



Ancona, 30 maggio 2024

Decreto Ministero Infrastrutture e trasporti su “Autovelox”. Analisi e prime riflessioni

E' stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 28 maggio il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti datato 11 aprile 2024 intitolato “**Modalità di collocazione e uso dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui all’art. 142 del decreto-legge 285 del 1992**”, o più semplicemente “**decreto autovelox**”.

Vale la pena approfondire la normativa amministrativa emanata, al di là di ogni valutazione politica su una modifica di legge che non va certo nella direzione auspicabile da tutti della sicurezza stradale e della riduzione della mortalità degli utenti deboli della strada (pedoni, ciclisti) oltre che degli automobilisti stessi. Intervento che, purtroppo, si pone invece sulla stessa linea intrapresa dal Ministero con una serie di precedenti interventi quali la Direttiva sulle (o meglio, contro) le c.d. “Città 30 km/h” o, in misura ancor peggiore, la riforma del Codice della Strada di prossima approvazione anche in Senato (dopo la prima approvazione alla Camera dei Deputati).

Ma proviamo ad analizzare la questione dal punto di vista normativo.

ANALISI DEL CONTENUTO DEL DECRETO:

Molto in sintesi, il decreto prevede che:

a. Nelle città non potranno essere posizionati autovelox nei tratti ove il limite di velocità previsto è inferiore ai 50 km/h, mentre fuori dall'abitato, non potranno essere installati nei tratti ove il limite è inferiore di oltre 20 km/h a quello ordinariamente previsto dal Codice della strada.

Il divieto è riferito sia agli autovelox fissi, sia a quelli mobili utilizzati dalle polizie locali o stradali.

In sostanza, viene completamente “sterilizzato” e vanificato l'effetto dissuasivo dell'autovelox proprio nei tratti più pericolosi delle strade extraurbane, dove la particolare morfologia della strada suggerisce un limite inferiore a quello ordinario e nelle zone urbane ove il limite è di 30 o 40 km/h, proprio in ragione della particolare pericolosità di tratti particolarmente utilizzati da pedoni e altri mezzi di mobilità non a motore, o tratti particolarmente pericolosi per la presenza di scuole, parchi giochi, luoghi frequentati da bambini, attraversamenti pedonali, etc...

Le uniche potenziali eccezioni all'installazione degli autovelox lungo le strade con il limite di velocità inferiore a 50 km/h restano dunque le strade urbane ciclabili di quartiere di tipo “E”, di cui però non è mai stata emanata la relativa segnaletica, e gli itinerari ciclopedonali di tipo “F-bis”, ossia le stradine in cui c'è una prevalenza di flussi di pedoni e biciclette.

b. I Comuni dovranno chiedere al prefetto l'autorizzazione all'installazione di tutti i dispositivi mobili di controllo del superamento dei limiti di velocità previsti dall'art. 142 CdS (“autovelox”), dimostrando previamente che nel determinato punto in cui se ne chiede l'installazione vi sia stato un aumento dell'incidentalità stradale determinato dal superamento dei limiti di velocità.

Si comprende come si chieda una sorta di “*probatio diabolica*”, che oltretutto rovescia il paradigma cui dovrebbe tendere la ratio stessa posta alla base dell'utilizzo degli autovelox, ovvero di evitare gli incidenti in punti potenzialmente pericolosi o che per conformazione morfologica della strada “invitano” ad un potenziale superamento del limite di velocità imposto. Tradotto: non dovrebbe affatto servire la dimostrazione che vi sia stato un incremento dell'incidentalità stradale, dato che l'installazione di un autovelox serve proprio ad evitare quello.



c. La segnaletica stradale dovrà avvisare della presenza dell'autovelox con un anticipo di 1 km sulle strade extraurbane, 200 metri su quelle urbane di scorrimento e 75 su tutte le altre.

In sostanza, si vuol dar modo all'automobilista di "frenare" e rallentare in tempo per non prender la multa, salvo poi tranquillamente poter riaccelerare.

d. Previsione strettamente connessa con quanto detto a commento della previsione del punto precedente è quella- contenuta all'interno della Riforma del Codice della Strada- che stabilisce che in caso di superamento di velocità rilevato da più autovelox, il soggetto contravventore riceverà una sola sanzione per più violazioni di limiti nell'arco di un'ora.

