

Modifiche normative urgenti per i soggetti a rischio

Margherita D'Orta – Dirigente Ufficio Studi Giuridico-Economici – Direzione Studi e Ricerche ACI

Atti del Convegno delle Commissioni Giuridiche della Federazione ACI 2007
Roma, 9 – 10 marzo 2007

Premessa

Garantire un maggiore livello di sicurezza nella circolazione stradale è sempre stato un obiettivo “sentito” da parte della Federazione ACI. Nel 1962, quindi 45 anni fa, circolavano in Italia circa 3 milioni di veicoli: già allora i “tecnici” della materia consideravano la triade strade-veicolo-comportamento umano il complesso di fattori su cui intervenire al fine della prevenzione. Già allora si individuava nella componente umana la principale causa degli incidenti stradali.

Oggi, a distanza di 45 anni, circolano, **nello stesso territorio**, 45 milioni di veicoli. Nello scorso week end sono morte su strada 42 persone, tre volte quelle decedute nel medesimo periodo del 2006.

La media annua è di circa 5.500 morti e 319.000 feriti (dati 2005), di cui oltre il 30% sono giovani fra i 14 e i 29 anni. Categoria particolarmente a rischio è rappresentata dai pedoni (circa 700 morti; 19.000 hanno riportato lesioni).

E' quindi necessario **attuare** urgentemente delle **azioni concrete** per i **soggetti a rischio**.

Chi sono i soggetti a rischio ?

Il Nuovo Codice della Strada, strumento principe per la regolazione della circolazione stradale, non definisce la figura dei “soggetti a rischio” ma si limita ad individuare nell’“Utente debole della strada” talune categorie, ed in particolare: i pedoni, i disabili in carrozzella, i ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade (art.3 punto 53 bis).

Per individuare questo diverso, più ampio insieme - nel quale si ritiene opportuno inserire anche coloro i quali **abbiano un comportamento tale da determinare incidenti** - occorre fare riferimento a due ulteriori strumenti: gli **indirizzi comunitari** e le **statistiche** (di cui si è già citato qualche dato in premessa).

Gli indirizzi comunitari

Con risoluzione del **18 gennaio 2007**, sul programma d'azione per la sicurezza stradale, il Parlamento Europeo ha **evidenziato** quanto segue:

- nella UE, si registrano oltre 40.000 morti l'anno, con costi diretti e indiretti di 180 miliardi di euro (2% del PIL della UE);
- è fondamentale perseguire l'obiettivo comunitario “-50% morti e feriti sulle strade al 2010”, obiettivo purtroppo lontano per gli insufficienti progressi complessivamente registrati ad oggi, vista la disomogeneità delle norme in vigore nei singoli Stati membri;
- si riconosce la generale aumentata sicurezza degli autoveicoli;
- con riferimento agli utenti, quella dei motociclisti è la categoria tuttora crescente delle vittime della circolazione stradale (l'Italia è il Paese nel quale si registra il numero maggiore di motociclisti vittime della strada, soprattutto giovani)
- particolare attenzione deve essere rivolta ai pedoni (in primis ad anziani e bambini), ai ciclisti, ai disabili e a chi usa il veicolo come strumento di lavoro.

Gli Stati membri devono quindi:

- impegnarsi maggiormente per la sicurezza stradale a tutti i livelli di governo, tramite un approccio integrato al problema, la promozione di una legislazione nazionale più efficace in ciascuno Stato membro e controlli del traffico maggiormente adeguati alle singole situazioni;
- implementare le politiche informative e le campagne di sensibilizzazione fra gli utenti di tutte le età;
- rafforzare la repressione transfrontaliera delle infrazioni al CDS, sanzionando severamente tutte le infrazioni, ma in modo particolare l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza, il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza;
- diffondere le esperienze positive registrate a livello di ciascun Paese membro, al fine di agevolare il perseguimento dell'obiettivo sicurezza stradale tramite il sistema delle "best practices" ed attuare progetti di "gemellaggio" tra vecchi e nuovi Stati membri.

Ma al di là di quanto indicato dalle norme e dalle statistiche, qualsiasi utente della strada può essere a rischio per se stesso, e/o per gli altri, in base al comportamento assunto nella circolazione.

