



Audizione IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni
Camera dei Deputati

Progetti di legge recanti "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega
per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30
aprile 1985, n. 285"

Novembre 2023

Premessa

Lo schema di DDL si compone di due parti: la prima presenta modifiche puntuali di diretta applicazione che assicurino *“un impianto normativo equilibrato, che sappia coniugare le esigenze di mobilità dei cittadini con la salvaguardia della vita umana e dell’ambiente e, al contempo, sia in grado di assicurare un sistema sanzionatorio equo ed efficace (in quanto effettivamente applicato) e, come tale, unanimemente condiviso; un sistema finalizzato a prevenire, piuttosto che a reprimere, e a formare, piuttosto che a informare, i cittadini ad avere un rapporto corretto con la strada.”*

La seconda parte, invece, prevede un’ampia norma di delega che, in una prospettiva di lungo periodo, ha l’obiettivo di *“riordinare e aggiornare la disciplina del Codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nell’ottica di garantirne una maggiore sistematicità ed effettività”* in una prospettiva di semplificazione *“secondo criteri di semplicità e brevità, chiarezza applicativa, ragionevolezza, proporzionalità”*.

Si tratta dunque di tenere insieme due esigenze molto pressanti: da una parte, aggiornare il Codice della strada in modo che fornisca ai cittadini tutti gli strumenti utili a salvaguardarne la sicurezza; dall’altra, fornire alle istituzioni competenti nella gestione della viabilità un quadro normativo di riferimento aggiornato che consenta di contribuire a migliorare la sicurezza della circolazione stradale.

Obiettivi che l’Unione delle Province d’Italia, considerato che le Province gestiscono oltre 100 mila chilometri di viabilità su cui insistono più di 30 mila ponti e viadotti, non può che condividere, anche alla luce dei dati di incidentalità stradale forniti dall’Istat, che evidenziano una vera e propria emergenza nazionale.

1. Le norme di prima applicazione: riflessioni e proposte

Secondo i dati Istat, nel 2022 il tasso di incidentalità nelle strade extraurbane è aumentato del 7,2% rispetto al 2021, e l’aumento dei decessi di addirittura il 12,2%. Su 165 mila incidenti avvenuti nel 2022, il 21,5% è avvenuto su strade extraurbane.

I maggiori fattori di rischio sono la distrazione alla guida, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata.

Da ultimo, considerati gli importanti investimenti che al riguardo stanno portando avanti gli enti locali, comprese le Province, nonché l’ulteriore impulso derivante dalle misure al riguardo previste dal PNRR, occorre dare maggiore copertura normativa relativamente alla circolazione in presenza di piste ciclabili urbane ed extraurbane.

Pertanto, quanto alla salvaguardia della sicurezza, si propone di esplicitare nel disegno di legge misure volte ad :

- aumentare le sanzioni, nel caso di distrazione alla guida;
- estendere i controlli automatici – autovelox – nei punti di criticità della viabilità extraurbana;
- consentire la realizzazione di piste ciclabili su strade extraurbane anche in modo promiscuo.

2. La disciplina della Segnalazione certificata di Inizio attività per le Autoscuole

Come certamente noto al Ministero delle Infrastrutture - Dipartimento Trasporti - le autoscuole sono sottoposte alla vigilanza tecnico-amministrativa delle Province e delle Città Metropolitane, ma al tempo stesso come attività economica queste rientrano tra le attività sottoposte a SCIA (Segnalazione Certificata di Inizio Attività).

Nel caso specifico, il modello unificato di SCIA per l'avvio dell'attività di autoscuola è stato oggetto di plurimi rinvii annuali poiché la disciplina speciale, come dettata dal Codice della Strada, per questa specifica attività imprenditoriale, che prescrive verifiche e controllo di locali, attrezzature, veicoli ecc, di competenza delle Province, mal si concilia con i principi di semplificazione e non duplicazione della documentazione che caratterizzano le SCIA.

In questo senso l'UPI ritiene utile che, in sede di modifica diretta sul Codice della Strada, si apportino i necessari interventi normativi sull'articolo 123 del Codice della Strada affinché si possa superare l'attuale impasse che vede costretta la Conferenza Unificata a rinviare, da ormai oltre 4 anni, l'adozione di un modello unificato di SCIA per l'avvio delle attività di autoscuola.

3. Il Disegno di legge delega: riflessioni e proposte

Pur essendo pienamente condivisibile l'utilizzo dello strumento della delega per assicurare un compiuto riordino della disciplina del Codice della strada, l'ambito previsto appare eccessivamente ampio e sembrerebbe non tenere conto delle competenze degli enti locali, Province, Città metropolitane e Comuni, in materia di viabilità e di polizia stradale.

Tale eventualità rischia di inficiare il fine ultimo della delega stessa, cioè di sistematizzare il quadro normativo, semplificando le norme per assicurarne la migliore applicazione.

A tale fine, l'UPI chiede dunque che, tra i principi e criteri direttivi della delega, sia esplicitamente previsto il pieno riconoscimento delle competenze che gli enti locali esercitano in materia di viabilità e di polizia stradale.

Si propone pertanto il seguente emendamento:

All'articolo 17, comma 2, sostituire la lettera c) con la seguente: "adeguamento delle disposizioni del Codice della strada alle modifiche legislative intervenute, nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità e tenendo conto dei compiti di polizia stradale oggi affidati alle forze di polizia nazionale e ai corpi e servizi di polizia locale."