

DIREZIONE GENERALE

NOTA TECNICA
Roma, 2 luglio 2024

**COMMISSIONE AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA,
ENERGIA, LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI,
INNOVAZIONE TECNOLOGICA**

**SENATO DELLA REPUBBLICA
AUDIZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 1086
“CODICE DELLA STRADA, INTERVENTI IN MATERIA
DI SICUREZZA STRADALE E DELEGA AL GOVERNO
PER LA REVISIONE DEL CODICE DELLA STRADA”**

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

Il progetto di legge di cui in epigrafe è organizzato in 5 titoli ed in capi che variano da titolo a titolo per complessivi 36 articoli. Idealmente si possono distinguere due sezioni: la prima dedicata agli interventi più urgenti in materia di sicurezza stradale e, principalmente, alla micromobilità, alla sicurezza della guida e ai controlli sulla sosta degli autoveicoli; la seconda è volta ad avviare una revisione organica del codice della strada (cds) in quanto nel tempo si sono succeduti interventi normativi che hanno reso la relativa disciplina di difficile interpretazione e applicazione.

Nello specifico, per la prima parte:

- Il titolo primo **“degli illeciti, delle sanzioni, della formazione e del rafforzamento del controllo”** è declinato in tre capi e tratta principalmente di guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti, o con il cellulare in mano, con modifiche al codice della strada e al codice penale vigenti, e concernenti l'uso del “nuovo” dispositivo *alcolock*, della sospensione della patente di guida, di abbandono animali e di accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatici, di accertamento delle violazioni della velocità nella navigazione.
- Titolo secondo **“micromobilità”** è declinato in due capi e tratta principalmente di modifiche alla disciplina della ciclabilità e della circolazione dei motocicli su autostrade e su strade extraurbane principali con modifiche al vigente codice della strada.
- Titolo terzo **“dei segnali e delle regole di comportamento in casi particolari”** è declinato in due capi e tratta dei passaggi a livello ferroviari, mobilità delle persone con disabilità visiva, gallerie ferroviarie, auto di sicurezza, safety car, pannelli con valore prescrittivo, rigoroso obbligo di circolazione a destra, con modifiche al vigente cds.
- Titolo quarto **“della circolazione in casi particolari e delle strade”** è articolato in due capi e tratta della disciplina e della tariffazione della sosta, delle ZTL con le relative sanzioni, circolazione fuori dai centri abitati, della circolazione in casi particolari e delle strade, della circolazione in ambito portuale, della locazione senza conducente, con modifiche al vigente cds. In particolare, all'art 23, lett. C), è **consentito, alle persone con disabilità munite di contrassegno speciale, sostare, oltre agli stalli dedicati, gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento.**

L'obiettivo che si coglie è di limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli nel caso in cui risulti necessario ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria.

In sintesi, nella rappresentazione di seguito si rappresenta il confronto fra le principali norme del cds attualmente in vigore e le norme modificative più significative e di impatto sulla sicurezza, contenute nel disegno di legge di cui in parola, con a seguire alcuni dettagli o specificazioni:

	Com'è oggi	Con la riforma
ALCOL	Guida con tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5 sanzione da 800 a 3.200 euro. sospensione della patente fino ad un anno, rischio arresto	Per ebbrezza grave si aggiunge l'obbligo di installazione per 2 o 3 anni dell'alcolock che impedisce l'accensione del motore con la minima traccia di alcol
DROGHE	Per contestare il reato di guida sotto effetto di droghe Il guidatore deve essere in stato di alterazio- ne	Basterà la positività al test antidroga che rileva la presenza in corpo di sostanze agglunte anche qualche giorno prima
GUIDA CON IL TELEFONO IN MANO	Multa da 165 a 660 euro e via 5 punti dalla patente, Sospensione in caso di recidiva	In aggiunta: multa da 250-1000 euro, stop immediato della patente e, se si viene fermati per strada e si hanno meno 20 punti sulla patente, altra "mini" sospensione
NEOPATENTATI	Per il primo anno si possono guidare solo auto fino a 55kW/t e 70kW (M1)	Per i primi tre anni si possono guidare auto fino a 75kW/t e 105 kW (M1)
MONOPATTINI ELETTRICI	Obbligo di casco solo fino al 18 anni	Obbligo di casco, targa, assicurazione Rc. Limite di circolazione alle città

FONTE: rapporto aci-Istat 2023

Ai casi tipizzati va aggiunta la previsione del carcere per chi abbandona animali per strada che divengono causa di incidenti stradali.

