



Nuove regole per la sicurezza stradale

Premessa

Il Nuovo Codice della Strada è entrato in vigore il 1 gennaio 2003. Da allora, non è passato anno senza che intervenisse qualche modifica dell'articolato da parte del Governo e del Parlamento. Negli ultimi anni, in particolare, si è assistito a modifiche approvate in previsione dei grandi flussi di traffico estivo, spesso sull'onda di situazioni peculiari venutesi a creare per incidenti particolarmente gravi o per l'attenzione dei mezzi di comunicazione. Anche quest'anno non sfugge alla regola: sono due i provvedimenti che vanno ad incidere sul codice, anche se soltanto uno è riuscito ad essere approvato prima della pausa estiva dei lavori parlamentari, entrando in vigore l'8 agosto 2009. Si tratta della Legge 15 luglio 2009, n. 94 "Disposizioni in materia di sicurezza pubblica", che ha apportato modifiche ad otto articoli e ne ha inseriti due ex novo. Ben più pro-

fondo è l'intervento progettato nel disegno di legge S.1720 che, approvato dalla Camera dei Deputati il 21 luglio, sarà discusso al Senato alla ripresa dei lavori.

Le modifiche già in vigore

La L. 94/09, più nota come "Decreto Sicurezza" contiene una serie di novità al Codice della Strada che sono già in vigore. L'art. 34-bis, punisce con una sanzione minima di 500 euro chi insozza le strade pubbliche. In materia di patente, si è attuata una stretta sui requisiti fisici, psichici e morali per il rilascio: in particolare è stata limitata al 30 settembre 2009 la facoltà dei medici di medicina generale di certificare l'esistenza di condizioni psicofisiche non ostative all'uso di un ciclomotore; oltre tale data, per ottenere il certificato d'idoneità alla guida di ciclomotori si seguiranno le regole in materia di accertamento dei requisiti previste per la

patente A. Viene inoltre esteso, con la modifica dell'art. 117, il divieto di guida di autoveicoli superiori ad una certa potenza, fissato per i neopatentati, a chiunque illecitamente importa, esporta, acquista, riceve a qualsiasi titolo o comunque detiene sostanze stupefacenti o psicotrope, e che per questi motivi subisce la sospensione della patente (divieto che dura tre anni dal rilascio della patente, a differenza del singolo anno per i neopatentati). L'art. 120, invece, è stato completamente riscritto, operando una stretta sui requisiti morali: a differenza del testo previgente, che prevedeva la revoca della patente per alcuni soggetti, tra i quali i delinquenti abituali e per professione, il nuovo testo prevede che tali soggetti non possano nemmeno conseguire la patente o il certificato d'idoneità per i ciclomotori; se le circostanze che impongono tale divieto intervengono quando la pa-

tente sia già stata rilasciata, rimane confermata la revoca, ed il soggetto in questione non potrà conseguire una nuova patente prima di tre anni. In tema di guida sotto l'influenza dell'alcool o di sostanze stupefacenti, si è intervenuti sugli artt. 186 e 187 inasprendo le sanzioni amministrative, sia pecuniarie che accessorie. Nel dettaglio, è stato raddoppiato il periodo di sospensione della patente, quando il tasso alcolemico supera gli 1,5 grammi per litro, se si è alla guida di un veicolo appartenente a persona estranea. Inoltre, chi guida in stato d'ebbrezza o sotto l'effetto di droghe di notte, precisamente tra le ore 22 e le 7, subirà l'aumento di un terzo dell'importo dell'ammenda; le circostanze attenuanti concorrenti con tale aggravante, poi, non potranno essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a questa. Le diminuzioni di pena si opereranno sulla quantità della stessa risultante dall'aumento conseguente all'aggravante. Il venti per cento dell'ammenda irrogata con la sentenza di condanna che ha ritenuto sussistente l'aggravante della guida notturna sarà destinata al fondo contro l'incidentalità notturna. Per quanto riguarda la copertura assicurativa, al fine di contrastare il crescente fenome-

no della contraffazione dei documenti assicurativi, si è modificato l'art. 193 prevedendo sempre la confisca amministrativa del veicolo che circoli senza copertura assicurativa e con appunto i documenti assicurativi contraffatti, nonché la sospensione della patente per un anno per il responsabile della contraffazione.

