

SICUREZZA STRADALE: MINI RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

FERMIAMO LA PROPOSTA DI LEGGE N. 5361

d'iniziativa dei Deputati Valducci, Velo, Biasotti, Bergamini, Garofalo, Nizzi presentata alla Camera dei Deputati

Quando alcuni parlamentari, anche se trasversali ai partiti (prossimamente pubblicheremo nomi e cognomi di chi ha approvato la Proposta di Legge n. 5361), approvano simili provvedimenti, allontanano il cittadino dalla politica, perché non ascoltano la voce di cittadini e associazioni sull'emergenza legata agli incidenti nella circolazione stradale. Al momento del voto ricordiamocene, penalizzando le candidature di quei parlamentari che hanno contribuito a far approvare leggi dannose e pericolose nonché penalizzando il partito che li ricandida.

Con l'occasione si ricorda che:

- 1) con la patente B è consentito guidare autocaravan fino ai 35 quintali di massa complessiva a pieno carico;
- 2) il possedere una patente superiore alla B consente di guidare un'autocaravan di massa complessiva a pieno carico superiore ai 35 quintali, però nel contempo non lo consente se la stessa è omologata fino a 35 quintali ma risulta essere in sovraccarico.
- 3) riassumendo: un veicolo in sovraccarico NON può circolare, indipendentemente dalla patente del conducente.

DI SEGUITO I TEMI TRATTATI NELLA PROPOSTA DI LEGGE N. 5361

MULTE (violazioni amministrative alle norme del Codice della Strada)

Propongono:

- Riduzione del 20% dell'importo della sanzione se il pagamento avviene entro 5 giorni ...
- Pagamento tramite bancomat e/o carta di credito ...
- Notifiche anche tramite Posta Elettronica Certificata

Anziché proporre:

- una legge che obblighi l'amministrazione a rimborsare l'importo delle sanzioni anche a coloro che non avevano impugnato il verbale qualora il provvedimento presupposto (esempio: l'ordinanza che ha istituito il segnale stradale) sia stato dichiarato illegittimo dall'autorità giudiziaria ovvero da quella amministrativa;

- l'obbligo all'ente proprietario della strada (entro 120 giorni dall'emanazione della norma) di riesaminare le ordinanze che disciplinano la circolazione stradale al fine di revocare e/o modificare quelle illegittime;
- una legge che sanzioni il pubblico dipendente che non evade tramite Posta Elettronica Certificata le istanze con le quali il cittadino chiede di accedere agli atti e ai provvedimenti della pubblica amministrazione.

OMICIDIO COLPOSO

E REVOCA DELLA PATENTE PER 5/15 ANNI

Propongono la revoca della patente per 5/15 anni in caso di omicidio colposo

Anziché proporre:

Una legge che intervenga a priori, non a posteriori, allo scopo di prevenire sinistri letali:

- 1 vietando di somministrare e/o vendere alcolici nei luoghi tipo:
 - discoteche: perché si va per ballare e non per sballare;
 - cinema (ristori interni): perché si va per vedere un film e non per bere alcolici;
 - edifici pubblici e/o spazi pubblici in occasione di manifestazioni culturali: perché si va per accrescere il proprio sapere e non per sballare. Inoltre, cultura è anche apprendere una corretta alimentazione, specialmente del bere alcolici;
 - autostrade: perché alla guida di veicoli bisogna essere sempre sobri e con la massima lucidità;
 - scuole: perché il consumare alcolici ne assopisce poi l'attenzione;
 - ospedali (ristori interni e mense): perché sono l'occasione per insegnare una corretta alimentazione, specialmente del bere;
 - mense aziendali: perché un'alterazione dell'attenzione può attivare un infortunio;
- 2 imponendo che sul certificato di malattia e sulla prescrizione di farmaci il medico dichiari se la circostanza inibisce la percezione visiva e/o i riflessi tale da determinare l'inabilitazione temporanea alla guida. Il Servizio Sanitario Nazionale deve attivarsi per rendere detti dati consultabili in tempo reale a livello informatico nonché, gratuitamente, dalle Forze di Polizia e dalle Forze di Polizia Municipali e Provinciali;

3 imponendo, nelle operazioni di rilevazione della scena dell'incidente, che l'organo accertatore effettui un'immediata rilevazione del carattere dinamico (ricostruzione degli stati di ingovernabilità che precedono l'urto) e la rilevazione dei processi che hanno portato all'ingovernabilità (*rilevazione safety-audit sulla strada oggetto dell'incidente per comprendere se errori nella progettazione e/o manutenzione e/o apposizione di segnaletica sono la causa e/o concausa dell'incidente*). Dette rilevazioni dovranno accertare sia le cause e le responsabilità nell'incidente sia la comprovata capacità nel prevenire l'incidentalità. Occorre ricordare che le concatenazioni di più fattori a basso contenuto di pericolo, quindi facilmente trascurati o non percepiti da chi sta utilizzando la strada, possono rivelarsi, nel loro complesso, un fattore di pericolo tale da innescare quei processi che portano all'ingovernabilità del veicolo. Costoro, infatti, percepiranno il pericolo quando ormai avranno preso il sopravvento le leggi della dinamica che portano a conclusione l'incidente indipendentemente dalla volontà umana. Nelle operazioni di rilevazione della scena dell'incidente l'organo accertatore dovrà altresì verificare se:

- i veicoli coinvolti erano segnalati dai costruttori come oggetto di difetti di costruzione. Il legislatore deve prevedere, quindi, l'obbligo per i costruttori di veicoli di segnalare all'ANIA tutti i difetti e vizi rilevati nei veicoli di loro produzione, e l'ANIA dovrà attivare a livello informatico un registro nazionale, consultabile in tempo reale e gratuitamente dalle Forze di Polizia e dalle Forze di Polizia Municipali e Provinciali;
- il conducente era oggetto di trattamento medico e/o curativo. Il Servizio Sanitario Nazionale deve attivarsi per rendere detti dati consultabili in tempo reale a livello informatico nonché, gratuitamente, dalle Forze di Polizia e dalle Forze di Polizia Municipali e Provinciali;

4 obbligando l'analisi del sangue per il conseguimento e/o il mantenimento dell'autorizzazione alla guida (con riferimento a tutti i veicoli mossi da "motore", indipendentemente dalla via di mobilità), quale "atto amministrativo" primario. Il tutto per giungere a un dato certo e inoppugnabile a sostegno della "condizione di non idoneità" alla guida di un veicolo, se il soggetto fa uso di alcool, stupefacenti, farmaci psicotropi, e non solo;

5 imponendo targa e assicurazione obbligatoria ai velocipedi nonché il Certificato di idoneità alla guida per ciclisti. Il rilascio della targa e della relativa assicurazione ha costi bassissimi, mentre altissima sarebbe la tutela di chi verrebbe a essere coinvolto in un incidente con una bicicletta, nonché per il proprietario e/o conducente della stessa. La targa dovrà seguire la persona e il rilascio della quale dev'essere a cura delle assicurazioni, mentre l'ANIA dovrà attivare a livello informatico un registro nazionale targhe velocipedi, consultabile in tempo reale e gratuitamente dalle Forze di Polizia e dalle Forze di Polizia Municipali e Provinciali.

AUTOCARAVAN

Propongono una legge che modifica l'art. 167 del codice della strada prevedendo che le autocaravan possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi del 15% quella indicata nella carta di circolazione.

mentre l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ricorda che:

in via preliminare, da un punto di vista sistematico, la previsione è errata poiché l'art. 167 del Codice della Strada riguarda i veicoli destinati al trasporto di cose, mentre l'autocaravan è un veicolo destinato al trasporto di persone;

in secondo luogo, la previsione è comunque inopportuna perché:

- si tratta del maldestro tentativo di eludere la normativa nazionale e comunitaria che già prevedono il limite di massa a pieno carico ammissibile;
- pregiudica la sicurezza stradale permettendo la circolazione di veicoli in sovrappeso, tenendo conto altresì della peculiare distribuzione dei pesi di un'autocaravan sulle assi anteriore e posteriore;
- non si comprende il nesso logico tra la tolleranza del 15% e i parametri di applicabilità di questa: conformità alle norme sulle emissioni inquinanti Euro 5, controllo elettronico della stabilità, utenze interne alimentate a GPL o Metano e pannelli solari;
- discrimina incomprensibilmente chi guida un'autocaravan mancante anche di una sola delle caratteristiche suddette;
- provoca un drastico abbattimento delle quotazioni dell'usato a danno sia dei rivenditori sia dei proprietari di autocaravan;
- difficilmente sarà ritenuta valida nelle altre nazioni europee;

in terzo luogo, se la ratio della proposta normativa è anche quella di rilanciare il settore in crisi delle autocaravan, è evidente l'abbaglio della Commissione Trasporti che non ha tenuto conto dei riflessi negativi sopra evidenziati.

Per quanto sopra, è urgente una legge che:

- imponga ai costruttori che le autocaravan destinate ai possessori della patente B abbiano un peso adeguato alla finalità per la quale tali veicoli sono destinati rimanendo nel limite dei 35 quintali;
- al venditore di indicare per iscritto nell'atto di compravendita il peso dell'autocaravan (accessori inclusi).

VEICOLI A BILANCIAMENTO ASSISTITO (SEGWAY)

Propongono una legge che consente la circolazione stradale con veicoli per i quali non è previsto obbligo di targa, patente e assicurazione obbligatoria

Anziché proporre:

la targa e l'assicurazione obbligatoria. Il rilascio della

targa e della relativa assicurazione ha costi bassissimi, mentre altissima sarebbe la tutela di chi verrebbe a essere coinvolto in un incidente, nonché per il proprietario e/o conducente. La targa dovrà seguire la persona e il rilascio della quale dev'essere a cura dell'assicurazione mentre l'ANIA dovrà attivare a livello informatico un registro nazionale, consultabile in tempo reale e gratuitamente dalle Forze di Polizia e dalle Forze di Polizia Municipali e Provinciali.

Si rileva che hanno dedicato tempo e risorse per affrontare il tema Segway quando digitando Segway oppure il Jimi Heselden su Google, appare: Muore il padrone del Segway. Precipita nel dirupo col suo biciclo. Finisce fuori strada e cade in un burrone Jimi Heselden, l'imprenditore inglese che aveva appena rilevato la marca degli strani due ruote.

Secondo la polizia avrebbe perso il controllo del mezzo. Jimi Heselden È MORTO in un incidente stradale, proprio a bordo di un Segway, Jimi Heselden, l'imprenditore inglese che aveva da pochi mesi rilevato l'azienda che produce questi singolari due ruote per rilanciarne le vendite.

L'incidente è avvenuto nei pressi di Wetherby, nel West Yorkshire. Il cadavere è stato trovato nel fiume in fondo a un burrone e, secondo le prime indagini della polizia, sembra che il 62enne Heselden abbia perso il controllo del mezzo e sia precipitato. Il suo Segway – un modello adatto al fuoristrada – è stato trovato proprio accanto al corpo. Si conclude così l'ultima sfida impossibile di Heselden, ex minatore, con una vita da romanzo: era diventato ricchissimo con la sua Hesco Bastion di Leeds, che aveva inventato un sistema di protezione alternativo ai sacchetti di sabbia, venduto al ministero della Difesa britannico per le truppe in Iraq e in Afghanistan. Quindi pochi mesi fa l'acquisto della Segway per cercare di far avere a questo rivoluzionario veicolo il successo che il suo inventore, Dean Kamen, non è mai riuscito a dargli. Il due ruote elettrico che si mantiene in equilibrio da solo grazie a un sistema giroscopico doveva rivoluzionare la mobilità ma, poi, soprattutto per problemi di prezzo (costa come una Panda) è stato venduto col contagocce: si calcola che a oggi nel mondo ne circolino meno di 90 mila. Pochi per parlare di un oggetto rivoluzionario.

Ma i problemi del Segway non sono solo di natura economica visto che alla fine è troppo veloce per circolare sui marciapiedi e troppo lento per stare su strada. Per non parlare poi del fatto che alcuni Stati – come quello inglese, ad esempio – ne hanno vietato la circolazione stradale visto che questi strani due ruote non hanno freni e che tutti i suoi movimenti, comprese le frenate, si controllano esclusivamente con i movimenti del corpo del pilota.

Non solo: questi parlamentari dedicano altro tempo, nonostante quanto sopra, per votare l'immissione dei Segway nella circolazione stradale, prevedendo solo il certificato d'idoneità alla guida del ciclomotore (definito CIGC e che a gennaio sarà sostituito dalla patente AM).

INTERVENTI SUL CODICE DELLA STRADA

Invece di varare una norma per:

- contravvenzionare (contestare le debite violazioni) in modo immediato (come succede per chi guida) gli enti proprietari delle strade che ne sbagliano la progettazione, omettano la corretta manutenzione, installino segnaletica stradale in violazione del Codice della Strada;
 - acquisire le contravvenzioni (soldi e dati) degli enti proprietari delle strade che non abbassano l'incidentalità nel loro territorio;
 - obbligare tutti i Comuni a redigere il Piano Urbano del Traffico e attivare il Catasto della Segnaletica stradale;
 - obbligare i gestori delle strade a espletare i safety-audit (controllo tecnico) sulle strade di loro competenza dove vi sono stati incidenti mortali;
- vogliono rimettere mano al Codice della Strada, quindi creare altra confusione; ovviamente a danno sia della Pubblica Amministrazione sia dei cittadini. Il Codice della Strada è quasi perfetto, infatti, le direttive ministeriali hanno sempre ricordato che a violarlo ripetutamente sono i gestori delle strade nonostante siano passati oltre vent'anni. Per creare la sicurezza stradale, come abbiamo scritto da anni nel sito www.perlasicurezzastradale.org, occorre in primis equiparare il conducente al gestore della strada; perché è inaccettabile che il conducente che viola il Codice della Strada sia subito sanzionato e inibito anche al ricorso attraverso oneri economici, mentre al contempo non sia subito sanzionato il gestore della strada quando sbaglia la progettazione di una strada, omette la corretta manutenzione della stessa e installa segnaletica stradale in violazione del Codice della Strada. Occorre altresì sanzionare i costruttori di veicoli che non segnalano al cliente per posta raccomandata e/o posta elettronica certificata ogni eventuale difetto riscontrato sul veicolo che ha acquistato.

Concludendo: un Codice della Strada snello ed efficace, utile soprattutto per gli operatori del settore, serve. Ma per "normarlo" e poi votarlo, i parlamentari dovrebbero chiederlo agli specialisti del settore, che tutti conosciamo, sia perché sono ciclicamente presenti come relatori nei convegni, sia perché operano per l'aggiornamento del personale delle Forze di Polizia e Forze di Polizia Municipali e Provinciali Nazionali. Una volta acquisito tale documento, i parlamentari, utilizzando la procedura di Agenda 21, procederanno a portarlo a definizione avvalendosi di incontri tecnici con quelle associazioni e quei cittadini che da anni s'interessano dei delicati quanto importanti problemi della sicurezza stradale.

Affinché la legge delega di riforma del Codice della Strada, ormai in dirittura d'arrivo, possa risultare veramente utile ed efficace, auspichiamo che alla base dei lavori sia inserita la procedura di Agenda 21.

A tutti il diritto/dovere di rilanciare questo comunicato. A leggersi,

Pier Luigi Ciolli