Unione Nazionale Autoscuole
Studi Consulenza Automobilistica

SENATO DELLA REPUBBLICA

8^ Commissione – Lavori Pubblici

AUDIZIONE IN 8^ COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI DEL SENATO PER IL DISEGNO DI LEGGE S1638

"Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285"

Roma, 21 luglio 2015

Egregio Presidente, sigg. Relatori, illustri Senatori,

abbiamo seguito da vicino i lavori svolti alla Camera dei Deputati in merito alla Legge delega di Modifica al Codice della Strada, condividendone i principi e gli obiettivi.

Allo stesso modo stiamo seguendo i lavori di Codesta Commissione, certi che il risultato finale sarà all'altezza delle aspettative. Quali aspettative? Un Codice della Strada più semplice, ancora più strumento di convivenza e di sicurezza per i Cittadini, ma anche un Codice della Strada meglio conosciuto e rispettato dagli Utenti.

Per questo pensiamo di poter dare un contributo, come Associazione di Autoscuole e Studi di Consulenza, sia nella fase della delega, sia nel lavoro attuativo che ne seguirà, dove si scriveranno le norme tecniche e di comportamento, e infine nella fase di divulgazione e informazione delle nuove regole.

Per quanto riguarda la prima fase, quella che la Commissione sta affrontando, desideriamo rimarcare che vi sono molti aspetti positivi ed innovativi, che andrebbero però supportati dai seguenti profili.

Intanto un maggiore accento sulla formazione, da prevedere già in fase di delega al Governo.

La parola formazione non compare in tutto il testo e sembra passare la concezione che saranno solo l'inasprimento delle sanzioni e l'introduzione di nuovi reati (omicidio stradale) a modificare i comportamenti. Ma proprio nel corso del dibattito per l'approvazione del reato di omicidio stradale molti senatori hanno messo in evidenza il bisogno di formazione. Noi esprimiamo soddisfazione per l'approvazione di quel provvedimento e pur sottolineando la necessità dei controlli e l'importanza della certezza della sanzione, ci preme evidenziare che la formazione è il primo fondamento della prevenzione e della sicurezza. Oggi vi sono corsi obbligatori per la sicurezza sul lavoro, si parla di formazione continua e di aggiornamento in tutti i campi, sarebbe singolare che non se ne parlasse nel Codice della Strada, in particolare per il conseguimento della patente di guida.

Lo stesso punto r) del comma 1 dell'art. 2 parla di "revisione della disciplina per il conseguimento della patente di guida, in modo da assicurare una puntuale verifica in sede di esame …". A nostro avviso sarebbe opportuno inserire "revisione della formazione dei conducenti e della disciplina per il conseguimento della patente di guida, in modo da assicurare una puntuale verifica in sede di esame …..".

Inoltre sulla formazione continua sono da sottolineare altri tre aspetti:

1. utenza vulnerabile e interventi a favore della mobilità ciclistica. A fianco di strutture stradali e del ripensamento degli spazi urbani e della circolazione nei centri abitati, occorre prevedere momenti di formazione e di educazione stradale per i giovanissimi, specialmente i ciclisti. Insegnare come muoversi, iniziare ad affrontare il problema dell'abbigliamento di sicurezza, dell'interazione con il traffico, ecc. sono elementi cruciali per ridurre l'incidentalità degli utenti vulnerabili, ma servono anche a stimolare una nuova cultura nei futuri automobilisti e a creare un diverso atteggiamento tra questi ultimi e i ciclisti stessi;

2. espressa previsione della applicabilità degli istituti della decurtazione del punteggio dalla patente di guida, del ritiro, della sospensione e della revoca della stessa nei confronti dei minorenni… [art. 2, comma 1, lettera q)]. La Delega introduce questa importante novità per responsabilizzare i conducenti minorenni di ciclomotori, motoveicoli e delle cosiddette minicar. A fronte però di una maggiore responsabilità e di sanzioni più pesanti non troviamo accenni ad una loro formazione obbligatoria per la guida di veicoli a motore. Riteniamo dunque che si dovrebbe prevedere un obbligo di formazione teorico-pratica per conducenti minorenni, in coerenza, appunto, con il fatto che verranno maggiormente responsabilizzati;