A tale proposito il decreto, annuncia come "biglietto da visita" che si dovrà evitare la contestuale effettuazione di più rilevamenti sul medesimo tratto di strada o nello stesso arco temporale.

e. Il decreto invece non affronta l'unica cosa su cui sarebbe stato davvero utile e importante un immediato intervento normativo, ovvero la questione relativa all'omologazione degli attuali dispositivi. Gli stessi, infatti, non essendo mai state emanate le regole per procedere all'omologazione da parte del Ministero, vengono considerati allo stato attuale (a seguito di una recente pronuncia della Corte di Cassazione) come non a norma, e dunque le relative sanzioni possono essere annullate a seguito di ricorso da parte del contravventore.

PRINCIPALI PROBLEMATICITA' DEL DECRETO

a. Viene tolta agli amministratori locali la possibilità di utilizzare un fondamentale sistema di controllo della velocità e presidio della mortalità stradale urbana, nei punti dove, conoscendo meglio di tutti il proprio territorio, ritengono più adeguato a svolgere un'efficacia dissuasiva e preventiva.

Non è di certo una questione di far cassa o meno- come si vuol far passare l'intervento normativo- ma di proteggere la vita delle persone, e al contempo garantire l'autonomia decisionale dei Sindaci, che invece in questo modo viene pesantemente sterilizzata se non del tutto esautorata.

Peraltro il Viminale, tramite le Prefetture, ha sempre avuto (e mantiene anche con il nuovo decreto) il potere decisionale sugli autovelox: spetta al prefetto l'ultima parola per l'installazione dopo le proposte dei sindaci e dopo le valutazioni della polizia stradale sugli autovelox fissi. Ciò significa che, date le caratteristiche di una carreggiata o di una zona dove la velocità è limitata, esiste già, nei singoli casi, il potere ministeriale di dire no ai controlli elettronici e automatici. Ora si prevede l'obbligo a priori, anche per i dispositivi mobili, che sia la prefettura ad autorizzarli.

b. La riduzione della velocità è l'unico strumento realmente utile e valido di prevenzione dell'incidentalità stradale, e l'effetto dissuasivo degli autovelox ne è fondamentale presidio e strumento di attuazione.

Il Ministero, del resto, anche nella ben nota "battaglia" contro le zone 30 km/h a Bologna, ha ampiamente dimostrato che al di là degli annunci propagandistici, la "direzione di marcia" del proprio Ministero è quella contraria al contrasto dei morti sulle strade (e in particolare quelle cittadine) italiane.

Basterebbe affidarsi ai dati. Nei primi tre mesi di sperimentazione della Città 30 km/h a Bologna gli incidenti totali sono diminuiti del 14,5 %, le persone ferite in strada sono state settantasei in meno e quelle morte 2/3 in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Lo spazio di frenata- a parità di altre condizione di attenzione, manto stradale, visibilità, etc- di un'automobile che procede a trenta chilometri orari è di trenta metri, e in caso di collisione con un pedone



quest'ultimo sopravvive in nove casi su dieci. A cinquanta all'ora, invece, lo spazio di arresto sale a sessantatre metri e in caso di impatto il pedone sopravvive in 0,5 casi su dieci. Per una persona a piedi, la probabilità di morire in uno scontro con un veicolo che viaggia a cinquanta all'ora è sei volte superiore rispetto ai trenta chilometri orari. «Un impatto a cinquanta all'ora è come cadere dal terzo piano di un palazzo, mentre a trenta dal primo».

c. Fuori dai centri abitati, gli autovelox non potranno essere posizionati dove il limite di velocità individuato sia inferiore di oltre venti chilometri orari rispetto a quello massimo generalizzato. Per esempio, lungo le strade extraurbane principali con il limite a centodieci chilometri orari, il dispositivo può essere utilizzato solo se il limite è fissato ad almeno novanta chilometri orari, ma non per limiti inferiori. Si comprende come la norma sia antitetica alla necessità di aumentare il controllo laddove si imponga un limite più basso (e questo vale anche per gli autovelox fissi, per cui detto limite previamente in ogni caso dovrebbe essere “vagliato” ed approvato dalla Prefettura) proprio per le particolari insidie legate alla pericolosità della tratta stradale.

