

## **CONVEGNO SICUREZZA STRADALE**

*Senato della Repubblica – Sala Zuccari*

*9 dicembre 2014*

### **Relazione introduttiva**

Tra i vari fenomeni che caratterizzano il nostro tempo, l'incidentalità stradale assurge di rado alla ribalta della cronaca. Eppure, essa è in molti casi, l'evento in cui sfociano, tragicamente, una serie di concause, sempre più spesso ascrivibili a quelle forme di patologia sociale su cui, al contrario, si soffermano la nostra attenzione e le nostre discussioni.

Pensiamo soltanto ai casi in cui gli incidenti stradali sono conseguenza di comportamenti quali l'abuso di alcool o di sostanze stupefacenti, o di fenomeni quali si registrano, soprattutto nelle periferie urbane e tra giovani, con le sfide estreme al rischio insito nella velocità e nella spericolatezza.

Più in generale, gli incidenti stradali, anche quando determinati semplicemente da distrazioni, da comportamenti scorretti e inconsapevoli, dal non ottimale stato di manutenzione delle strade e degli apparati di sicurezza ad essi applicati, costituiscono nel loro insieme un fronte gigantesco di costi umani e sociali, che devono essere assolutamente ridimensionati.

L'Unione Europea è già entrata, con il 2010, nel secondo decennio di questa sfida. Dopo l'obiettivo di dimezzare la mortalità stradale tra il 2001 e il 2010, solo in parte raggiunto, essa ha indicato ai Paesi membri un ulteriore sforzo di abbattimento, tra il 2010 e il 2020. In questo contesto si colloca l'impegno che anche l'Italia, dopo i buoni ma non ancora sufficienti risultati raggiunti nella prima fase, è chiamata a compiere.

D'altronde, i dati numerici sono impressionanti. Alcuni li abbiamo raccolti nei grafici, nei prospetti e nelle tabelle allegate al documento di sintesi in consegna. Ma ne bastano solo alcuni a dire quanto sia alta e impervia la montagna che dobbiamo ancora scalare: la stima dell'Unione Europea al 2012 si avvicina ai 28.000 morti, e a ben più di 1 milione di feriti, con un costo sociale stimato oltre i cento miliardi di euro; mentre per la sola Italia, nel 2013 si sono registrate circa 3.400 vittime, e più di 250 mila feriti, per un costo sociale che si aggira intorno ai 20 miliardi di euro.

Il codice della strada è uno degli strumenti con cui affrontare questo macro-problema: partendo dalla consapevolezza che molto è stato fatto e che molto resta ancora da fare, tanto sul piano delle regole, quanto su quello della cultura e della formazione e su quello della ricerca e dell'innovazione tecnologica.

Il testo da cui prende le mosse l'approfondimento di questa mattina, l'Atto del Senato n. 1638, recita nel titolo "Delega al Governo per la riforma del Codice della strada, di cui al Decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285". Esso, dunque, non può che limitarsi a definire le fondamenta, le architravi e gli indirizzi di fondo di una più specifica e minuta normazione, che compete all'Esecutivo, determinare con l'emanazione dei decreti attuativi.

Tuttavia, il ruolo del potere legislativo è importante non solo in questa prima fase, ma lo sarà anche nella fase successiva, quando esso sarà chiamato, attraverso le competenti commissioni di Camera e Senato, ad esprimere i pareri sui decreti, verificandone e valutandone la coerenza con gli indirizzi scritti nella delega.

Va inoltre precisato, per rendere ancor più esplicito lo *step* di lavoro in cui oggi ci troviamo, che il testo all'esame del Senato è già stato discusso e approvato alla Camera, lo scorso 9 ottobre, dopo un percorso che ha visto riunificarsi in un unico disegno di legge la proposta di iniziativa del Governo e quella messa a punto dall'onorevole Silvia Velo ed altri.

Tanto per fissare le coordinate, dunque, il cimento che ci attende al Senato, e di cui abbiamo avviato l'iter nelle scorse settimane, punta ad affinare, precisare, semplificare ulteriormente, eventualmente correggere qualche dettaglio, rispetto a un provvedimento che è nelle sue grandi linee già formato e, a giudizio di chi vi parla, già approdato a un solido risultato.