Altri interventi significativi riguardano **sanzioni più pesanti per chi occupa aree per i disabili o per quelle dedicate agli autobus.**

Sono previste mini-sospensioni della patente per chi viola il divieto di sorpasso, le norme sulla precedenza, il rispetto dei semafori, sosta in luoghi pericolosi o non usa cinture e seggiolini. In tutti questi casi l'efficacia della deterrenza è limitata perché si applica (come nel caso dell'uso del cellulare) solo se l'agente di polizia ti coglie sul fatto e si rivolge ad una piccola platea: solo il 2% degli automobilisti ha meno di 20 punti sulla patente.

Vi è maggiore fermezza per chi circola contromano (se causa uno scontro con vittime o lesioni gravi o gravissime verrà aggiunta la confisca del mezzo) e più tolleranza per chi infrange il divieto di ingresso nei centri storici (ZTL): **l'incauto automobilista non potrà ricevere più di una multa lo stesso giorno.**

Si prevede, inoltre, l'aumento delle piste ciclabili, in linea con la politica comunitaria e nazionale di incentivo all'uso della bicicletta - mobilità dolce -, con la prescrizione che gli automobilisti mantengano un metro e mezzo di distanza quando sorpassano una bicicletta.

Quanto alla sosta e alla circolazione, il titolo IV si propone di garantire un migliore uso del suolo e una più efficiente gestione degli spazi in ambito urbano, con particolare riguardo ai veicoli elettrici e quelli a servizio di persone con disabilità. Inoltre, si introduce il principio per cui **oltre alla sanzione l'automobilista deve la tariffa non corrisposta.** Situazione questa presa in considerazione in maniera autonoma da alcune Amministrazioni Comunali (Genova e Vicenza), che hanno introdotto

il cd. "multino" di natura civilistica e che ha superato positivamente il vaglio della Corte di cassazione in sede di ricorsi. Ora tutte le amministrazioni sono tenute a recuperare la tariffa evasa secondo le indicazioni contenute nel progetto di legge.

Addio alle zone 30: i Comuni dovranno motivarle al MIT; ulteriore esempio di centralismo e limitazione dell'autonomia dell'ente locale ma allo stesso tempo una opportunità e uno sprone per le amministrazioni locali che potranno proporre un progetto complessivo che affianchi al limite di velocità una serie di interventi per una mobilità sostenibile. Più che zone 30, città 30.

Per una trattazione omogenea e coordinata si ritiene di dover affrontare prima la questione autovelox, da trattare per quanto **previsto dall'art. 6 del progetto di legge *de quo*, che disciplina le modalità di accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo da remoto tra cui vi rientra indiscutibilmente l'autovelox.**

La recente ordinanza n.10505/2024 della seconda sezione civile della Cassazione che considera **conformi solo le apparecchiature omologate, comporterà quasi sicuramente una modifica del citato articolo e delle norme correlate.** Certo è che la previsione dell'accertamento con la stessa apparecchiatura, peraltro già in essere, che misura la velocità e anche altre infrazioni quali la mancanza della revisione o della copertura assicurativa va assolutamente difesa e meglio chiarita per evitare interpretazioni contraddittorie.

Per inciso, l'assenza della copertura assicurativa dei veicoli è stimata in circa tre milioni di veicoli circolanti, pari al 5,6% del parco complessivo, con un mancato incasso di premi assicurativi pari a circa un miliardo di euro. Inoltre, ed è il pericolo maggiore e più preoccupante: sussiste il rischio elevato, per chi è coinvolto con ragione in un sinistro con un veicolo sprovvisto di copertura assicurativa, di non venire risarcito del danno di qualsiasi natura subito.

Forse si potrebbe prevedere l'accertamento con apparecchiature elettroniche anche per l'utilizzo del cellulare alla guida (il 24% degli incidenti stradali sono da attribuirsi all'uso del telefono alla guida che causa quasi 400.000 incidenti l'anno) o il mancato rispetto degli attraversamenti pedonali. Si attendono sviluppi.

AUTOVELOX: meno "autonomia ai Comuni"

L'annunciato decreto autovelox 11 aprile 2024 è stato pubblicato nella G.U. serie generale n.123 del 28/05/2024, definisce le modalità di collocazione ed utilizzo delle postazioni di controllo della velocità. In altre parole, quando, a che condizioni e dove posizionarli; compito affidato al Prefetto su richiesta della Amministrazione locale competente.

L'autovelox dovrà essere segnalato in anticipo, ad una distanza di almeno mille metri sulle strade extraurbane principali, 200 metri sulle strade urbane a scorrimento e 75 sulle altre strade. Gli autovelox potranno essere installati solo se viene documentata l'impossibilità delle forze dell'ordine di fermare i veicoli in quella zona.

Per evitare inutili vessazioni, in caso di più violazioni entro la stessa ora e sulla stessa strada si pagherà solo la sanzione prevista per la violazione più grave, ma aumentata di un terzo.