Gli interventi normativi a tutela della sicurezza nella circolazione stradale nel nostro Ordinamento giuridico sono stati abbondanti, in particolar modo nell'ultimo quinquennio: a titolo esemplificativo si citano l'introduzione del sistema della patente a punti, l'inasprimento delle sanzioni per le violazioni di norme di comportamento nella conduzione di ciclomotori, la riforma della disciplina dell'autotrasporto. Purtroppo, la necessità di provvedere con urgenza al fine di fronteggiare la sinistrosità stradale, ha portato il Governo a fare un eccessivo uso dello strumento del decreto legge, spesso sottovalutando gli effetti giuridici e di applicazione pratica (ad es: adozione del provvedimento da parte delle forze dell'Ordine deputate) di ciascuna singola nuova disposizione. Talune norme emanate nel tempo non hanno trovato una collocazione sistematica nel CDS o nel relativo Regolamento di attuazione, restando, pertanto, poco note agli operatori del diritto come ai cittadini, quindi, seppur involontariamente, talvolta inapplicate¹. In questo contesto è quindi utile ricordare che anche a livello normativo è essenziale intervenire con modalità progettuali e con una visione globale; un provvedimento adottato secondo la procedura normativa ordinaria, e collocato nel Codice della Strada o nel Regolamento, concorre all'efficacia e all'efficienza dell'intero sistema: minori costi in termini di vite umane e di finanziamento dell'attività legislativa, amministrativa e giurisdizionale e, conseguentemente, maggiore disponibilità di fondi utilizzabili ai fini della comunicazione preventiva e dell'attività di controllo su strada da parte delle forze dell'ordine.

Premesso quindi il pieno accordo con la volontà dell'attuale Governo di riformare il CDS secondo un disegno organico, in base al compito che nell'ambito di questo Convegno mi è stato assegnato – e per la fiducia riposta in me ringrazio il Sig. Presidente, Avv. Lucchesi, il Sig. Segretario Generale dr. Rozera ed in particolar modo il Direttore Centrale Studi e Ricerche, d.ssa Schietroma - entro nel vivo della mia relazione, dedicata ad individuare le norme da riformare urgentemente per i soggetti a rischio.

Nota metodologica

Una nota metodologica è essenziale al fine rendere maggiormente comprensibile quanto verrà, di seguito, illustrato.

In considerazione, da una parte, dei contributi che, in base al programma dei lavori, saranno di seguito forniti dai relatori nel corso di queste due giornate (verranno ampiamente dibattute le tematiche relative al rapporto fra guida ed abuso di sostanze stupefacenti/alcoliche, ai controlli su strada da parte delle forze dell'ordine e a distanza tramite sistemi automatizzati, alla coerenza dell'attuale sistema sanzionatorio ed alla formazione degli utenti della strada e degli operatori

¹ A titolo esemplificativo: l'art. 5, comma 1bis del, D.L. 115/2005, convertito con modificazioni nella L.168/2005), che ha previsto che gli istituti della revisione, sospensione e revoca (della patente) si applicano anche al certificato di idoneità alla conduzione del ciclomotore.

professionali) e, dall'altra, della materiale impossibilità di analizzare ed illustrare, in questa sede, tutti i possibili "ambiti di intervento", ho selezionato alcune, non esaustive, "situazioni tipo", inquadrandole nelle relative norme di riferimento.

A fronte di ciascuna situazione, ho indicato il tipo di intervento (di attuazione, di modifica, di soppressione, di introduzione ex novo, ecc.) che, secondo la mia valutazione, dovrebbe essere realizzato o, comunque, su cui occorrerebbe fare una breve riflessione.

Le "situazioni tipo"

L'informazione e la comunicazione continua e permanente (campagne pubblicità – progresso)

Se alla formazione degli utenti e degli operatori professionali il CDS dedica più articoli², l'attività di informazione dell'opinione pubblica per la sicurezza delle persone nella circolazione stradale - sicurezza che l'articolo 1 (principi generali) del CDS indica essere tra le "finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato" - è prevista nell'ambito dello stesso art.1 del CDS. Il 5° comma, infatti recita: "Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti³ fornisce all'opinione pubblica i dati più significativi utilizzando i più moderni sistemi di comunicazione di massa e, nei riguardi di alcune categorie di cittadini, il messaggio pubblicitario di tipo prevenzionale ed educativo".