Inoltre il decreto impone anche un termine particolarmente stretto per l'adeguamento da parte delle amministrazioni locali, cioè dodici mesi, altrimenti gli strumenti non a norma dovranno essere spenti o disinstallati.

NORMATIVA ITALIANA ED EUROPEA DI RIFERIMENTO IN TEMA DI SICUREZZA NELLE STRADE

1) Ricordiamo anzitutto la previsione generale dettata dall'art. 142 CdS sui Limiti di Velocità, che così recita:

- **comma 1.** *Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare (.....) i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali*

- **comma 2.** *Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei criteri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi.*

2) Peraltro, l'art. 142 CdS va letto in combinato disposto con la norma che lo precede, ovvero l'art. 141 co.1, che detta la ratio normativamente alla base delle previsioni riguardanti i limiti di velocità, stabilendo che “è obbligo del conducente regolare la velocità del veicolo in modo che, avuto riguardo alle caratteristiche, allo stato ed al carico del veicolo stesso, alle caratteristiche e alle condizioni della strada e del traffico e ad ogni altra circostanza di qualsiasi natura, sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose ed ogni altra causa di disordine per la circolazione”.

3) **Senza dimenticare, anzi tenendo come assoluto faro interpretativo**, l'art. 1 CdS, che al primo comma detta il generale principio su cui si sorregge l'intero codice e che si intreccia con i principi costituzionali, ovvero che “Sicurezza, tutela della salute delle persone, tutela dell'ambiente nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato”. Il successivo comma 2, puntualizza e rimarca come tutte “le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali



*ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; migliorare la fluidità della circolazione; **promuovere l'uso della bicicletta***”.

4) **L'art. 7** (*Regolamentazione della circolazione nei centri abitati*) attribuisce ai Comuni, all'interno dei centri abitati, la facoltà di adottare detti provvedimenti, con **Ordinanza del sindaco, atto che dovrà per sua stessa natura essere motivata.**

5) Il Decreto inoltre, contrasta con le Direttive comunitarie in materia di sicurezza stradale e con altre norme interne di rango inferiore, quali ad es. il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, previsto dall'art. 1 co.3 CdS (“*Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione Europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il Piano nazionale per la sicurezza stradale*”) e attuativo delle Direttive comunitarie.

Il vigente Piano Nazionale per la Sicurezza stradale 2030 approvato con delibera del CIPESS del 14 aprile 2022 n.13, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, fra le tante previsioni in favore della mobilità dolce e di una maggiore sicurezza delle persone, indica:

- “l’obiettivo “Zero vittime” non è irrealistico , a patto che si mettano in atto azioni efficaci in grado di affrontare i diversi aspetti del problema. Il Piano elenca con precisione cosa si deve fare nei prossimi dieci anni per procedere in modo spedito verso il raggiungimento di questo obiettivo. In alcuni casi il Piano, correttamente, rinvia a politiche pubbliche di carattere generale o a scelte di competenza di Enti Locali e del settore privato “ (pag. 5);

- “Il Piano prevede anche un forte investimento sulla cultura della sicurezza, a partire dalla scuola, allo scopo di ridurre al minimo i comportamenti sbagliati e aumentare il rispetto per gli altri, soprattutto per le diverse categorie esposte ad un maggior rischio, come i ciclisti, gli utenti dei nuovi strumenti di micromobilità e delle 2-Ruote a motore , i bambini e gli anziani . Il Piano identifica azioni specifiche per ridurre l’incidentalità che colpisce queste categorie , il che contribuirebbe in misura decisiva a conseguire l’obiettivo centrale di tutto il Piano , cioè la riduzione del 50%, entro il 2030, dei morti e dei feriti gravi rispetto all’anno 2019” (pag. 6);

- “(...) i seguenti principi cardine di questo approccio: **dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h**”(pag. 22);

- “In ambito urbano, in particolare, si propone, a valle di una revisione della gerarchizzazione delle strade, una chiara individuazione della viabilità a 50 km/h e delle zone a 30 km/h”(pag. 79).

