



CONFERENZA STATO-CITTA' ED AUTONOMIE LOCALI

21 marzo 2024

Punto 1) all'o.d.g.:

PARERE SULLO SCHEMA DI DECRETO DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'INTERNO, RELATIVO ALLE 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'ARTICOLO 142 DEL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992 N. 285

Si fa riferimento allo schema di decreto in oggetto e agli allegati A e B dello stesso a seguito del lungo lavoro di osservazione in sede tecnica di Conferenza Stato Città ed Autonomie locali per esprimere parere positivo al testo da ultimo diramato.

Nel corso del confronto tecnico è stato possibile migliorare il testo con una lunga serie di osservazioni avanzate da ANCI e modifiche in numerosi punti tra i quali:

- aver eliminato il vincolo nell'individuazione delle località per le postazioni di controllo delle caratteristiche geometriche delle strade, facendo prevalere quindi le funzioni e la valutazione dell'incidentalità delle strade;
- l'aver portato da 6 a 12 mesi i tempi di adeguamento e, nel caso di superamento dei 12 mesi, l'aver tolto l'obbligo alla demolizione, ma solo lo spegnimento in attesa dell'adeguamento;
- l'aver introdotto che la velocità conta per l'individuazione delle cause di incidenti per la collocazione degli autovelox, non solo come causa principale ma anche come concausa;
- l'aver introdotto nelle valutazioni anche i flussi pedonali e i rischi dell'utenza debole;
- l'aver tolto dal decreto la necessità di ripetizione del segnale di velocità ad ogni intersezione, così che se poi si cambia anche il Regolamento come promesso, si potrà avere maggiore agilità nella collocazione delle postazioni di controllo anche in tratti di strada con molti incroci come spesso avviene;
- aver introdotto nelle possibilità di deroga ai limiti generalizzati di velocità anche il criterio dell'incidentalità stradale e non solo quelli della geometria stradale;
- l'aver escluso che per alcune funzioni non specifiche di polizia stradale nel processo di gestione dei dispositivi, dovessero essere compiute anch'esse dalla Polizia Locale.

Si ritiene però necessario in questa sede esprimere alcune osservazioni e considerazioni, finalizzate a rendere efficace l'azione di sicurezza stradale, ragione principale e fondamentale che orienta l'azione di controllo e sanzionamento, di cui è parte la materia dello schema di decreto di cui all'oggetto.

La sicurezza stradale rappresenta una delle principali sfide delle città. In ambito urbano avviene il 73,4% degli scontri e incidenti stradali (Istat 2022) e molti di questi coinvolgono le categorie di utenti della strada più vulnerabili come i pedoni e ciclisti. Il Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030 del MIT, approvato con delibera CIPESS n.13 del 14/04/2022 individua i pilastri e le linee strategiche per le azioni per migliorare la sicurezza stradale. La velocità insieme alla distrazione e al mancato rispetto delle regole agli incroci rappresenta una delle principali cause degli incidenti stradali, ed inoltre in caso di scontro o incidente la velocità è determinante nelle conseguenze per le persone coinvolte.

La mobilità e le politiche di riduzione della velocità, unitamente al governo dello spazio pubblico e degli spazi urbani rappresentano strategie fondamentali per migliorare la sicurezza stradale e permettere a tutti gli utenti della strada di utilizzare lo spazio pubblico in maniera equilibrata, condivisa, sicura. In tale ambito le tecniche di traffic calming, impiegate in molte città per meglio regolamentare il traffico veicolare motorizzato in ambito urbano, si sono dimostrate tra le più efficaci in termini di aumento della sicurezza stradale, come affermato dal già citato Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030 al punto 2.3.5.

Proprio per questo una delle quattro aree in cui sono suddivise le 44 azioni del Piano Sicurezza Stradale 2030 è quella relativa a misure di potenziamento dell'azione di controllo e repressione con l'obiettivo indicato al pilastro 4.3 di rafforzare l'attività di controllo condotta dalle forze di polizia e dalle polizie locali, indicando esplicitamente la necessità di utilizzare il controllo da remoto con sanzioni accertate dai dispositivi automatici. (cfr. P4.3 pag. 87). Tre linee strategiche del Piano propongono azioni di intensificazione di questi controlli (LSS 12, 26, 37)

I Comuni a cui sono conferite le competenze circa la cura degli interessi e la promozione dello sviluppo delle rispettive comunità e tutte le funzioni e i compiti amministrativi localizzabili nei rispettivi territori, sono soggetti fondamentali per queste azioni di controllo per aumentare la sicurezza stradale, come anche indicato al comma 3 dell'art. 11 del Codice della Strada, opportunamente richiamato dallo stesso schema di decreto in oggetto all'art. 3 comma 4.