Cosa propongo ? Istituire un fondo per la realizzazione di campagne di informazione continua e permanente (pubblicità-progresso) da inserire nello stesso comma 5 dell'art.1: ciò in considerazione delle positive esperienze già maturate da altri Paesi UE che, tramite la comunicazione di messaggi di tipo "emozionale", hanno raggiunto buoni risultati ai fini della prevenzione degli incidenti e della educazione stradale. L'istituzione di un fondo per la realizzazione di campagne di informazione continua e permanente (pubblicità-progresso) finalizzate alla educazione stradale, da erogare tramite le reti televisive e gli altri sistemi di comunicazione di massa, è a mio giudizio utile per rendere effettivo ciò che altrimenti potrebbe rimanere esclusivamente affermazione di un principio.

L'abilitazione alla guida

Sebbene l'articolo 117 CDS già preveda nel primo triennio dal conseguimento della patente, e comunque prima del compimento del 20° anno di età, limitazioni nella guida in termini di potenza del mezzo o di velocità consentita, l'attuale formulazione dell'articolo 116 sembra, per quanto più volte nel tempo rivisitata dal legislatore, non sufficientemente idonea a garantire una circolazione sicura. Qualche riflessione sembra opportuna.

Con riferimento all'iter relativo al conseguimento della patente B, sarebbe opportuno introdurre la c.d. "condotta accompagnata", come più volte richiesto da ACI, ossia la possibilità per l'"aspirante" di fare pratica di guida su strada fin dall'età di 16 anni", con il supporto di un adulto patentato (meglio se professionista) al proprio fianco, ottenendo quindi anticipatamente il "foglio rosa". Il prolungamento della fase pratica rispetto a quanto oggi in vigore darebbe frutti positivi circa l'apprendimento del corretto stile di guida e dei problemi del traffico anche ai fini di una più attenta conduzione di ciclomotori e motocicli.

Al medesimo fine sarebbe utile introdurre la frequentazione obbligatoria di un "corso guida sicura", da effettuare entro 3 anni dal conseguimento patente: ciò nella consapevolezza di quanto possa contribuire alla tutela degli utenti stradali la competenza tecnica per la gestione delle situazioni di pericolo, in primis connesse alle condizioni atmosferiche, ma non solo.

² Nelle sessioni di lavoro della giornata di domani l'attività formativa verrà ampiamente illustrata; ritengo pertanto di non dovermi soffermare su questi aspetti.

³ Ora, Ministro dei Trasporti.

Con riferimento alla **conduzione dei ciclomotori**, l'analisi del dettato normativo si fa più complessa. Nel 2002 è stato introdotto, per i soli minorenni, l'obbligo, al fine di guidare un ciclomotore, del possesso del relativo certificato di idoneità (art.116, comma 1 *bis*), c.d. "patentino", da conseguire in seguito alla frequentazione di un corso ed al superamento di una prova finale (finalizzata alla verifica delle esclusive nozioni teoriche).

Tale obbligo è stato poi esteso (nella riformulazione del comma *1 ter*) a coloro i quali siano diventati maggiorenni dal 1 ottobre 2005, ove non già in possesso di patente di guida: dovranno quindi frequentare il corso e sostenere la **prova teorica**.

Particolare disciplina è stata prevista (nel medesimo comma *1 ter*) per i già maggiorenni alla data del 30 settembre 2005, non dotati di patente di guida: al fine del conseguimento del c.d. patentino, è sufficiente la frequentazione del corso, **senza l'espletamento di alcuna prova finale, né teorica, né pratica!**

L'impianto normativo fin qui rappresentato diventa ancora più complesso ove si tenga conto che **talune c.d. "microcar", o. c.d. "quadricicli leggeri"**, in base alle caratteristiche tecniche non sono né quadricicli a motore ex art.53, comma CDS - per la cui conduzione, rientrando nella categoria dei motoveicoli occorre il possesso della patente A1 - né ciclomotori ex art. 52 ("I ciclomotori sono veicoli a motore **a due o tre ruote**, aventi le seguenti caratteristiche ..."). In base al dettato dell'art 59 CDS⁴, e ove le caratteristiche tecniche lo consentano, i quadricicli leggeri (di fatto simili per dimensioni a talune autovetture per la cui conduzione occorre la patente B) possono essere, in fase di omologazione, assimilati ai ciclomotori, per la cui conduzione è sufficiente il possesso del citato "patentino".