D'altronde il PNSS si conforma alle risoluzioni comunitarie e ai trattati internazionali, tra cui:

- la Risoluzione dell’Assemblea Generale ONU del 25/9/2015 , che ha adottato l’Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile (Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development), in cui promuove l’azione nell’area economica, sociale e ambientale dello sviluppo sostenibile nei successivi 15 anni. Tale importante documento strategico identifica nella sicurezza stradale un prerequisito per garantire una vita sana, promuovere il benessere e rendere le città inclusive , sicure, resilienti e sostenibili ed elenca, tra gli altri, due obiettivi (3.6 e 11.2) relativi a questo importante problema sociale:

- dimezzare, entro il 2020, il numero globale di morti e feriti a causa dagli incidenti stradali rispetto al 2011 (obiettivo 3.6);
- assicurare a tutti, entro il 2030, l’accesso a sistemi di trasporto sicuri, economici e sostenibili, migliorando la sicurezza stradale, in particolare potenziando i trasporti pubblici, con particolare



attenzione alle esigenze di coloro che si trovano in situazioni vulnerabili , bambini , persone con disabilità e persone anziane (obiettivo 11.2).

- La Risoluzione dell'ONU n. 64/255, con la quale fu proclamata la Decade of Action for Road Safety for the 2011–2020 e hanno ulteriormente sollecitato l'attività degli Stati Membri , i quali hanno raggiunto il consenso, nel novembre 2017 a Ginevra, su 12 obiettivi volontari in materia di sicurezza stradale (fig. 2-1).

- La risoluzione A/RES/74/299, dell'Assemblea Generale ONU del settembre 2020, approvando la dichiarazione di Stoccolma adottata nell'ambito della 3° Conferenza mondiale ministeriale sulla sicurezza stradale, "Achieving Global Goals 2030"¹⁵, ha proclamato la Second Decade of Action for Road Safety 2021–2030, con l'obiettivo di ridurre il numero di morti e feriti per incidenti stradali di almeno il 50% tra il 2020 e il 2030 e di raggiungere l'ulteriore obiettivo in materia di sicurezza stradale fissato dall'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile.

- Il Piano di Azione per il decennio 2021- 2030 redatto dall'UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) in collaborazione con l'Organizzazione Mondiale della Sanità e le altre commissioni regionali delle Nazioni Unite, documento guida, atto a supportare il conseguimento degli obiettivi assunti, che sottolinea l'importanza di un approccio olistico orientato al Safe System basato su continui miglioramenti nella progettazione di strade e veicoli, sul rafforzamento delle leggi e sulla loro applicazione, su un'assistenza tempestiva ed efficace ai feriti. Il Piano globale riflette anche la promozione da parte della Dichiarazione di Stoccolma di politiche volte a promuovere gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici come modalità di trasporto intrinsecamente sane ed ecologiche .

Comunicazione "L'Europa in movimento – Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita"¹⁸ del maggio 2018, con la quale la Commissione europea ha presentato un nuovo approccio alla politica dell'UE in materia di sicurezza stradale , unitamente a un Piano d'azione strategico ¹⁹ a medio termine, in cui vengono definite le azioni specifiche . Nella Comunicazione è stato confermato l'obiettivo a lungo termine dell'azzeramento del numero di vittime sulle strade entro il 2050, aggiungendo che lo stesso obiettivo dovrà essere raggiunto anche per i feriti gravi .

Sono stati, inoltre, indicati dei nuovi obiettivi intermedi, in riferimento alla riduzione del 50% del numero di vittime sulle strade tra il 2020 e il 2030, con la contestuale riduzione del 50% del numero di feriti gravi nello stesso periodo, come raccomandato nella dichiarazione di La Valletta nel marzo 2017²⁰ e confermato nella recente 3° Conferenza mondiale ministeriale sulla sicurezza stradale, con la Dichiarazione di Stoccolma nel febbraio 2020. Proprio per il raggiungimento di tali obiettivi, nel giugno 2019, la Commissione ha pubblicato il documento di lavoro "Quadro dell'UE 2021-2030 per la sicurezza stradale – Prossime tappe verso l'"obiettivo zero vittime" ("Vision Zero")", in cui ha confermato di basare il suo approccio sul concetto di Safe System.