Niente radar in città sotto i 50 km orari. Non sarà invece possibile mettere autovelox nelle aree con limite sotto i 50 chilometri orari. I dispositivi a bordo di un veicolo in movimento potranno essere utilizzati solo se vi è la contestazione immediata. Anche nelle "strade" di Venezia sarà possibile accertare e sanzionare la velocità dei natanti grazie al barcavelox.

Ai Comuni, in ogni caso, non è richiesto di applicare la normativa nell'immediato: hanno un anno intero dall'entrata in vigore del provvedimento per regolarizzare le loro politiche sulle strade. Nel seguito verranno espresse delle considerazioni specifiche per l'autovelox.

SULLE STRADE EXTRAURBANE

Autorizzata la riduzione di 20km/h

ESEMPI

Limite a 110	90km/h
si può ridurre a	
Limite a 90	70km/h

Tutti gli altri dovranno essere rimossi o spenti

CENTRI URBANI

Divieto di installazione sotto i 50km/h anche davanti alle scuole dove il limite è a 30km/h

Per quanto riguarda l'analisi della seconda parte del provvedimento, il Titolo quinto **“delega al governo e delegificazione in materia di circolazione stradale e disposizioni finali”** viene declinato in due articoli.

Il Governo è delegato ad adottare, **entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi per rivedere e riordinare la legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale recata dal codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, apportandovi le modifiche necessarie in conformità ai principi e criteri direttivi di cui ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo e introducendo le necessarie disposizioni di carattere transitorio.**

Atteso l'interesse per tutti i criteri e gli indirizzi di carattere generale di cui all'art. 35, comma 2, sembra corretto evidenziare la lett. c **“riassetto delle competenze tra gli Enti Istituzionali in materia di viabilità, anche con riguardo alle previsioni di limiti alla circolazione”**, e la lett. d **“strategie di prevenzione adeguate, anche mediante iniziative volte a sensibilizzare gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado, sulle conseguenze degli incidenti stradali e delle loro cause”**.

Posto, inoltre, che il comma 3 prevede che i decreti legislativi da adottare debbano osservare i principi e i criteri direttivi declinati dal citato comma, si segnalano quelli di maggiore impatto, quali indicati dalle lettere:

- a) Riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada, che sembra preludere ad una armonizzazione della copiosa normativa italiana ed europea in tema di circolazione, dando vita ad un codice completo ed aggiornato quasi un T.U. della circolazione stradale.
- c) **Armonizzazione delle disposizioni del codice della strada con la disciplina in materia di disabilità e revisione della disciplina della circolazione dei veicoli per uso di persone con disabilità.**
- f) Revisione e semplificazione del procedimento sanzionatorio per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza, articolato in 5 punti di cui l'ultimo assume particolare interesse: **revisione della disciplina in materia di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per violazione del cds tenuto conto anche degli esiti delle relazioni predisposte dagli enti locali sulla destinazione dei proventi derivanti dalle violazioni dei limiti di velocità.**
- g) Semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali, anche prevedendo una disciplina semplificata per eventuali atti di preavviso di accertamento e conseguenti pagamenti, al fine di ridurre gli oneri a carico del cittadino e della PA, assicurando una notificazione tempestiva, con particolare riferimento all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in forma ridotta senza spese di notificazione.

- m) Revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, con l'obiettivo della massima semplificazione delle procedure.
- q) **Revisione della disciplina generale delle modalità di sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità ovvero di donne in stato di gravidanza o di genitori con bambini di età inferiore a due anni, anche finalizzati alla riserva di adeguate aree dedicate.**
- t) Attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani.
- z) **Miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità.**
- bb) Riordino e semplificazione della disciplina relativa alla conferma della validità della patente di guida per conducenti con disabilità, diabetici e affetti da patologie neurologiche.

A seguire, il comma 4, lett. h), stabilisce l'introduzione e definizione, nella classificazione dei veicoli, dei veicoli a pedali adibiti al trasporto pubblico e privato, di merci e persone; il comma 4 lett. q), disciplina il processo di trasformazione digitale esteso progressivamente a tutte le infrastrutture appartenenti al sistema nazionale integrato dei trasporti, di cui all'allegato "Connettere l'Italia" al documento di economia e finanza del 2017, oltre che ad altre infrastrutture di completamento, tenuto conto che tutte le infrastrutture stradali anche in ambito urbano e i servizi di cui alla piattaforma C-ITS, istituita dalla Commissione Europea, interagiscono sempre più con i veicoli ad elevato livello di automazione e connessione che le percorrono.