Le sanzioni.

L'incremento di un terzo delle sanzioni pecuniarie per le violazioni commesse tra le 22 e le 7 di cui su accennato è esteso ad una serie di comportamenti illeciti, tra i quali quelli riguardanti la velocità, il sorpasso, la distanza di sicurezza, la guida su autostrade. Sembra questa una fattispecie abbastanza complessa da gestire (soprattutto per le forze dell'ordine, considerando anche che di solito la notte le pattuglie in servizio sono in numero ridotto). Anche qui, l'incremento andrà ad alimentare il fondo contro l'incidentalità notturna. Da ultimo, sempre a proposito di sanzioni, l'intervento che forse più ha fatto e farà discutere, anche sui mezzi di comunicazione. L'art. 219-bis, dopo aver allargato al certificato d'idoneità alla guida di ciclomotori le sanzioni accessorie del ritiro, della sospensione e della

revoca (operazione su cui è difficile non essere d'accordo), ha stabilito che tali sanzioni si applicano al conducente munito di patente di guida anche quando la violazione della norma è commessa alla guida di un veicolo per condurre il quale la patente non è richiesta. In sostanza, un ciclista che passa col rosso può essere soggetto al ritiro della patente. Oltre che eccessiva la norma prevede un trattamento differente a seconda che possieda o no la patente di guida. Lo stesso articolo dispone l'applicazione del sistema a punti anche per il "patentino", come auspicato dall'ACI: anche ai certificati di idoneità, dunque, sono attribuiti i venti punti di cui alle patenti di guida, che saranno decurtati o incrementati in base alle stesse regole previste per le patenti dalla tabella dei punteggi di cui all'art. 126-bis del Codice della Strada. Rispetto al normale sistema in vigore per le patenti, però, sussistono due differenze: non si applica il raddoppio della penalizzazione prevista per chi ha la patente B da meno di tre anni (proprio perché tale norma è specifica solo per le patenti di guida); è valida solo per i conducenti maggiorenni, in quanto i minorenni non sono soggetti alle sanzioni amministrative (art. 2 L. 689/81).