Il Safe System funge da quadro unificante per le politiche e i piani di sicurezza stradale che ogni Stato membro delle Nazioni Unite è chiamato a predisporre e si basa su quattro principi guida :

- i guidatori commettono errori che possono portare a incidenti;
- il corpo umano ha una capacità fisica limitata per tollerare le azioni di impatto senza subire danni ;
- esiste una responsabilità condivisa tra coloro che progettano , costruiscono, gestiscono e utilizzano il sistema stradale nelle sue componenti (uomo, infrastruttura, veicolo) nel prevenire incidenti che provocano lesioni gravi o morte;



- tutte le parti del sistema devono essere rafforzate per moltiplicare i loro effetti in una visione olistica, in modo tale che, se una parte si guasta o fallisce, gli utenti della strada siano comunque protetti.

Cinque sono gli elementi essenziali che riflettono una visione olistica della sicurezza stradale 24: strade e margini stradali più sicuri ; veicoli più sicuri ; uso della strada più sicuro da parte degli utenti ; velocità adatte alla funzione e al livello di sicurezza della strada; assistenza post-incidente.

Un esempio pratico che riguarda i limiti di tolleranza del corpo umano è la gestione della velocità ; se si vogliono limitare le possibili conseguenze degli incidenti , occorre limitare le velocità , tenendo conto dei possibili eventi, dei soggetti potenzialmente coinvolti e delle limitazioni fisiche del corpo umano. Sulla base dei risultati della ricerca si possono sintetizzare i seguenti principi cardine di questo approccio: “ *dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h*”;

- la Direttiva 2019/1936 del 23 ottobre 2019, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Quest’ultima richiedeva l’istituzione di procedure relative a valutazioni d’impatto sulla sicurezza stradale, controlli sulla sicurezza stradale, ispezioni di sicurezza stradale e valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete limitatamente alla rete transeuropea di trasporto (TEN-T).

- la **“Risoluzione del Parlamento europeo del 6 ottobre 2021 sul quadro strategico dell’UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l’obiettivo “zero vittime”**, secondo cui:

A. “... ogni anno circa 22.700 persone perdono ancora la vita sulle strade dell’UE e circa 120.000 rimangono gravemente ferite; che negli ultimi 10 anni oltre 11.800 bambini e ragazzi di età inferiore ai 17 anni sono stati uccisi in incidenti stradali nell’UE; che negli ultimi anni i progressi compiuti per ridurre il tasso di mortalità stradale si sono arrestati e, di conseguenza, l’obiettivo di dimezzare il numero delle vittime della strada tra il 2010 e il 2020 non è stato raggiunto; che le cifre di cui sopra rappresentano un prezzo umano e sociale inaccettabile per i cittadini dell’UE e che i costi esterni degli incidenti stradali nell’UE rappresentano circa il 2% del suo PIL annuo”;

B. (.....) che, nel prossimo futuro, la presenza simultanea di veicoli con una vasta gamma di funzionalità automatizzate/connesse e di veicoli tradizionali in condizioni di traffico misto comporterà un nuovo rischio, soprattutto per gli utenti della strada vulnerabili come motociclisti, ciclisti e pedoni;

C. considerando che i progressi tecnologici, la connettività, l’automazione e l’economia collaborativa offrono nuove opportunità per la sicurezza stradale e per affrontare la congestione, in particolare nelle aree urbane; che lo sviluppo delle sinergie tra le misure di sicurezza e le misure per la sostenibilità e il proseguimento del trasferimento modale verso modalità di trasporto pubblico e la mobilità attiva potrebbero portare a una riduzione delle emissioni di CO2, migliorare la qualità dell’aria e contribuire a sviluppare stili di vita più attivi e sani;

D. considerando che i passeggeri di automobili che hanno ottenuto 5 stelle nel test Euro NCAP hanno un rischio inferiore del 68 % di subire lesioni mortali e un rischio inferiore del 23 % di subire lesioni gravi rispetto ai passeggeri di automobili a 2 stelle;

E. considerando che la percentuale di vittime tra gli utenti vulnerabili della strada è in aumento, dal momento che gli automobilisti sono stati i principali beneficiari del miglioramento della sicurezza dei veicoli e di altre misure di sicurezza stradale; che il peso, la potenza e la velocità massima delle autovetture nuove



vendute nell'UE stanno aumentando, il che comporta rischi maggiori per la sicurezza stradale; che la sicurezza dei motociclisti, dei ciclisti e dei pedoni deve essere affrontata con urgenza;