Non può infine non evidenziarsi che, nella costruzione del citato art.116, comma *1 ter* il legislatore ha riconosciuto, ai patentati, il diritto di guidare il **ciclomotore – o equiparato** - anche **qualora la patente sia stata sospesa** in applicazione della pena amministrativa accessoria prevista per l'infrazione del superamento dei limiti di velocità di oltre 40 km/h (art 142, comma 9 CDS).

Sarebbe quindi necessario, come ACI sollecita da tempo, **introdurre**, in fase di esame per il conseguimento del "patentino", **la prova anche pratica a verifica della capacità tecnica di condurre il ciclomotore su strada** (anche per i maggiorenni alla data del 30 settembre 2005); **equiparare** sempre e comunque il possesso della patente A1 o B, per la conduzione dei c.d. "quadricicli leggeri"; **eliminare** la possibilità di condurre il ciclomotore qualora la patente sia stata sospesa per l'infrazione di cui all'art. 142 comma 9; **collocare nel CDS** (art.116 e 128-129-130) quanto previsto dall'art. 5, comma 1bis, DL 115/2005, convertito con modificazioni nella L.168/2005), ossia che gli istituti della revisione, sospensione e revoca (della patente) si applicano anche al certificato di idoneità alla conduzione del ciclomotore.

L'Italia invecchia al volante

Il XV Rapporto ACI-CENSIS del 16 gennaio 2007 ha evidenziato come la popolazione anziana al volante tenda ad aumentare costantemente, rappresentando oggi il 12% della popolazione alla guida nel territorio della UE, presumibilmente il 20% al 2010.

Il Rapporto evidenzia che, a fronte della maggiore età, si riscontra, in fase di guida, una notevole capacità tecnica, nel tempo acquisita, e una buona dose di prudenza. Di contro, è innegabile che le abilità fisiche dell'anziano diminuiscano con il passare del tempo, soprattutto in termini sensoriali, di messa a fuoco delle immagini e di rallentamento delle capacità di reazione.

⁴ L'art. 59 (Veicoli con caratteristiche atipiche) del CDS definisce atipici i veicoli elettrici leggeri da città, i veicoli ibridi o multimodali e i microveicoli elettrici o elettroveicoli ultraleggeri, **nonché gli altri veicoli che per caratteristiche non rientrano fra quelli definiti negli artt. dal 52 al 58**.

Con decreto ministeriale viene stabilita la categoria cui i veicoli atipici devono essere assimilati ai fini della circolazione e della guida nonché i relativi requisiti tecnici di idoneità alla circolazione (art.71 e ss. CDS).

E' inoltre innegabile come taluni medicinali, più assiduamente utilizzati dagli anziani, possano incidere ulteriormente in modo negativo sulle capacità psico-fisiche dei conducenti.

Da un punto di vista giuridico il CDS prevede all'art.126 la disciplina della durata e della conferma della validità della patente; in particolare il comma 5 richiama, per l'accertamento della sussistenza dei requisiti psico-fisici in fase di conferma della citata validità, la lunga lista di medici preposti alla verifica di tali requisiti ai fini del conseguimento della patente. Se in fase di (primo) conseguimento si ritiene opportuno che l'accertamento dei requisiti psico-fisici sia effettuato (nel massimo decentramento organizzativo) presso tutte le strutture citate al comma 2 dell'art.119, per la conferma della patente, in base a quanto sopra indicato, sarebbe preferibile che, ferma restando la competenza delle commissioni mediche locali, tale funzione venisse svolta dal professionista medico curante (anche di base), presumibilmente più a conoscenza della storia clinica del paziente, delle patologie in corso, dei medicinali assunti. Perciò, il 5 comma dell'art. 126 CDS, dovrebbe essere modificato con l'inserimento della previsione che l'accertamento dei requisiti psico-fisici per la conferma della validità della patente venga effettuato presso il medico curante, secondo le modalità previste dall'art. 119, e ferma restando la competenza delle commissioni mediche locali.