Dulcis in fundo quanto previsto al comma 8 "il governo è autorizzato a adottare entro tre anni dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di attuazione della delega, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive degli stessi, con le medesime procedure e nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi, al fine di tenere conto di eventuali criticità emerse nella fase di prima applicazione e di porvi rimedio".

Il progetto di legge in discussione al Senato, come detto, prevede una serie di interventi in materia di sicurezza stradale a cui dovranno seguire alcuni provvedimenti attuativi (vedasi ad esempio il dispositivo *Alcolok*, le cui caratteristiche vanno definite entro sei mesi dal MIT) o di modifica del regolamento di attuazione, oltre alla delega al governo a adottare una serie di scelte secondo i principi indicati e nelle materie previste.

Alcune premesse e considerazioni di merito

Per completezza, a compendio della normativa sugli autovelox la recentissima ordinanza della Corte di cassazione che considera conformi solo le apparecchiature omologate e di cui si è detto

prima. La premessa suggerisce, proprio per i tempi lunghi di attuazione di evitare considerazioni e valutazioni di tipo strettamente giuridico/esegetico. In realtà ed in maniera pragmatica lo scopo è di capire quanto l'impianto proposto nella sua intelaiatura possa perseguire in concreto un miglioramento della sicurezza stradale anche attraverso una maggiore chiarezza espositiva.

L'analisi è distinta in due parti, la prima riferita al progetto di legge e la seconda al decreto autovelox. A seguire alcuni dati statistici forniti in parte dal MIT e in parte da altre fonti che possono rappresentare il punto di riferimento e di confronto sui risultati che il complesso delle nuove norme improntate alla sicurezza saprà/potrà raggiungere.

Sulle strade Italiane nel 2022 le vittime sono state 3159 (quasi 9 persone al giorno), 223.475 sono stati i feriti su 165.889 incidenti stradali, in linea con la tendenza pre-covid. In ambito urbano si verificano il 73% circa degli incidenti, con 155.934 feriti e 1.333 morti (1.531 morti su strade extraurbane e 295 in autostrade e raccordi). Le principali cause che generano incidenti sono la distrazione alla guida (15%), il mancato rispetto della precedenza o del semaforo (13,7%) e l'eccesso di velocità (9,3%).

Gli utenti più vulnerabili (pedoni, utenti di biciclette anche elettriche, monopattini elettrici, ciclomotori e motocicli) rappresentano il 49,3% dei morti sulle strade (il 15% sono pedoni). Il dato rilevante è che **il 90% degli incidenti stradali è causato da un comportamento scorretto del conducente alla guida**. Gli incidenti stradali sono la prima causa di morte tra i giovani di fascia 11-24 anni. IL costo sociale degli incidenti nel 2022 ammonta a quasi 18 miliardi di euro (0,9 del PIL nazionale).

In Europa, sempre nel 2022, il numero dei morti per incidenti stradali è stato di 20.594 di cui 7.880 in ambito urbano. Prime stime del numero dei morti nel 2023 registrano un miglioramento medio del 10% rispetto al 2019 a livello europeo, mentre l'Italia migliora solo del 2%.

Ciò posto per quanto concerne gli aspetti di *safety*, in Italia il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha definito la strategia per la riduzione del 50% entro il 2030, dei morti e dei feriti gravi dovuti a incidenti stradali rispetto all'anno 2019. Il Piano elenca le azioni da realizzare nei prossimi anni per procedere in modo spedito verso il raggiungimento di questo obiettivo: dagli interventi per la manutenzione delle infrastrutture stradali, alla cultura della sicurezza per ridurre i comportamenti sbagliati, agli investimenti sulle nuove tecnologie per migliorare la sicurezza delle infrastrutture e della mobilità.

La sfida del PNSS 2030 è realizzare un sistema innovativo di mobilità più sicuro ed ecologico. L'approccio del piano è quello suggerito a livello internazionale, basato sul cosiddetto *safe system*.

Il *safe system* rappresenta un cambiamento importante rispetto all'approccio seguito in passato, in quanto ribalta la visione fatalistica secondo cui gli incidenti stradali sono il prezzo da pagare per garantire la mobilità e si prefissa l'obiettivo di eliminare le vittime di incidenti stradali e lesioni gravi a lungo termine, con obiettivi intermedi da definire negli anni.

Va verificato se le misure previste nel disegno di legge per la riforma del codice della strada sono in linea oppure ci allontanano dal piano di sicurezza stradale 2030, come viene sostenuto nel Rapporto Mobilitaria 2024.

In ogni caso non si può non rilevare quanto segue: per usare una espressione di Umberto Eco ci troviamo in presenza di una "opera aperta" ovvero di un cantiere con lavori in corso e possibilità di varianti in un arco temporale di almeno quattro anni (un anno per approvare i decreti legislativi e ulteriori tre per correggere il tiro). Periodo nel corso del quale la solidità dell'impianto proposto potrà essere messa in discussione non solo dalle varie associazioni o categorie interessate, prima fra tutte l'Anci e la conferenza Stato/Regioni, dall'AcI, ma soprattutto dai singoli cittadini mediante ricorso alla magistratura, con probabilità/possibilità di sentenze di merito tra loro contraddittorie, considerato che le norme lasciano spazio a diverse interpretazioni, per poi necessario rivolgersi alla Corte di Cassazione per dirimere il contrasto.

Assisteremo, dunque, ad una sorta di *work in progress* in cui alcune modifiche potranno essere dettate anche dalla esigenza di garantire il consenso dei cittadini.

Certo è palese che **l'autonomia delle Amministrazioni Comunali viene limitata**, a partire dalla istituzione di nuove ZTL o dalla scelta di dove collocare gli autovelox, **con titolarità e responsabilità delle decisioni in capo al Prefetto**, il quale deve comunque uniformarsi a criteri prefissati dalla normativa *de qua* divenendo una sorta di certificatore/garante della sussistenza dei requisiti richiesti sulla base delle motivazioni e delle circostanze di fatto adottate dall'ente locale.

Limitazioni che, a ben vedere, aumentano gli adempimenti amministrativi e, quindi, si pongono in controtendenza rispetto l'esigenza di semplificare l'attività della PA. Si auspica che, per il principio di trasparenza dell'azione della PA, ogni cittadino che lo richieda possa avere contezza dei provvedimenti adottati in tempi brevi; anzi sarebbe preferibile che i provvedimenti adottati dal Prefetto venissero resi pubblici senza necessità di accesso agli atti.

Vi è poi una tendenza, sicuramente positiva, sulla base dei contrasti giurisprudenziali accertati nel tempo a dirimere gli stessi in radice, ovvero in via normativa. Tale scelta trova conferma, ad esempio, nella previsione del pagamento di un'unica sanzione per eccesso di velocità maggiorata di 1/3 quando le violazioni accertate sono più di una sulla stessa strada nell'arco di un ora dalla

prima o per l'accesso senza permesso più volte alla ZTL nell'arco della stessa giornata. In entrambi i casi si era generato un contrasto nella giurisprudenza di merito; diverse pronunce dei giudici di Pace erano pervenute alle medesime conclusioni in via interpretativa mentre altre erano allineate e conformi alla normativa vigente da applicarsi in senso letterale.

Nelle fattispecie il contrasto è stato risolto con una previsione normativa di favore per l'automobilista, scelta sulla quale non tutti sembrano essere d'accordo; in particolare per quanto attiene all'eccesso di velocità in autostrada.

Ulteriore limitazione dell'autonomia degli enti locali la previsione di non poter collocare autovelox in città per limiti inferiori ai 50km/ora. Stante le premesse vi è il timore, forse a torto, che i provvedimenti che il Governo dovrà adottare entro un anno dalla approvazione del progetto di legge (art. 35), potranno contenere altre limitazioni alla autonomia degli enti locali, ad esempio per quanto attiene ai limiti di circolazione dei mezzi privati ed anche pubblici, motorizzazione e alimentazione e alle cd *low emission zone*, zone a basse emissioni con divieto di circolazione dei veicoli più inquinanti (oggi di competenza degli Enti locali) o per quanto attiene alla scelta di come utilizzare i proventi delle sanzioni che lascia spazio a diverse soluzioni rimesse al Governo.

Si auspica che l'utilizzo di tali risorse riguardi anche il miglioramento della accessibilità a favore delle persone con disabilità ed in particolare alle aree di fermata dei mezzi pubblici. Previsione colpevolmente assente in un contesto in cui il progetto di legge prevede diverse disposizioni a favore delle persone con disabilità, operative dall'approvazione definitiva dello stesso, mentre altre le indica fra i provvedimenti che il governo dovrà adottare benché di fatto già applicate da alcune Amministrazioni locali. *Ad abundantiam*, giova ricordare che è stato istituito un tavolo tecnico presso il MIT avente ad oggetto l'"accessibilità ai sistemi di trasporto" a cui partecipano diverse associazioni rappresentanti le persone con disabilità, le amministrazioni Comunali, le Regioni, le aziende di trasporto pubblico su ferro o gomma, le FS ed anche Federmanager.

Quanto all'utilizzo dei proventi da sanzioni amministrative, nelle more degli interventi del Governo, gli enti locali entro il mese di maggio successivo all'anno di riferimento sono tenuti a presentare una relazione attestante quale utilizzo ne sia stato fatto e non pare che il tema della accessibilità sia al primo posto.

Si auspica una reale applicazione dell'art. 208 del codice della strada mediante la verifica degli impegni di spesa formalmente previsti dall'articolo stesso per la sicurezza stradale. Oppure con indirizzi/prescrizioni conformi per la redazione dei piani urbani del traffico. Tale rischio sussiste e non può e non deve essere sottaciuto.

Sarebbe stato opportuno definire meglio prima ruoli e competenze dei vari enti locali coinvolti; per inciso, anche questo compito viene delegato al Governo per cui pare che lasci spazio a sperimentazioni in un campo in cui alcune certezze dovrebbero essere manifeste da subito.

Sempre in questa logica, con riferimento al comma 4, lett. Q, dell'art 35, ci si attende che la strategia sulla mobilità intelligente rappresentata dalla direttiva del parlamento Europeo 2661/2023 che modifica la direttiva 2010/40" sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto", venga recepita entro dicembre 2025 e possa essere attuata in maniera efficace e utile per il cittadino anticipandone i contenuti e gli effetti. Appare corretto pensarci per tempo.

Degni di nota due indirizzi forniti in sede di delega:

- **Semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali, con lo scopo di notificare on line il verbale al fine di far risparmiare le spese di notifica** dei verbali, pari a 14 euro, agli automobilisti sanzionati. Utilizzo di app. o foto del QR Code stampato sul verbale o sull'avvisatore. Va notato che peraltro tale sistema è già attivo in diverse città per cui ancora una volta si tende a cercare di uniformare l'applicazione con una scelta a livello centrale.
- **Strategie di prevenzione adeguate, anche mediante iniziative volte a sensibilizzare gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado, sulle conseguenze degli incidenti stradali e delle loro cause.** In linea con le previsioni PNNS 2030 di un forte investimento sulla cultura della sicurezza a partire dalla scuola allo scopo di ridurre al minimo i comportamenti sbagliati e aumentare il rispetto degli altri. Anche in questo caso, diverse amministrazioni locali già da tempo attuano iniziative idonee a promuovere comportamenti virtuosi tra gli studenti utilizzando una parte dei proventi delle sanzioni per violazione del cds. La citata previsione si ripromette di farla divenire un obbligo stante l'assoluta necessità di fare educazione civica nelle scuole.

Il contesto in cui si vuole intervenire - aree urbane ed extraurbane e autostrade - con la normativa per migliorare la sicurezza, evidenzia che le novità introdotte dal progetto di legge in parola non potranno avere l'efficacia auspicata se non si agirà contestualmente sulle infrastrutture stradali, sulla segnaletica e sul parco veicolare in circolazione.

Difatti non si può sottacere che ci troviamo spesso in presenza di infrastrutture stradali vetuste che necessitano di costanti interventi di manutenzione e di adeguamento della segnaletica per garantire la sicurezza degli utenti della strada. Il parco veicolare in circolazione, con un tasso di

motorizzazione fra i più alti, è obsoleto ed ha un impatto negativo sia sulla sicurezza stradale, che sull'ambiente.

Considerazioni in ordine a quanto previsto dal decreto autovelox

Alcuni dati di partenza: agli effetti dei controlli di velocità va rilevato come si perda la vita soprattutto sulle strade extraurbane (48,5%), nei centri urbani (42,2%) e per ultime arrivano le autostrade (9,3) dove è un dato di fatto vigilano gli autovelox e i tutor. Solo quest'ultimo dal 1999 a oggi, ha ridotto la mortalità del 75%.

Si tenga altresì conto che nel progetto di legge si prevede che le immagini tratte dalla videosorveglianza in autostrada potranno essere utilizzate per sanzionare i contravventori a norme del codice della strada purché vi sia la contestazione immediata da parte di pattuglie allertate dalla centrale operativa e solo se non possibile, contestarle successivamente tramite notifica.

Va poi evidenziato che **i luoghi in cui avviene il maggior numero di incidenti per tutte le cause sono i centri urbani**: il 73% e le previsioni per il futuro danno le città sempre più in espansione. Un nuovo fenomeno di urbanesimo che dovrà essere tenuto in considerazione.

Dati i numeri, come si suol dire, **il tema Autovelox va trattato in maniera pragmatica senza nessun tipo di pregiudiziale e distinguendo tra autostrade, strade extraurbane di ogni tipo e strade urbane, constatando cosa avviene in realtà**, tenendo in debito conto che le nuove regole si applicano sia ai dispositivi di nuova installazione sia a quelli già esistenti alla data di entrata in vigore del decreto; e non tutte le postazioni di rilevamento rientrano nelle nuove disposizioni. **Il decreto esclude infatti le postazioni fisse, mobili o a bordo di veicoli che sono presidiate e dove le violazioni vengono contestate immediatamente.**

Nelle autostrade viene utilizzato quasi esclusivamente il tutor la cui operatività viene normalmente segnalata così come nel caso di controlli con apparecchiature mobili o a bordo auto con la dicitura "attenzione controllo della velocità in corso". Inoltre, pare che il Tutor sia tarato con una tolleranza di circa 10 km rispetto il limite di velocità previsto. **Salvo la distanza tra un apparato e l'altro, che dovrà essere valutata in base alle indicazioni del decreto autovelox, non si può dire che si voglia far cassa mentre è palese che si vogliono prevenire gli incidenti attraverso il controllo della velocità, e i dati dimostrano che tale obiettivo è stato raggiunto e può essere solo migliorato.**

Venendo alle strade extraurbane con limite 110 o 90 a seconda della loro classificazione, riducibile di 20 km, è evidente anche da oggi e ancor di più dopo l'applicazione del decreto autovelox (i comuni

hanno un anno di tempo per adeguarsi) che quelli adeguatamente segnalati e fissi difficilmente rappresentano un “pericolo “per gli abituarini della strada e anche per gli occasionali che, per superare i limiti, debbono essere sopra pensiero o distratti.

Il problema dell'eccesso di velocità si ripropone subito dopo aver superato l'autovelox fisso mentre la prevenzione rimane costante laddove si sanziona sulla base della velocità media accertata in più punti di rivelazione posti sul percorso. Anche in tal caso la distanza tra le postazioni fisse viene definita a seconda del tipo di strada extraurbana dal decreto *de quo*.

Il vero problema è capire cosa succede per gli autovelox operanti nel periodo transitorio di attuazione delle nuove disposizioni. Vengono spenti e sospesa l'operatività in attesa che il Prefetto sulla base della richiesta degli enti locali interessati valuti la sussistenza dei nuovi requisiti (numero incidenti, impossibilità di contestazione immediata) e quanto alle apparecchiature dovranno essere omologate? Tali aspetti vanno adeguatamente chiariti e usciranno sicuramente dalle circolari esplicative da parte degli organi competenti del MIT.

Le città. Come detto, la maggior parte degli incidenti di qualsiasi tipo avviene nelle aree urbane. Limitandoci al tema della velocità va subito detto che ogni città per dimensioni, per la propria storia e per la collocazione geografica presenta situazioni particolari. Un aspetto comune a tutte è che il limite di velocità, di fatto, non può più essere considerato in maniera statica ma deve essere valutato ed accertato in maniera dinamica.

Parlare di limite di 30km/h nelle città capoluogo nelle ore di punta è irrealistico quando nei fatti la velocità media è di 10km e il controllo di velocità non ha alcun significato; meglio controllare altri comportamenti. Per cui nell'arco di 6/9 ore al giorno il limite 50 e il limite 30 sono irreali.

Sempre a proposito di limiti, vi sono poi zone della città in cui sono concentrati istituti scolastici e le università, dove peraltro nelle ore di punta, (entrata e uscita dagli istituti scolastici) sono presenti agenti di polizia locale, a cui si aggiungono le ZTL che normalmente ricomprendono i centri storici dove i limiti di velocità debbono essere necessariamente più bassi. Zone dove spesso si incontrano problemi per la sosta e dove si assiste spesso al fenomeno della sosta in doppia fila. **La tecnologia/digitalizzazione può sicuramente aiutare dando informazioni agli automobilisti sul cellulare o sugli apparati di bordo delle autovetture moderne, indicando dove vi sono posti disponibili per la sosta o eventuali intoppi al traffico con percorsi alternativi.**

I sistemi di MaaS operativi in città o nella regione consentono poi agli automobilisti di organizzare il proprio viaggio prevedendo dove sostare e fare della intermodalità o utilizzare la bicicletta, il car sharing od altro, come pure le analisi sugli spostamenti casa-lavoro o casa-scuola permettono alle

persone di muoversi in maniera alternativa fruendo anche di agevolazioni incentivate per ridurre la emissione di CO2 (car pooling autobus bicicletta ecc.): **in un concetto le città smart.**

Tutte accortezze che dovrebbero trovare casa nei piani urbani della mobilità sostenibile dove assume un ruolo centrale anche il tema della decarbonizzazione, che dovranno essere sempre più flessibili tenendo conto di dati mutevoli accertati quasi in tempo reale attraverso diverse fonti ed elaborati con l'intelligenza artificiale che li trasforma in input per apportare modifiche alla viabilità e alla mobilità.