SICUREZZA STRADALE

Le modifiche in discussione

A Il potenziamento dell'attività di educazione nelle scuole di ogni ordine e grado, affidata al Ministero dell'Istruzione, che provvede per decreto; i programmi dovranno obbligatoriamente essere svolti a partire dall'anno scolastico 2010-2011.
B L'introduzione della prova di guida pratica per il conseguimento del certificato d'idoneità alla guida di ciclomotori (misura ormai non più rinviabile, visto anche il fenomeno crescente, in certe realtà urbane, delle "minicar").
C L'introduzione della targa personalizzata anche per veicoli diversi dai ciclomotori.
D L'assegnazione agli enti proprietari della strada dei proventi derivanti dalla rilevazione di violazione dei limiti di velocità mediante apparecchiature automatiche (misura presa espressamente, come rilevato dal relatore del provvedimento, Senatore Cicolani, per "scoraggiare eventuali effetti distorsivi dell'impiego dei dispositivi per il rilevamento delle violazioni della velocità con apparecchiature presidiate e/o automatiche -nell'eventualità che gli stessi vengano utilizzati più per "far cassa" che per garantire la sicurezza stradale").
E L'introduzione della guida accompagnata per i minori che hanno compiuto 17 anni e sono già in possesso della patente di categoria A (tale ultima previsione assicura, rispetto ad una semplice condizione di età, la conoscenza delle norme del Codice e della segnaletica, avendo il minore già avuto modo di superare, oltre l'esame pratico, anche lo stesso esame teorico previsto per la patente di categoria B; tuttavia, condizioni così particolari rischiano di restringere di molto la portata del provvedimento, dato che la platea potenzialmente interessata è assai ridotta rispetto alla proposta dell'ACI di guida accompagnata a partire dai sedici anni).
F L'introduzione di sessioni di esercitazione alla guida in autostrada o strada extraurbana e in condizioni di visione notturna per chi aspira ad ottenere la patente di categoria B. Inoltre, l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida (foglio rosa) potrà essere rilasciata solo dopo aver superato l'esame di guida teorico (questa norma vale per tutte le categorie di patenti). L'utilità delle sessioni in autostrada è innegabile, e l'ACI aveva da tempo richiesto una norma in tal senso, mentre appare più opinabile l'utilità della norma che subordina il rilascio del foglio rosa al superamento dell'esame di teoria.
G La possibilità di disporre l'affidamento in prova ai servizi sociali in luogo dell'arresto previsto da alcune fattispecie del Codice della Strada.
H L'obbligo per il medico che viene a conoscenza in modo documentato di una patologia del suo assistito, che determina una diminuzione o un pregiudizio della sua idoneità alla guida, di darne tempestiva comunicazione scritta e riservata, nel rispetto delle disposizioni del codice in materia di protezione dei dati personali, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che dispone la revisione della patente. Analogamente per i responsabili delle infrastrutture in cui sia stato ricoverato un soggetto vittima di trauma cranico grave o in coma da più di 48 ore.
I L'obbligo per i ciclisti di indossare giubbotto o bretelle riflettenti di notte ed in condizioni di scarsa visibilità.
L L'ampia modifica delle regole in materia di autotrasporto per adeguarsi al regolamento CE
M n. 561/2006 (regole sociali per gli operatori del trasporto su strada: tempi di guida e di riposo, registri di servizio, documenti di viaggio).
N L'inasprimento delle sanzioni per guida in stato d'ebbrezza e l'introduzione del "limite 0" per i neopatentati ed i conducenti professionali (una misura del genere presuppone un deciso aumento del numero di controlli effettuati che, nonostante il miglioramento degli ultimi anni, resta molto lontano dagli standard degli altri Paesi europei).
O La destinazione a Ministeri ed enti locali di quote stabilite dei proventi delle sanzioni pecuniarie a fine di interventi nei campi, tra gli altri, della segnaletica stradale, della manutenzione delle infrastrutture, del potenziamento dei mezzi delle forze di Polizia, della sicurezza degli utenti deboli della strada (pedoni, ciclisti, anziani, bambini, disabili).
P L'obbligo per gli enti locali di trasmettere una relazione annuale indicante l'ammontare dei proventi da sanzioni incassati nell'anno precedente e gli interventi con essi realizzati. Se la relazione non viene inviata o viene inviata in ritardo rispetto al termine previsto del 31 maggio, o se i proventi sono stati utilizzati per fini diversi da quelli previsti dal Codice della Strada, il finanziamento all'ente a valere sul Fondo ordinario è ridotto del 3%. Si tratta di una forma di pubblicità doverosa, per informare adeguatamente il cittadino dell'utilizzo che gli enti a lui più vicini fanno dei proventi delle sanzioni; l'ACI da tempo aveva espresso una richiesta in tal senso ed accoglie con favore l'interesse del legislatore.
Q L'inasprimento delle sanzioni amministrative accessorie relative alla sospensione ed alla revoca della patente.
R L'obbligo per gli enti proprietari ed i concessionari di strade ed autostrade su cui si verificano i più alti tassi di incidentalità di provvedere a specifici interventi di manutenzione straordinaria, in particolare per il manto stradale, la segnaletica, le barriere.
S La possibilità per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di prevedere l'uso della scatola nera per i veicoli e del c.d. "casco elettronico" (dispositivo di sicurezza che consente ad un veicolo a due ruote di mettersi in moto soltanto una volta verificato che il casco sia allacciato in maniera corretta).
T La chiara indicazione sulle confezioni dei farmaci delle possibili conseguenze pericolose per la guida, aspetto questo su cui da anni l'ACI insiste.