*F. considerando che **ai motoveicoli a due ruote è imputabile il 17% del totale delle vittime della strada**, pur rappresentando soltanto il 2% del totale di chilometri percorsi; che esistono grandi disparità tra i paesi; che l'UE dovrebbe attribuire priorità a ulteriori azioni per rafforzare la sicurezza di tali veicoli nel prossimo decennio;*

G. considerando che, secondo uno studio della Commissione, soltanto l'8% dei decessi avviene sulle autostrade, il 37% nelle zone urbane e il 54% sulle strade extraurbane; che i nuovi investimenti e la corretta manutenzione delle infrastrutture esistenti per tutto il loro ciclo di vita sono fondamentali per la sicurezza stradale;

*H. considerando che **non tutte le vittime di incidenti sono denunciate**, il che distorce le statistiche disponibili; che è necessario sviluppare metodi di prova efficaci per determinare il numero effettivo delle vittime di incidenti stradali;*

*I. considerando che garantire e **far rispettare il comportamento sicuro** degli utenti della strada, ad esempio viaggiare alla velocità giusta, utilizzare dispositivi di protezione come cinture di sicurezza e caschi, non guidare sotto l'effetto di alcol o sostanze stupefacenti e guidare, andare in moto o bicicletta e camminare senza distrazioni, è fondamentale per prevenire e ridurre gli incidenti stradali mortali;*

J. considerando che nella mobilità e nella sicurezza stradale vi sono disparità di genere, di età e di natura sociale;

*K. considerando che il conseguimento dei **nuovi obiettivi dell'UE in materia di sicurezza stradale** richiede sforzi più intensi e cooperativi per elaborare forti politiche europee di sicurezza stradale con le parti interessate, sostegno alla ricerca e all'innovazione, al fine di predisporre soluzioni politiche basate su dati solidi e su analisi di impatto nonché su un maggior numero di misure esecutive più mirate a livello nazionale e una cooperazione efficace in materia di applicazione transfrontaliera delle sanzioni;*

*L. considerando che tra il **40 e il 60% di tutti gli incidenti mortali legati al lavoro sono incidenti stradali** che si verificano durante l'orario di lavoro o negli spostamenti casa-lavoro; che la stanchezza dei conducenti è un fenomeno comune sulle strade dell'UE;*

*M. considerando che l'attuazione dei piani nazionali per la sicurezza stradale e del nuovo quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale richiedono risorse **finanziarie stabili e sufficienti** sia da parte degli Stati membri che del bilancio dell'UE;*

*Tutto ciò considerato, relativamente alla velocità in ambito urbano delibera: 37. **“l'eccesso di velocità è un fattore chiave** in circa il 30 % degli incidenti stradali mortali e un fattore aggravante nella maggior parte degli incidenti; invita la Commissione a elaborare una raccomandazione per applicare limiti di velocità sicuri, in linea con l'approccio del “sistema sicuro” per tutti i tipi di strada, quali velocità massime di 30 km/ora, come regola generale, nelle zone residenziali e nelle zone con un numero elevato di ciclisti e di pedoni, con la possibilità di applicare limiti più elevati nelle principali arterie stradali con un'adeguata*



*protezione degli utenti della strada vulnerabili; invita gli Stati membri a dare **priorità agli investimenti nel controllo della velocità e in una comunicazione di qualità sulla centralità della velocità e della sua gestione**; invita gli Stati membri ad applicare sanzioni dissuasive della velocità, compresi sistemi di penalità a punti, e a valutare la possibilità di prevedere corsi di sensibilizzazione sulla velocità per riabilitare i recidivi”.*

IN CONCLUSIONE,

abbiamo cercato di elencare- in maniera tecnica e non ideologica- alcune prime osservazione che dimostrano che il decreto ministeriale recentemente approvato va nella direzione opposta a quella auspicata dalla nostra Fondazione, così come da tutti coloro che hanno a cuore la sicurezza delle persone, soprattutto gli utenti più fragili della strada, ma anche gli automobilisti stessi, la cui vita deve essere considerata un bene molto più prezioso rispetto allo “pseudo-diritto” di godersi i “cavalli” delle proprie automobili!

Fondazione Michele Scarponi ETS

Marco Scarponi
Segretario Generale

..

Avv. Tommaso Rossi
Comitato Tecnico Scientifico