caso di incidente stradale, diventi una aggravante della legge sull'Omicidio stradale.**

7) Mini-sospensione

Anche su questa novità siamo favorevoli, ben consapevoli che per gli organi di polizia stradale, questa sia una procedura che aggraverà il lavoro, ma è finalizzata a dare un segnale molto forte ai conducenti patentati, a cui si toglierà per 7 o 15 o 30 giorni la possibilità di condurre un veicolo (tranne biciclette e monopattini naturalmente).

L'elenco delle violazioni previste è lungo ed articolato, ma **abbiamo perplessità sul fatto che la mini-sospensione della patente venga attuata solo per coloro che hanno meno di 20 punti sulla patente.**

In Italia su un totale di **39,2 milioni di patentati**, in base alle statistiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono appena **818 mila** (poco meno degli abitanti di Torino per comprendere meglio) quelli che, oggi, hanno meno di 20 punti. Per cui solo **818.000** patentati potrebbero incappare in una mini-sospensione della patente. Cioè il **2,5%**! **Ci chiediamo se abbia senso una applicazione così ridotta verso una vasta e potenziale platea di patentati.**

Ricordo anche che **non esiste un esame per il corso recupero-punti (andrebbe introdotto anche in forma semplificata)** ed è frequente una comunicazione di dati alla polizia ricondotti a soggetti ultra80enni per evitare decurtazioni o peggio la revoca della patente perché i punti sono finiti. Va individuata una soluzione per i conducenti professionali e su questo occorre un valido strumento amministrativo.

Inoltre **chiediamo di inserire tra le decine di violazioni che prevedono la minisospensione anche l'art. 141 co. 2** (*"Il conducente deve sempre conservare il controllo del proprio veicolo ed essere in grado di compiere tutte le manovre necessarie in condizione di*

sicurezza, specialmente l'arresto tempestivo del veicolo entro i limiti del suo campo di visibilità e dinanzi a qualsiasi ostacolo prevedibile.”) quello maggiormente sanzionato in occasione di incidenti stradali e di fuoriuscite autonome, che se non inserito nell’elenco della minisospensione lascerebbe un grave buco nel sistema sanzionatorio che si intende introdurre.

8) Monopattini ed educazione stradale

Come ASAPS osserviamo i nuovi fenomeni della micromobilità elettrica e se da una parte abbiamo visto di buon occhio un nuovo veicolo che aiuta a contrastare l’inquinamento ambientale, dall’altra abbiamo assistito ad un uso distorto e contrario a molte norme di normale prudenza che hanno portato ad alcune decine di morti dal 2020, quando a giugno ci fu il primo monopattinista deceduto a Budrio.

Molti incidenti analizzati da ASAPS vedono il coinvolgimento di giovani e giovanissimi, anche di chi non ha ancora compiuto 14 anni, età con cui si può iniziare ad utilizzare il monopattino, con sinistri gravi anche in piccoli centri urbani. Su questo un forte richiamo va fatto ai genitori e a chi cura la patria potestà, per una maggiore vigilanza, dimenticandosi che l’utilizzo del monopattino su strada non può essere considerato alla stregua di un gioco, e ASAPS lo dice dal 2019 a gran voce, visto che poi le sanzioni sono a carico degli stessi genitori. Su questo fronte spiccano positivamente gli aumentati controlli, con pattuglie dedicate, da parte delle Polizie Locali con centinaia di sanzioni, come a Roma, Milano, Torino, Genova, Bari, Verona.