Quest'ultima considerazione evoca l'esigenza di chiarire come mai noi si sia deciso, allora, di procedere a una fase di consultazione, rispetto alla quale il Ministro stesso è parso esprimere una qualche riserva. Sappiamo che la Camera ha fatto un'altra scelta, avvalendosi delle consultazioni condotte nelle precedenti legislature.

Viceversa, proprio perché consapevoli del lavoro non di impostazione ma di rifinitura da compiere, abbiamo ritenuto opportuno interpellare quei soggetti che potevano darci un'ultima parola, un ultimo punto di vista, segnato dal peculiare angolo di osservazione di ciascuno, in un campo per natura

soggetto a repentini mutamenti e aggiornamenti, sul fronte delle tecnologie, su quello dei comportamenti, delle abitudini, delle domande e delle stesse sensibilità diffuse.

Voglio in questo rassicurare il Governo. Nessuno ha intenzione di perdere tempo. Abbiamo selezionato i tempi delle audizioni, che avvieremo non appena fuori dall'iter della legge di stabilità. In poche settimane, crediamo, si potrà chiudere il lavoro istruttorio e andare in aula con il testo da sottoporre alla discussione e alla votazione dell'assemblea plenaria.

Dicevamo in apertura del quadro europeo di riferimento, dell'obiettivo che l'Europa pone ai Paesi membri dell'Unione, dei risultati raggiunti e degli sforzi ancora da compiere per portare l'Italia al livello delle nazioni più avanzate su questo terreno.

Non c'è dubbio, i risultati ottenuti in questi anni sono stati notevoli: con l'introduzione dell'obbligo delle cinture per gli automobilisti e del casco per i motociclisti, con l'innovazione introdotta dalla patente a punti, con le campagne per la sobrietà prima di accingersi alla guida, con il miglioramento delle dotazioni di sicurezza dei veicoli, solo per citare alcuni dei fattori messi in gioco.

Proprio per questo, dobbiamo fare di più, perché sappiamo che possiamo farcela. Lavorando sulle zone d'ombra, migliorando ciò che già è stato realizzato, cogliendo le novità che le tecnologie, la cultura e le domande dei cittadini ci mettono a disposizione. Il testo approvato dalla Camera coglie con efficacia diversi obiettivi qualificanti, tra i quali ricordiamo quelli che ci paiono più significativi.

Il primo, riguarda l'individuazione delle criticità/potenzialità dell'ambiente urbano: quello nel quale si verifica la gran parte degli incidenti mortali, che per di più colpiscono in modo particolarmente intenso l'utenza più vulnerabile: bambini, anziani; quello in cui, nel contempo, è possibile sviluppare con più incisività un nuovo modello e persino una nuova cultura della strada, più attenta all'ambiente, alla sicurezza, alla qualità della vita.

Lo spazio dato alla mobilità ciclistica è, in tal senso, esemplificativo. Ma lo stesso si può dire del richiamo all'esigenza di meglio progettare lo spazio stradale, i modelli di disciplina e di segnalazione del traffico urbano, riscrivendo la gerarchia tra i diversi utenti della strada. Tematiche sulle quali sarà decisivo il ruolo dei Comuni, nel creare le condizioni affinché questo

importante slancio di apertura respiri all'unisono con l'esigenza di contrastare gli incidenti e le loro conseguenze.

Il secondo aspetto riguarda l'attenzione rivolta alla diffusione dell'innovazione tecnologica, e in particolare telematica, tanto nei sistemi di rilevazione delle infrazioni e degli incidenti, quanto in quelli di gestione delle banche dati: dei veicoli, per ciò che attiene la loro posizione assicurativa e lo stato di manutenzione; dei conducenti, per ciò che riguarda l'evoluzione dei titoli abilitativi alla guida e le eventuali insorgenti controindicazioni.

Banche dati gestite con procedure semplificate e tecnologie ultramoderne, in grado di dialogare tra loro e di fornire agli operatori, e laddove occorre agli stessi utenti della strada, i *feedback* necessari per intervenire in tempo reale a prevenire e sanzionare le anomalie, regolare le tempestivamente le emergenze o, nel caso degli utenti, orientare e adeguare al meglio le proprie scelte e i propri comportamenti.

Il terzo aspetto riguarda una tematica che, più di altre, ha coinvolto negli ultimi anni l'attenzione dell'opinione pubblica, generando una diffusa e nuova sensibilità. Ci riferiamo alla richiesta di inasprimento delle sanzioni a fronte di comportamenti particolarmente gravi e lesivi della vita altrui, connessi direttamente alla guida in stato di alterazione, dovuta all'assunzione di alcoolici o stupefacenti.