Le modifiche in discussione in Parlamento

Veniamo ora alle modifiche al Codice della Strada attualmente in discussione al Parlamento a seguito dell'unificazione di vari disegni di legge. Si parla per questo di "testo unificato" che prevede la modifica di oltre cinquanta articoli. Tra le modifiche proposte, ne emergono alcune di forte impatto e che a volte accolgono, in tutto o in parte, alcune richieste che l'ACI ha più volte portato all'attenzione del legislatore. Non mancano comunque alcune criticità che potrebbero ridurne la portata o renderne difficile l'applicazione rigorosa.

Osservazioni conclusive

Un intervento così ampio come quello derivante dalle norme già approvate e da quelle in corso d'esame ripropone il problema, più volte sollevato dall'ACI, della necessità di una profonda ed organica revisione e semplificazione del Codice vigente, il quale contiene molte prescrizioni che, da un lato, non si indirizzano all'utente comune della strada e, dall'altro, in ragione dei continui interventi normativi succedutisi negli anni, difettano di coordinamento sistematico. Nel dettaglio, la proposta dell'ACI prevede: -coordinamen-

to e semplificazione, con stralcio di tutte le norme non indirizzate all'utente comune (in particolare, quelle rivolte: agli organismi statali; ai costruttori dei veicoli e ai gestori della rete viaria; agli organi preposti ai servizi di polizia stradale; agli utenti c.d. "speciali", quali conducenti di automezzi con peso superiore a 3,5 tonnellate, di mezzi adibiti al trasporto di più di 9 persone compreso il conducente e di mezzi adibiti a trasporti speciali). Le parti stralciate, dovrebbero trovare adeguata collocazione all'interno di una normativa "speciale" o di settore oppure, attraverso un'opera di delegificazione, in regolamenti o in norme tecniche; -revisione del sistema sanzionatorio, con introduzione di poche classi di sanzione (attualmente sono decine, che si differenziano tra loro per pochi euro) secondo una scala crescente di gravità, come per altro già in uso in molti Paesi europei. L'obiettivo è giungere ad un testo di facile consultazione, a cui si auspica possa arrivare il tavolo di riforma avviato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al quale ACI partecipa attivamente. In generale, l'impianto delle riforme derivante dai due testi, quello già in vigore e quello annunciato, è orientato pre-

valentemente alla repressione più che alla prevenzione. È una linea di condotta legittima e che può anche risultare efficace, a patto però che ad un aumento della severità del testo corrisponda un incremento dei controlli su strada e, soprattutto, l'effettiva applicazione della norma. Diversamente questa rischia di essere percepita come iniqua dagli automobilisti o, peggio, venga ignorata confidando sulla bassa possibilità di venir colti in fallo. Per concludere, fa piacere rimarcare che il testo unificato sulla sicurezza stradale, così come approvato dalla Camera, mantenga in capo all'ISTAT e all'ACI la competenza in ordine alla raccolta ed elaborazione dei dati inerenti gli incidenti stradali. Si tratta di un soddisfacente riconoscimento del lavoro che da decenni l'ACI compie insieme all'ISTAT in sede di raccolta ed elaborazione dei dati statistici relativi all'incidentalità. Ogni politica per la sicurezza deve necessariamente partire da una attenta e rigorosa lettura del dato statistico, al fine di pervenire ad una corretta individuazione delle cause alla base degli incidenti ed operare conseguentemente un'adeguata opera di prevenzione. (Andrea Guerci - Direzione Centrale Studi e Ricerche)



ACI per la sicurezza: un etilometro per tutti

Etilometro OMOLOGATO con lampada a led e portachiavi.

Funziona con 2 batterie alcaline AAA (non incluse)

Dimensioni: 7,3x4x1,8 cm

Prezzo: 10 Euro (8 Euro per i soci AcI)