La patente a punti

Con Decreto Legislativo 15 gennaio 2002, n.9, in base alle esperienze già maturate da parte di altri Stati al fine di porre un freno alla sinistrosità stradale, è stato introdotto nell'Ordinamento giuridico italiano il sistema della patente a punti, entrato in vigore dal 30 giugno 2003, richiesto da ACI sin dal 1981. A fronte di ogni patente, per rendere operativo il sistema, è stato attribuito un iniziale punteggio di venti punti, soggetto a riduzione nel caso di commissione di talune infrazioni nella circolazione stradale, con l'onere per l'utente di sottoporsi all'esame di idoneità tecnica, di cui all'art.128 CDS, nel caso della perdita totale del punteggio.

Tale sanzione, come anche la necessità di frequentare corsi di formazione quale adempimento per il riacquisto del punteggio di volta in volta sottratto, è stata percepita dall'utenza automobilistica particolarmente gravosa. Nei primi due anni la patente a punti è stato un notevole deterrente verso comportamenti di guida non rispettosi del dettato normativo, diminuendo, di conseguenza, il numero di incidenti stradali gravi.

Il sistema della patente a punti è parimenti in vigore per le patenti rilasciate da uno Stato estero (art. 135 CDS) in base all'art.6 *ter* del D.L. 27.6.2003, n.151, convertito in legge 1.8.2003, n.214, e, per quanto riguarda l'autotrasporto, nei confronti della carta di qualificazione del conducente e del certificato di abilitazione professionale (disposizione prevista dall'art.23 del D.lgv. 21.11.2005, n. 286): entrambe le disposizioni non sono state inserite nel CDS.

Purtroppo, l'effetto "novità" della patente a punti pare stia già finendo, auspicandosi una **revisione del sistema**, soprattutto con riferimento alla citata fase formativa propedeutica al recupero dei punti sottratti.

Con riferimento all'applicazione del sistema a stranieri ed autotrasportatori, le relative previsioni normative dovrebbero trovare **collocazione sistematica** nell'ambito del CDS, al fine di garantirne la massima conoscibilità.

Sarebbe comunque auspicabile l'**estensione** del sistema anche ad altre categorie di veicoli, come ad esempio i ciclomotori (o equiparati), la cui conduzione sulle strade dei comuni d'Italia è particolarmente "indisciplinata".

La conduzione dei veicoli con patente estera e la conversione della patente

Gli articoli 135 e 136 del CDS sono dedicati a disciplinare la circolazione nel territorio italiano degli stranieri dotati di patente estera, anche in considerazione di quanto stabilito nelle convenzioni internazionali poste in essere tramite la stipula di accordi bilaterali tra Stati extracomunitari e l'Italia

(oggi circa 15 accordi) e la conversione della patente estera in italiana, ove l'interessato straniero risieda nel territorio italiano da oltre un anno.

La disciplina in essere non ha subito sostanziali modifiche dall'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada, ossia dal 1 ottobre 1993. A tale proposito, considerato il progressivo allargamento della Unione Europea agli attuali 27 Stati (probabili 30 nel prossimo futuro), in buona parte dissimili per impianto normativo, e dall'altra in considerazione degli imponenti flussi migratori sia da paesi dell'Europa dell'Est che da Stati Extra UE, **si impone una attenta riflessione finalizzata a verificare se le attuali disposizioni normative siano, con riferimento agli stranieri, tuttora in grado di garantire la sicurezza nella circolazione stradale.**

Il divieto di sorpasso

L'osservazione della incidentalità nella circolazione stradale porta ad affrontare la tematica del sorpasso, manovra che, se effettuata senza la dovuta attenzione soprattutto dai c.d. veicoli pesanti (es. autocarri, autotreni, ecc.), si dimostra particolarmente pericolosa ed in grado di determinare danni di notevole portata, sia in termini di perdita di vite umane che di pesanti rallentamenti alla circolazione.

L'articolo 148 CDS nel disciplinare dettagliatamente la manovra del sorpasso fra i veicoli, individua altresì i casi in cui lo stesso deve essere attuato con modalità specifiche e quelli in cui, per la particolare pericolosità della situazione, è assolutamente vietato.

Con specifico riferimento alla sola categoria dei conducenti di veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, in aggiunta, naturalmente, ai casi genericamente previsti per tutti gli utenti della strada nell'ambito dell'art. 148, il relativo comma 14 vieta la manovra di sorpasso in quei tratti stradali ove tale divieto sia rappresentato tramite specifica segnaletica.

Per rendere efficace tale imposizione, il legislatore prevede (comma 16 secondo capoverso) un sistema sanzionatorio complesso: alla sanzione amministrativa pecuniaria (forbice edittale da euro 281 a euro 1.123), si aggiunge la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da due a sei mesi e la detrazione di 10 punti.

Nonostante ciò, e nonostante il divieto di circolazione imposto a questi veicoli durante i week end, (al fine di rendere più fluida e, quindi, tutelare la mobilità degli altri utenti della strada) la sinistrosità resta molto elevata, spesso a causa dei vincoli temporali di consegna della merce cui gli autotrasportatori devono contrattualmente sottostare.

Presenziare maggiormente le strade ed autostrade maggiormente a rischio, al fine di rendere effettivo il sistema sanzionatorio previsto dal legislatore potrebbe essere di ausilio.

Gli accessori per la sicurezza: il casco protettivo

Ancora oggi, nonostante la generalizzata consapevolezza che usare il casco protettivo in fase di guida di un ciclomotore o motociclo ti può salvare la vita, "l'accessorio" non viene sempre indossato - o allacciato correttamente - soprattutto dalle fasce di età più giovani particolarmente sensibili alle mode del momento, come l'utilizzo di quelli dalle più ridotte dimensioni.

L'art 171 CDS disciplina l'utilizzo del casco protettivo, per gli utenti dei veicoli a due ruote - che deve essere conforme ai tipi omologati ed allacciato in fase di marcia - con la previsione, nel caso di accertamento del mancato rispetto del precetto normativo, della comminazione di sanzioni amministrative pecuniarie ed accessorie (fermo amministrativo del veicolo⁵) nonché della detrazione di punti dalla patente.

⁵ La sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo è stata recentemente inasprita dall'art.2, comma 168 del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con modificazioni nella L. 24 novembre 2006, n. 286; ha altresì stabilito che la custodia del veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidata al proprietario del veicolo stesso.

Il comma 4 dell'articolo 171 sanziona pecuniariamente altresì l'importazione, la produzione o la commercializzazione di caschi protettivi di tipo non omologato che sono soggetti a sequestro e confisca, attività purtroppo ancora in crescita.

Su questo fronte di particolare ausilio potrebbero essere le **campagne di comunicazione continua “pubblicità-progresso”** cui si è già fatto cenno, per aumentare la sensibilità di ragazzi e genitori sull'importanza di rispettare le regole circa la scelta, in fase di acquisto, di un casco protettivo idoneo allo scopo, ed al costante utilizzo dello stesso in fase di circolazione.

Aumentare i controlli delle forze dell'ordine, sia con riferimento all'uso da parte degli utenti che alla attività di importazione/produzione/commercializzazione, diventa indispensabile per rendere efficaci le sanzioni previste dalla norma; sanzioni che, soprattutto per quanto riguarda l'illecita attività economica citata, dovrebbero essere inasprite.

Ciclisti, pedoni e disabili

Quelle dei ciclisti, dei pedoni e dei disabili rappresentano sicuramente le categorie maggiormente a rischio in quanto notoriamente “utenti deboli” della circolazione stradale. Facilitare la circolazione di chi si muove a piedi, o utilizza velocipedi, concorre anche alla tutela dell'ambiente ed al risparmio energetico, oggi cosa assolutamente necessaria. I disabili devono trovare maggiorata tutela per la condizione in cui vertono, temporaneamente o indeterminatamente, affinché sia garantito il relativo diritto alla mobilità. I ciclisti fanno parte delle categorie maggiormente a rischio soprattutto ove la relativa circolazione non avvenga in settori stradali dedicati (piste ciclabili e percorsi ciclopedonali), che gli stessi sono tenuti ad utilizzare se esistenti (art. 182, comma 9). Corre l'obbligo di evidenziare che tali settori per la circolazione dedicata sono sicuri solo ove correttamente mantenuti, illuminati e soprattutto progettati e realizzati secondo un percorso continuo che non si interrompa improvvisamente, confluendo in tratti stradali particolarmente critici.