In particolare, si è fatta largo la richiesta di inserire, tra le diverse tipologie di omicidio previste dal codice, la fattispecie peculiare dell'"omicidio stradale", correlata a una disposizione sanzionatoria che arrivi sino all'interdizione perpetua della facoltà di guidare, il cosiddetto "ergastolo della patente".

A nessuno sfugge come si tratti di un tema molto delicato, per il quale era ed è necessario trovare il giusto equilibrio tra la doverosa risposta alla domanda di severità e giustizia che viene dai familiari delle vittime, e dal più diffuso tessuto sociale delle comunità colpite da eventi non solo dolorosi ma anche particolarmente odiosi per le loro cause, e i principi cardine del nostro ordinamento giudiziario, che è pur sempre orientato alla pena intesa come percorso per il recupero del soggetto che si rende responsabile di un reato.

A noi pare che il testo approvato alla Camera contenga in questo senso una soluzione responsabile: esplicita il riferimento al reato di "omicidio stradale", demandandone l'eventuale introduzione e specificazione, com'è non solo opportuno ma anche formalmente giusto che sia, alla materia del codice

penale, che non può essere affrontata con un provvedimento riguardante il codice della strada.

Naturalmente, su diverse questioni ci si potrebbe ancora soffermare, anche per sottolineare punti che sarebbe opportuno, a giudizio di chi parla, fare oggetto di maggiore precisazione, se non di qualche correzione. Ci limitiamo ad alcuni spunti.

Il primo è direttamente correlato all'ultima questione accennata: quella dell'omicidio stradale e dell'ergastolo della patente in caso di guida in grave stato di alterazione. Su questo punto, gli operatori ascoltati sono concordi nel dire che, mentre è ormai affidabile il metodo per la rilevazione dell'alterazione da alcool, le procedure riguardanti la rilevazione della presenza di sostanze stupefacenti appare tuttora inadeguata a un intervento repressivo efficace.

Il secondo riguarda in particolare i motociclisti. Rispetto al peso che essi ancora occupano nella statistiche dell'incidentalità, l'impianto normativo non appare adeguato a cogliere in maniera sufficiente questa specifica criticità. E, anzi, sembra aprire una fessura di contraddizione laddove introduce l'accesso alla rete autostradale dei motocicli con cilindrata superiore ai 120.

Le indicazioni relative al rafforzamento della formazione alla guida non appaiono completamente incisive, ad esempio nel riprendere il concetto di formazione alla "guida sicura", solidamente presente in altri Paesi d'Europa. Mentre, allo stesso modo, le indicazioni riguardanti l'esclusione di alcuni settori del mondo medico dall'accertamento dell'idoneità alla guida, non appaiono bilanciate da indicazioni chiare circa l'introduzione di modalità più incisive rispetto alle attuali metodologie.

Il quarto punto attiene all'esigenza di rafforzare ulteriormente gli apparati di rilevazione, nonché le procedure sanzionatorie, in particolare sulla grande viabilità e sulla rete autostradale, anche al fine di contrastare l'evasione tariffaria, l'impunità di fatto di molti utenti della strada stranieri, che sfuggono all'applicazione delle sanzioni,

Preciso che le notazioni espresse in questi quattro punti rappresentano il punto di vista non tanto del relatore quanto quello mio personale. Un punto di vista che metto a disposizione delle Commissione e del Governo, quale contributo alla discussione.

Voglio ringraziare il Governo, che è presente stamattina con il Viceministro Nencini, il Presidente del gruppo del PD al Senato, Luigi Zanda, il Capogruppo in Commissione, Marco Filippi e il Senatore Gibiino, che condivide con me la funzione di relatore del provvedimento. Ultimi, ma non certo per importanza, voglio ringraziare i relatori presenti. Tra i molti che sicuramente avrebbero avuto titolo a dire la loro, abbiamo scelto coloro che ci pareva intercettassero più intensamente gli assi fondamentali su cui il provvedimento poggia.

Se avremo tempo, vorremmo consentire un po' di dibattito, raccomandando a tutti di contenere i tempi del proprio intervento, al fine di consentire, entro le 13, la chiusura dei lavori.

9 dicembre 2014

***Sen. Daniele Borioli***