ASAPS è favorevole all’introduzione del “**targhino**”, registrato all’Anagrafe Nazionale dei Veicoli presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, in modo da permettere sempre agli organi di polizia stradale di individuare con certezza proprietario e conducente, in caso di sinistro e di contestazione di violazione alle norme di comportamento; se la collaborazione delle aziende di sharing fornisce una certa sicurezza (anche se sugli abbandoni dei mezzi sui marciapiedi si può certamente fare di più, considerato che spesso le aziende ricorrono ai Giudici di Pace avverso i verbali per divieti di sosta e non sempre forniscono i dati degli utilizzatori), sui veicoli privati siamo molto distanti da individuare proprietario e conducente; è vero che in Europa finora solo la Germania ha introdotto l’obbligo di targatura ai monopattini. E **siamo favorevoli all’obbligo per tutti i monopattini di assicurazione RC per responsabilità verso**

danni a terzi; vero che le delibere di Giunta comunale che autorizzano la circolazione sulle proprie strade delle aziende in sharing già oggi impongono la presenza di copertura assicurativa, nulla però si dice nell'attuale panorama legislativo verso analoghi obblighi per i mezzi privati; con l'approvazione della norma ci sarà l'equiparazione tra le due tipologie, altrimenti continuerà ad esserci una disparità tra chi otterrà un risarcimento (incidente con monopattino in sharing) e chi invece dovrà subire danni materiali e fisici senza ricevere alcun risarcimento (sinistro con monopattino privato); per l'obbligo del casco **occorre** verificare annualmente i dati ISTAT sull'andamento degli incidenti con il coinvolgimento di monopattini, per valutare possibili obblighi negli anni successivi; ASAPS chiede che nei programmi delle scuole secondarie di secondo grado, nell'ambito delle lezioni di educazione civica, come previsto dalla Legge nr. 92/2019, e più specificatamente di quanto previsto quando si parla di "**educazione stradale**", vengano divulgate le buone regole di comportamento alla guida di mezzi di micromobilità elettrica, biciclette comprese, anche attraverso lezioni tenute da appartenenti agli organi di polizia stradale ed ASAPS è totalmente favorevole a riconoscere un bonus aggiuntivo a chi frequenta con profitto i corsi di educazione stradale, nel momento in cui supera l'esame della patente.

9) Trasporto pesante

Va incrementato il sistema dei controlli (anche da remoto con le nuove tecnologie) in particolare sui tempi di guida e di riposo dei conducenti, spesso sfruttati e costretti a sforare i tempi previsti. Va ampliata e di molto la casistica dei controlli immediatamente successivi presso le imprese di trasporto titolari dei carichi. Deve essere riproposta una vera polizia dei trasporti, in un paese che vede l'80% delle merci transitare su gomma, non si può più improvvisare su questo segmento della mobilità.

Va affrontato il delicato tema dei riposi lunghi per i conducenti di veicoli pesanti, vanno assolutamente potenziate le reti dedicate all'accesso alle aree di sosta adeguatamente attrezzate per il riposo, le funzioni igieniche e tutto il resto,

Tenuto conto che **non è consentito effettuare il periodo di riposo settimanale regolare (almeno 45 ore consecutive) a bordo del veicolo** (*sentenza Corte di Giustizia UE del 20/12/2017 n. C-102/16 Secondo la Commissione UE tali criteri possono essere soddisfatti da*

*diversi tipi di sistemazione come, ad esempio, un **hotel**, un **appartamento di motel in affitto** o una **casa privata**. Le eventuali spese per l'alloggio sono poste a carico del datore di lavoro.).*

Un conducente non adeguatamente riposato costituisce un vero pericolo per la sicurezza stradale spesso con effetti drammatici.

Serve poi una valorizzazione della formazione per gli autisti/conducenti.

Va rivisto anche il sistema sanzionatorio riconducibile ai periodi di guida e di riposo dei conducenti con particolare riferimento anche alle frequenti manipolazioni/alterazioni del cronotachigrafo e/o del limitatore di velocità. Su questo, insistiamo, va di volta in volta chiamata in causa l'impresa di autotrasporto fino ad arrivare al blocco della attività dopo una serie di violazioni accertate dalla polizia su strada.

10) Prestanomi

Il fenomeno dei soggetti proprietari di decine di veicoli, nonostante siano nulla –tenenti, è sempre più presente; i veicoli vengono poi usati dalla criminalità comune e sono protagonisti di atti di pirateria che necessita urgentemente dell'approvazione di nuove norme per meglio contrastare un fenomeno, mai così presente e dilagante. Manca ad oggi, lo ripetiamo ancora, il decreto attuativo che era previsto dalla legge nr. 120/2010. Vi chiediamo di inserire nel DDL del Governo gli articoli che erano previsti nel decreto attuativo mai venuto alla luce, per fornire maggiori strumenti agli organi di polizia stradale.