3. aggiornamento conducenti anziani. Vi sono studi europei e mondiali in merito all'aumento della incidentalità stradale dopo i 70 anni, a causa delle diminuite capacità psicofisiche. Affrontare questo problema dal punto di vista dei requisiti sanitari è giusto, ma crediamo sia insufficiente. E' necessaria una presa di coscienza dei soggetti interessati che le proprie condizioni (riflessi e percezioni in primis) sono mutate e che bisogna cambiare lo stile di guida, la posizione sul veicolo, il modo di utilizzare i sensi (vista, udito) compensando con ausili del veicolo medesimo e sviluppando peculiari abilità. Diventa imprescindibile quindi un momento di sensibilizzazione e aggiornamento per questi conducenti, che dia loro tranquillità e garantisca agli altri sicurezza.

Poi, alcune tematiche di natura amministrativa.

Innanzitutto in materia di controlli, di cui all'art. 2 comma 1 lettera h), si ritiene che il criterio debba integrarsi con lo specifico riferimento alla efficacia e alla sostenibilità dei controlli stessi che, dal nostro punto di vista, devono essere rivolti in aggiunta alle autoscuole viste le funzioni pubblicistiche tenute. E' una questione essenziale**,** non accantonabile né rinviabile, se si vuole garantire la tenuta del sistema pubblico/privato che si è sviluppato con successo in questi anni nel settore insieme alla qualità del servizio che il privato deve garantire, così come previsto dal comma 1-*ter* dell'art. 1 della legge 241/1990. In un contesto di crescente vocazione pubblica alla vigilanza. Pacifico che il controllo debba essere, in linea con gli orientamenti Unionali, a carico dei soggetti controllati (naturalmente in maniera ragionevole, equilibrata e ben strutturata, peraltro a soluzione del parere contrario espresso dalla 5^ Commissione).

E sarebbe il momento per introdurre pure in Italia la possibilità (e non l'obbligo) di personalizzazione delle targhe, per la quale gli studi di consulenza auto sono attrezzati sulla scorta della già autorizzata produzione di quelle per la circolazione di prova e per i ciclomotori (quest'ultima mai attuata). Non si tratterebbe di un vulnus al Poligrafico dello Stato e alla esclusiva statale poiché, al di là della circostanza che solo in Italia esiste il monopolio pubblico sulla fabbricazione (del quale v'è peraltro da dire come, ormai da qualche anno a questa parte, sia al centro di una costante "crisi di produzione, distribuzione/consegna e quindi di disponibilità" delle targhe stesse, in particolare per quelle degli autoveicoli e attualmente anche dei motoveicoli).
Costituirebbe una attività di nicchia – non gestibile con immediatezza che da strutture snelle e di prossimità - capace di interessanti introiti per l'Erario, attraverso il versamento di una congrua concessione governativa (che potrebbe pure essere non una tantum al rilascio ma annuale) per soddisfare, in maniera virtuosa, le esigenze edonistiche/di appartenenza o di brand degli automobilisti, come nel caso del Regno Unito dove, nel solo 2013, il sistema di targhe personalizzabili ha assicurato un introito di circa 20.000.000 di Sterline (intorno ai 24 milioni di euro).

Sempre in tema di targhe si è manifestata l'opportunità di un minimo di identificazione, provenienza e tutela della proprietà, nonché di contrasto all'evasione ed elusione fiscale (in sede di acquisto e, principalmente, di importazione) per i veicoli da competizione, segnatamente per le moto off-road, per i quali si potrebbe ipotizzare una speciale targa *personale* colorata (e una gestione documentale analoga ai ciclomotori).

Infine auspichiamo che resti alta l'attenzione sulle intestazioni fittizie e, specificatamente, come stiamo ripetutamente segnalando da oltre tre anni sulle esterovestizioni dei veicoli (oggetto, tra l'altro, di un'approfondita e puntuale inchiesta del mensile Quattroruote di questo mese), tenendo conto che questi fenomeni si ripercuotono pesantemente sugli aspetti assicurativi, tributari, di fede pubblica e sulla regolarità dei negozi, nonché sulla corretta individuazione delle responsabilità nella circolazione.

Nel ringraziare per l'ascolto si fanno i migliori auguri di buon lavoro.

Il Segr. Nazionale Autoscuole	Il Presidente	Il Segr. Nazionale Studi
Emilio Patella	Ing. Vincenzo Cannatella	Ottorino Pignoloni