

Approvato in prima lettura il DDL modifiche al codice della strada Bene su alcol, droga, monopattini e telefonino, male su velocità, ciclabilità e tutela delle strade urbane Intanto i primi dati degli Osservatori ASAPS del 2024 non sono incoraggianti

Il 27 marzo scorso, dopo un itinerario complesso, iniziato nel giugno 2023 è stato approvato in prima lettura alla Camera dei Deputati, il disegno di legge di modifica del codice della strada e di tutela della sicurezza stradale. Un provvedimento che dovrà passare ora all'esame del Senato della Repubblica, e nel caso siano modificati alcuni articoli, dovrà poi ritornare nuovamente alla Camera, con la possibilità che si arrivi all'estate per l'approvazione definitiva.

Come ASAPS abbiamo partecipato alle audizioni in Commissione Trasporti dando un significativo contributo alla stesura di alcuni articoli del disegno di legge. Apprezziamo ovviamente l'inasprimento delle sanzioni per guida in stato di ebbrezza, l'introduzione dell'alcolock per i recidivi, la semplificazione negli accertamenti per la guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, gli obblighi di assicurazione, targhino e assicurazione per i monopattini, la novità finalmente della sospensione della patente alla prima violazione per l'uso del cellulare alla guida e con gli smartphone, il vero "virus" stradale di questi anni, causa di migliaia di sinistri stradali anche gravi. Riteniamo invece che non sia stata data la giusta attenzione all'altra importante causa di incidente, come la velocità, perché è stata prevista una norma che va ad "annacquare" anche uno dei più efficaci strumenti contro l'alta velocità come il sistema "tutor". Viene infatti introdotto un "liberi tutti" nell'ora successiva la prima violazione per eccesso di velocità, una sorta di "jolly" che pare possa portare a far pagare solo una multa maggiorata di un terzo, rispetto a tutte le violazioni comminate nell'ora successiva nel percorso autostradale.

Non si trova poi un reale superamento della questione legata agli autovelox, con la mancata equiparazione tra omologazione ed approvazione, oltre al decreto in arrivo che - è noto - ridurrà e di molto la possibilità di installare le postazioni fisse dove veramente necessario. In tema di tutela dei ciclisti si poteva certamente aumentarne la sicurezza, con un primo timido passo per l'introduzione della distanza di sicurezza laterale di 1,5 metri da parte dei veicoli a motore in funzione della velocità reciproca e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, ma solo ove le condizioni

della strada lo consentano. Maglie larghe nelle città per gli ingressi in zone a traffico limitato, con una sola sanzione nelle 24 ore, e per la gestione delle aree di sosta, con rischi di aumento degli incidenti nei centri storici dove aumenterà il traffico. ASAPS è poi critica verso l'ulteriore novità della minisospensione della patente per una lunga serie di violazioni significative, destinata però solo per chi possiede meno di 20 punti, 818.000 conducenti su 34 milioni di utenti, poteva invece essere un segnale forte a tutti i patentati. Così rischia di essere di impatto molto limitato per l'insicurezza stradale. Ci aspettiamo ora che in Senato siano migliorate le norme appena approvate e che i tempi per l'entrata in vigore si riducano, perché la primavera è arrivata e con essa un aumento di incidenti e morti sulle strade, in modo particolare degli utenti vulnerabili come pedoni e ciclisti.

Intanto si è schierato un compatto fronte di associazioni di vittime della strada, di ciclisti, di pedoni che chiedono ad alta voce una revisione durante il passaggio al Senato del testo appena approvato alla Camera in direzione della protezione delle categorie più deboli della strada.

Vedremo se questa giuste istanze saranno recepite. ASAPS nel frattempo continuerà a sfornare quantità notevoli di dati sui sinistri stradali che riguardano i pedoni, i ciclisti e gli incidenti mortali del fine settimana. E i dati del primo trimestre 2024 non sono incoraggianti. 108 i pedoni deceduti, un 10% in meno rispetto ai 120 travolti e uccisi nel 2023. Molto peggiori i dati dei ciclisti con 40 decessi nei primi tre mesi e un incremento veramente preoccupante dell'82% rispetto ai 22 ciclisti deceduti nello stesso periodo del 2023.

Le vittime complessive negli incidenti del fine settimana sono state **277** nel primo trimestre del 2024, rispetto ai **254** lenzuoli bianchi dello stesso periodo del 2023.

Ecco quindi che arriva un segnale forte e chiaro: ben venga un giro di vite a tutela degli utenti deboli della strada, ma senza un incremento delle divise sulle arterie stradali il miglioramento auspicato rimarrà, appunto, solo un auspicio.

L'obiettivo di un calo delle vittime del 50% dal 2021 al 2030, alla media di un -1% del 2022 e forse del 2023 rimarrà una meta irraggiungibile di cui i decisori politici dovranno assumere la responsabilità. ■

***Presidente ASAPS**