11) Utilizzo artifici tecnologici per superare gli esami della patente

ASAPS non ha compreso perché in sede di Commissione Trasporti alla Camera non sia stato approvato l'emendamento che prevedeva l'inasprimento delle sanzioni (oggi ridicole legate ad un Regio Decreto del 1925) per i comportamenti "furbeschi" gravi per ottenere una patente con l' "aiutino tecnologico". Oggi questi reati gravi per chi utilizza tecnologie per superare gli esami della patente (fenomeno sempre più presente in tante Motorizzazioni), vengono contrastati con una norma inappropriata. Non sono più accettabili sanzioni penali ridicole e vanno introdotte da subito sanzioni penali più pesanti, che permettano anche l'arresto in flagranza di reato. Ogni mese sono centinaia i casi di soggetti stranieri sorpresi ad utilizzare telecamere e microfono con

auricolari per superare la prova scritta, con organizzazioni criminali su tutto il territorio nazionale che operano grazie anche a proventi economici di livello elevato. Su questo tema chiediamo di valutare esperienze positive tra le Motorizzazioni Civili e i singoli Comandi di Polizia Stradale o Polizia Locale, come avvenuto a Verona e in Lombardia, con una maggiore attenzione all'introduzione di tecnologie ad uso preventivo per scoprire l'uso di telefonini e telecamere nascoste.

ASAPS chiede pertanto che venga approvato l'emendamento già presentato alla Camera, anche perché il bene messo a repentaglio è la pubblica incolumità, avendo sempre un maggior numero di guidatori "furbetti" ma senza alcuna preparazione e conoscenza delle più elementari regole del codice della strada.

12) Telecamere e sanzioni automatizzate: siamo favorevoli – come riportato nel DDL approvato alla Camera - all'utilizzo delle telecamere anche per tante altre violazioni rispetto alle attuali, a tutela degli utenti deboli come pedoni, ciclisti e motociclisti, ma soprattutto per l'utilizzo del cellulare alla guida.

13) Tutela dei ciclisti e pedoni

ASAPS è favorevole ad introdurre nuove norme a tutela dei ciclisti, anche se rimane di difficile attuazione la possibilità di introdurre il 1.5 mt di distanza laterale in fase di sorpasso, su cui si invita la Commissione a valutare uno strumento giuridico più attuabile da parte degli organi di polizia stradale preposti ai controlli e alle sanzioni. Eliminando anche dal testo il limite dell' "ove possibile". Va potenziato il sistema di protezione effettiva per la circolazione dei ciclisti in particolare anche nelle aree urbane. Con provvedimenti che non si possono scrivere ovviamente in un CdS, ma nei piani di finanziamento per la messa "a terra" di reali misure concrete sulla viabilità.

Va poi sottolineata la necessità di attivare una serie di reali misure di protezione per i pedoni con gli interventi strutturali più che noti e mai sufficientemente attivati. Segnaletica orizzontale, verticale e soprattutto luminosa. Con corredo di efficaci dissuasori della velocità. Non è possibile che l'attraversamento sulle strisce pedonali sia un fattore di rischio continuo. Si dovrà arrivare ad una sorta di "pedovelo" che registri le mancate precedenza degli automobilisti ai pedoni in attraversamento?



Nel ringraziare per l'audizione concessa, ASAPS rimane a disposizione della Commissione e di tutti i Senatori per ulteriori approfondimenti, nella speranza che ci sia una approvazione più rapida possibile anche rispetto alla lunghissima delega al Governo dei tanti decreti che dovranno riordinare le regole sulla strada dei prossimi trent'anni.

Forlì, 14 maggio 2024

IL PRESIDENTE
Giordano Biserni

(1) Il Centauro rivista ufficiale ASAPS n.261, mese di novembre/dicembre 2023 articolo di Lorenzo Borselli