Si aggiunga a questo la necessità/possibilità di avere una visione diversa della città promuovendo interventi di rigenerazione urbana, o di urbanistica tattica o, come sostiene l'Arch. Rota, di città sensibile che, quindi, ascolta e valuta le esigenze manifestate dal basso dai cittadini.

La premessa, non rappresenta il tema da sviluppare, ma delinea un possibile nuovo ed auspicato contesto, per evidenziare come **la velocità sia un problema relativo non valutabile e rilevabile in maniera standardizzata e appunto non avulsa dal contesto stesso**, perché i limiti variano continuamente nell'arco della giornata, per i più disparati motivi di cui si è detto, con la conseguenza, difficilmente ipotizzabile, che gli apparati di controllo siano adeguati in tempo reale e così pure la segnaletica. Possiamo tranquillamente dire che oggi nonostante lo sviluppo tecnologico in divenire e le città sempre più connesse non è possibile ipotizzare una variazione della rilevazione della velocità conforme alle repentine mutazioni dello stato dei luoghi, anche se temporanee e a seconda delle fasce orarie, tanto è vero che all'art.35, comma 3, lett. Z, del progetto di legge è prevista la possibilità con successivi provvedimenti di un **miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità.**

Tornando al tema autovelox, le finalità del decreto sono di limitare il più possibile la realizzazione di postazioni fisse senza contestazione immediata approvate dai Prefetti in presenza delle condizioni previste, ove il limite di velocità è di almeno 50km/h, e di non consentirlo laddove sono previsti limiti inferiori ai 50km/h, stabilendo in sostanza la regola che i controlli fatti con i vari tipi di apparecchiature elettroniche prevedano la presenza degli agenti o la visibilità delle autovetture con apparati a bordo e soprattutto **la contestazione immediata.**

Principio questo che alcuni ritengono difficile da far rispettare per carenza degli organici della polizia stradale, dei carabinieri e della polizia locale, al punto da sostenere che il non rispetto dei limiti sia da considerarsi un comportamento da comprendere più che da sanzionare. Opinione che non può essere condivisa a partire dal tema organici.

Se mancano agenti di polizia stradale o locale e carabinieri, si deve procedere alle assunzioni per necessità connesse alla sicurezza in senso lato. Non possono gli agenti di polizia locale essere sostituiti dagli autovelox fissi con la impossibilità di contestazione immediata. La risposta la si può trovare nel vigente codice della strada ed in particolare nell'art.141 -Velocità- di cui si citano per comodità il comma 1 "è obbligo del conducente di regolare la velocità del veicolo in modo che, avuto riguardo alle caratteristiche, allo stato ed al carico del veicolo stesso, **alle caratteristiche e alle condizioni della strada e del traffico e ad ogni altra circostanza di qualsiasi natura, sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose ed ogni altra causa di disordine per la circolazione**", e il comma 6 "il conducente non deve circolare a velocità talmente ridotta da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso della circolazione".

In tal caso, si avrebbe sempre **la contestazione immediata** (primo obiettivo del decreto autovelox, e non ci sarebbero postazioni fisse ritenute un modo per fare cassa) in ragione della specifica condotta dell'automobilista in determinate circostanze di traffico (situazione dinamica che tiene presente anche il pericolo che può procurare chi va troppo piano).

Verrebbe consegnato il verbale *brevi manu* evitando così le spese di notifica con possibilità per il contravventore di pagare entro cinque giorni la sanzione ridotta, **ma soprattutto si ridurrebbero drasticamente il numero dei ricorsi amministrativi o giurisdizionali con un notevole risparmio complessivo. Da ultimo e non meno importante, il controllo non riguarderebbe solo la velocità ma tutti quei comportamenti non rispettosi del codice della strada ed in particolare quelli incidenti sulla sicurezza oggetto del progetto di legge di interesse. Ulteriore effetto positivo: l'attenzione dell'automobilista dovrebbe rimanere costante lungo tutto il percorso scelto non potendo sapere dove può trovare agenti di polizia locale o di Stato o Carabinieri.**

L'applicazione dell'art 141 attualmente in vigore, **per le aree urbane**, darebbe una risposta a tutte le ragioni, condivisibili o meno, che hanno portato alla emanazione del decreto autovelox e alla proposta di legge di modifica del cds. Verrebbe aumentato apprezzabilmente il grado di sicurezza riducendo il numero degli incidenti con un presidio costante della viabilità nelle città e favorirebbe un rapporto sempre più diretto fra agenti e cittadini con una funzione preventiva e educativa. Per inciso, a chi obietta la carenza degli organici giova ricordare che il rilievo dell'eccesso di velocità con contestazione immediata prevede la presenza di due agenti a presidio della apparecchiatura elettronica e di altri due ad una distanza di X metri per fermare l'automobilista e procedere alla contestazione immediata.