Inoltre, se l'articolo 182 CDS regola i comportamenti dei ciclisti, gli articoli 13 e 14, nell'ambito del Capo I Costruzione e Tutela delle strade ed aree pubbliche del Titolo II “della costruzione e tutela delle strade” CDS prevedono, rispettivamente in fase di costruzione di nuove strade e di manutenzione straordinaria delle strade, l'adiacente realizzazione di piste e percorsi ciclabili.

I pedoni, la cui modalità di circolazione e la cui tutela è regolata dagli articoli 190 e 191 CDS, al pari degli altri utenti della strada devono rispettare le norme di comportamento al fine di evitare incidenti e danni alla propria/altrui salute, ma particolare attenzione deve essere prestata da parte dei conducenti nei confronti dei pedoni, soprattutto ove questi ultimi siano in fase di attraversamento della carreggiata.

Taluni elementi estranei al comportamento dei pedoni devono essere citati: l'utilizzo in città di veicoli dotati delle c.d. “bull-bars”, strutture metalliche apposte sopra al parafrangente anteriore del veicolo, si rileva estremamente pericoloso in caso di impatto con un pedone; talvolta gli Enti proprietari delle strade non pongono in essere tutti gli accorgimenti che la tecnologia oggi ci fornisce per garantire una maggiore tutela dei pedoni (semafori con rilevatori acustici; strisce per il passaggio pedonale realizzate con vernici antiscivolo, ecc.).

La tutela della mobilità dei disabili è normata dal comma 3 dell'articolo 191, e, soprattutto, dall'articolo 188 CDS e 381 Regolamento di attuazione del CDS.

Il comma 3 dell'art. 191 CDS impone ai conducenti di fermarsi quando persone invalide (...) attraversino la carreggiata anche se non in corrispondenza delle “strisce” pedonali, ponendo a fronte della violazione sia sanzioni amministrative pecuniarie che la detrazione di punti dalla patente.

L'articolo 188 CDS (Circolazione e sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide) e l'articolo 381 del relativo Regolamento di attuazione, pongono a carico degli Enti proprietari della strade la realizzazione e manutenzione di tutte quelle opere necessarie a garantire il diritto alla mobilità dei disabili. I Sindaci dei comuni, a tal fine, rilasciano agli aventi diritto dei permessi personali “in

deroga” utilizzabili su tutto il territorio nazionale. Terzi che impropriamente utilizzino le strutture per la sosta dei veicoli al servizio dei disabili sono soggetti a sanzioni amministrative pecuniarie. Ciò nonostante, la cronaca evidenzia come la gestione, da parte di taluni Comuni, dei permessi “in deroga” previsti per i disabili non sia sempre “funzionale”.

Nell’ambito dei poteri e compiti affidati agli Enti proprietari delle strade sussiste l’obbligo di realizzare e mantenere il manto stradale e i percorsi dedicati ai ciclisti. Gli utenti della strada in caso di danno attribuibile alla presunta inadeguata manutenzione del manto stradale hanno fatto proliferare i procedimenti giurisdizionali finalizzati ad accertare la responsabilità (per insidia o trabocchetto) degli enti proprietari o gestori delle strade o autostrade, con una giurisprudenza che in questi ultimi anni non è stata sempre costante ma che, comunque, come già indicato, costituisce nel suo complesso una attività dal costo rilevante posto annualmente a carico dei cittadini.

Molto utile sarebbe l’**inserimento**, nell’ambito del citato articolo 14 CDS, di una qualche sanzione, a carico degli Enti proprietari, per la mancata/scorretta/intempestiva manutenzione stradale (e delle piste ciclabili), cercando quindi di **prevenire i danni alla salute ed evitare il contenzioso con i cittadini**; l’**inasprimento** delle sanzioni attinenti ai **comportamenti dei conducenti** nei confronti dei pedoni e dei disabili; l’individuazione di **criteri più restrittivi** per il rilascio dei permessi “in deroga” per i veicoli al servizio dei disabili⁶; il divieto della circolazione **in area urbana** dei veicoli dotati di **bull-bar**.

⁶ In questo senso la proposta di legge , atto Camera Fabris n. 2133, presentata il 16 gennaio 2007.