Proprio per queste ragioni strategiche e fondamentali ribadiamo quanto già evidenziato nel corso dei lavori di confronto tecnico dove sono emerse diverse criticità sulle quali da più parti si è convenuto circa la necessità di avviare un **tavolo tecnico permanente di confronto** tra Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'Interno ed ANCI per il necessario coordinamento e allineamento puntuale delle norme primarie che necessitano di integrazioni o modifiche al vigente Codice della Strada decreto legislativo n. 285 del 1992 che ha subito nel tempo interventi sporadici e non coordinati rendendo difficile l'applicazione e il coordinamento stesso.

In assenza delle suddette modifiche ed integrazioni alla norma primaria, di urgente necessità, si evidenziano in questa sede i limiti attuativi con pesanti ricadute da parte degli enti proprietari delle strade e degli operatori impegnati sulla sicurezza stradale, in particolare in ambito urbano.

A titolo esemplificativo e non esaustivo vengono qui citati alcuni punti che non hanno potuto trovare soluzione nell'esercizio di decretazione:

- tema della **omologazione/approvazione dei dispositivi** con attuale situazione di impasse operativa e numerosissimi contenziosi in corso;
- **migliorare l'efficacia dei controlli** e della loro funzione di deterrenza che deriva spesso dalla capacità di sanzionare ogni superamento di velocità, cosa che con la sola contestazione immediata non è praticamente raggiungibile;
- coordinamento e chiarimento delle **disposizioni sulla individuazione e delimitazione delle strade e aree all'interno del centro abitato** da disciplinare con limiti di velocità diversi da quelli consentiti dall'art. 142 comma 2 e della relativa segnaletica stradale necessaria per la loro segnalazione delle prescrizioni. Appare infatti contraddittorio all'interno del Decreto in esame la possibilità di procedere alla contestazione della violazione ai limiti di velocità stabiliti dall'ente proprietario della strada sui 30 km/h per le sole strade di tipo D e non per le strade di tipo E ed F; si ritiene infatti che poter effettuare controlli della velocità nelle strade con limite inferiore di quello generalizzato di 50 km/h per le strade di tipo E ed F sia fondamentale, proprio in ragione delle necessità di sicurezza stradale motivate dalle ragioni per cui il Comune impone un limite inferiore a 50 km/h, e tali controlli è opportuno per la loro efficacia che possano essere anche svolti senza la contestazione immediata;
- **preservare l'autonomia organizzativa e amministrativa dei Comuni** nello svolgere le proprie funzioni in tema di mobilità, circolazione e sicurezza stradale in ambito urbano, pur in attuazione della legislazione nazionale e nel rispetto delle competenze statuali anche di coordinamento;
- coordinamento e **chiarimento in presenza delle intersezioni stradali** sull'applicazione della disposizione prevista dall'art. 25, comma 2, ultimo inciso della legge 29 luglio 2010, n. 120 che prevede una distanza di almeno 1 Km tra il segnale che impone il limite di velocità e la collocazione del dispositivo e il suo coordinamento con l'articolo 104 del regolamento CdS che impone la ripetizione del segnale di limite della velocità ove la distanza di almeno 1 km deve essere misurata dal segnale ripetuto dopo ogni intersezione; tale imposizione, che di fatto limita il posizionamento delle apparecchiature di controllo in tratti anche caratterizzati da una significativa incidentalità, soprattutto laddove si proviene da un limite di velocità inferiore, non appare motivata da esigenze di sicurezza stradale;
- la previsione di **utilizzo della segnaletica di zone a velocità limitata** per comprendere la fattispecie delle zone, e non solo delle singole strade, a velocità limitata (ad es. zona 70 km/h istituita in un insieme zonale di strade comunali extraurbane altrimenti a 90 km/h) con la cartellonistica prevista dal Regolamento di attuazione del codice della strada Figura 323.a e Figura 323.b

È il caso di segnalare, infine, che appaiono oggi di dubbia efficacia e validità quelle disposizioni contenute nel Decreto in esame con riferimento alla disciplina delle postazioni mobili con i principi contenuti del Codice v. art. 201 comma 1-bis lett. f)¹ in una materia oggetto di continuo contenzioso.

¹ Art. 201 comma 1-bis "Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:

f) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni.