

Relazione per IX Commissione su modifiche e interrogazioni al Codice della Strada

Esprimiamo viva soddisfazione per l'opportunità che ci è data di esporre il nostro punto di vista sugli interventi di modifica e integrazione al Codice della Strada, che, a nostro parere, possono contribuire in modo strutturale, dunque continuativo, al miglioramento del livello di sicurezza sulle nostre strade.

Vogliamo intanto rimarcare il nostro apprezzamento complessivo per le proposte attualmente poste al vaglio di codesta Commissione, sia per la calibrata individuazione dei punti critici su cui intervenire, sia per l'esplicita volontà di limitare l'obiettivo a una serie d'interventi d'urgenza, demandando la ristrutturazione del Codice a un progetto più aperto che viene delegato al Governo.

Sotto questo aspetto, riteniamo utile rimarcare la necessità che si proceda in tempi rapidi all'approvazione di quel complesso di modifiche e integrazioni, fortemente innovative, che hanno raccolto l'espressione di favore di larghissima parte del Parlamento, senza distinzione di appartenenza politica, nel dibattito in atto da ormai quasi due anni.

Si eviti, dunque, che la volontà di riformare strutturalmente il Codice della Strada, attraverso l'esercizio della delega al Governo, produca un'ulteriore attesa per misure che sono finalizzate all'efficacia della prevenzione e che, già da tempo, avrebbero dovuto bilanciare i molteplici interventi d'inasprimento dell'apparato sanzionatorio.

Voglia la Commissione considerare l'inopportunità di affrontare, anche quest'anno, i momenti acuti del rischio stradale con provvedimenti dell'ultimo minuto che, come sappiamo, sono spesso influenzati da eventi di forte impatto emotivo e non sempre si inseriscono in modo coerente nell'intero scenario delle norme.

Ci pare molto puntuale l'attenzione che è stata dedicata all'aspetto della formazione ed educazione dei conducenti, infatti è prioritario ottimizzare gli strumenti utili a far sì che i nuovi conducenti si inseriscano nel sistema mobilità con consapevolezza e responsabilità, respingendo la tentazione di emulare i comportamenti scorretti e pericolosi, che tutti possiamo osservare ogni giorno sulle strade. In questa direzione valutiamo con estremo favore l'introduzione della guida accompagnata anche in Italia, sulla scorta dell'esperienza maturata in diversi altri Paesi dell'Unione Europea con risultati molto positivi sul fronte della competenza dei neopatentati. Entrando in dettaglio, ci preme sottolineare la nostra posizione favorevole alla previsione che il percorso formativo della guida accompagnata sia aperto solo a chi è già titolare di patente, nella fattispecie quella di categoria A1, escludendo dunque la possibilità che il giovane segua due percorsi formativi che si sovrappongono: la guida accompagnata e il conseguimento della patente per condurre motocicli leggeri.

Occorre tuttavia fare un passo indietro ed entrare nel merito dei processi di informazione ed educazione rivolti ai giovani di età ancor minore, i ragazzi che ambiscono conseguire l'abilitazione alla guida dei ciclomotori. Questi primi anni di esperienza nell'organizzazione dei corsi per il cosiddetto patentino hanno messo in mostra i punti deboli dell'attuale prassi, in particolare una marcata carenza di uniformità nel livello qualitativo della didattica.

La docenza viene spesso affidata con criterio di massimo ribasso, rivolgendosi alle varie figure deputate come se queste fossero intercambiabili tra loro. Sarebbe utile, a seguito dell'esperienza maturata, che si definissero in specifico le competenze e i ruoli, per offrire un percorso educativo efficace e completo, con chiara distinzione tra le attività finalizzate a sviluppare il rispetto della legalità e quelle espressamente rivolte all'educazione del conducente. Senza polemica, si vuole comunque rimarcare che l'articolo 116, comma 11 bis, del Codice della Strada recita tra l'altro "i corsi sono tenuti prevalentemente da personale insegnante delle autoscuole". Ci lascia perplessi che le scuole, in larga misura soggetti pubblici, in molti casi escludano totalmente le autoscuole da questa attività didattica, quasi che ci fosse una condizione di competizione tra scuola e autoscuola.

In quanto, poi, al largo ricorso agli Agenti di Polizia Municipale per la tenuta dei corsi didattici nelle scuole, esprimiamo posizione critica e, dunque, non ci trova d'accordo la proposta contenuta nei disegni di legge d'incrementare le risorse destinate a questa attività, sostanzialmente per due ragioni.

La prima è che l'intervento di un Agente di Polizia nel corso didattico dovrebbe essere funzionale a rimarcare il loro ruolo istituzionale, portare all'attenzione dei giovani le esperienze raccolte nell'attività sulla strada stimolando riflessioni sui comportamenti a rischio.

In questa ottica si riterrebbe migliore un loro intervento di due ore in tutti i corsi per il conseguimento del patentino, compresi quelli organizzati nelle autoscuole, piuttosto che per le totali dodici ore, come oggi spesso avviene, ma in modo non generalizzato.

Il secondo motivo è che sentiamo la necessità di vedere una maggiore presenza di Agenti di Polizia Municipale impegnati nei controlli sulle strade.

Purtroppo la carenza di organico comporta controlli ampiamente insufficienti, per cui ciascuno di noi può assistere quotidianamente, soprattutto in città nelle ore di punta, a svariate infrazioni, che, restando impunte, fanno percepire l'aumento dell'importo delle sanzioni come una pura minaccia fine a se stessa. Non dimentichiamo che le strade urbane sono quelle sulle quali si riscontra il maggior numero di vittime, quindi intensifichiamo l'attività di vigilanza e razionalizziamo l'impegno delle Forze dell'Ordine nell'educazione stradale che, a nostro giudizio, dovrebbe essere accessorio rispetto ai compiti d'istituto.

Peraltro riteniamo che queste nostre considerazioni siano perfettamente in linea con alcuni punti delle proposte modificative attualmente in esame, che si orientano verso il riconoscimento sempre più marcato del ruolo che la legge ha attribuito alle autoscuole: l'educazione e la formazione dei conducenti effettuate professionalmente in un contesto regolato e vigilato.

In tale senso si consideri che sarebbe positivo, proprio per rimarcare l'aspettativa che la collettività ripone nel servizio erogato dalle autoscuole, che la frequenza dei corsi teorico-pratici per il conseguimento della patente venisse concretamente riconosciuta in ogni contesto, anche, ad esempio, nell'applicazione dei limiti di guida per i neopatentati, al pari di quanto si sta ipotizzando per i corsi di guida sicura e per la guida accompagnata.

Passando dall'area della formazione antecedente al conseguimento della patente a quella dei conducenti già abilitati, esprimiamo un convinto plauso al riordino delle disposizioni in materia di revisione della patente, che introduce un importante e puntuale coordinamento tra le prescrizioni dell'articolo 126 bis e quelle dell'articolo 128. E' assolutamente necessario che chi è stato sottoposto a provvedimento di revisione della patente debba ottemperare entro un termine ragionevole e, se non lo fa, sia escluso dalla possibilità di guidare.

L'attuale assetto della norma non garantisce la certezza di questo risultato. Anche a questo proposito si coglie l'occasione per rimarcare l'importanza dei controlli su strada, senza i quali si resta nell'ambito del virtuale, cioè di ciò che potrebbe succedere nella remota ipotesi che si venisse controllati.

Se non funziona il meccanismo della revisione della patente non può funzionare, di conseguenza, la patente a punti, che finisce per diventare solo un onere burocratico per l'Amministrazione.

C'è poi motivo di riflettere sui corsi di aggiornamento dei conducenti finalizzati al recupero dei punti. Molto positive le proposte inserite nel disegno di legge che danno struttura certa ai tempi di decurtazione e coerenza temporale alla scelta del cittadino di aggiornarsi rispetto al momento della violazione.

Probabilmente sarebbero però utili ulteriori innovazioni nella messa a punto del sistema, in particolare si dovrebbe limitare la facoltà di recuperare punti frequentando gli appositi corsi di aggiornamento. Concedere al massimo un corso, con conseguente recupero, ogni due anni ci sembrerebbe la misura giusta per scoraggiare i recidivi e non banalizzare la funzione rieducativa.

Del pari dovrebbe essere abolito il bonus biennale in favore di chi non incorre in decurtazioni per assenza di violazioni, che costituisce un anomalo sistema di premio per chi rispetta la legge e favorisce la cessione di punti tra titolari di patente.

Si ritiene, infine, su questo argomento, che il meccanismo della patente a punti dovrebbe trovare applicazione piena anche nei confronti dei titolari di patente rilasciata da un altro Stato dell'Unione Europea che trasferiscono la loro residenza in Italia. Si consideri che in tale fattispecie, l'attuale regime facoltativo di inserimento dei dati di quelle patenti nell'archivio nazionale dei conducenti, pone quei conducenti in una posizione privilegiata rispetto al conducente titolare di patente italiana.

Ulteriore situazione d'incoerenza si presenta per questi conducenti, diventati sempre più numerosi dopo l'allargamento ai Paesi dell'Est Europa, sotto il profilo dei requisiti psicofisici, non ancora uniformati a livello comunitario per le patenti A e B.

Poiché il titolare di patente comunitaria che acquisisce la residenza in Italia gode di tutti i diritti riconosciuti al titolare di patente italiana, dovrebbe sottostare agli stessi doveri. Sarebbe quindi auspicabile che la prassi di inserimento della sua patente nella banca dati nazionale divenisse obbligatoria, con contestuale allineamento della scadenza di validità della stessa ai parametri vigenti nel nostro Paese in materia di requisiti psicofisici.

Dobbiamo poi riflettere sul fatto che la tecnologia dei veicoli e le disposizioni sui comportamenti sono sottoposti a processi di aggiornamento sempre più frequenti, che parallelamente si è allungata, fortunatamente, l'aspettativa media di durata della vita. Ci troviamo quindi in presenza di alcuni milioni di conducenti cui gioverebbe un breve aggiornamento delle competenze e di non pochi titolari di patente che dovrebbero essere indirizzati ad uno stile di guida adeguato alla loro età, affinché le mutate capacità psicofisiche non costituiscano motivo di pericolo per sé e per gli altri.

Il naturale calo dei riflessi e della mobilità degli arti che, in genere, si manifesta con l'età avanzata non è incompatibile con la sicurezza di guida, se l'impostazione di quest'ultima viene rimodulata.

Si ritiene dunque che dovrebbe essere introdotto un criterio di aggiornamento periodico dei conducenti, organizzato in funzione del rinnovo della patente e dell'età del titolare della stessa.

E' evidente che noi riteniamo che tali competenze di formazione periodica dovrebbero essere attribuite alle autoscuole, gli unici soggetti che garantiscono accertata qualificazione professionale e la condizione di terzietà didattica, statuite dal disposto di legge che stabilisce che il titolare dell'autoscuola deve avere i requisiti di abilitazione ed esperienza didattica almeno biennale, nonché la gestione diretta, personale, esclusiva e permanente dell'esercizio, con assunzione della responsabilità didattica dello stesso.

Concludendo, noi chiediamo che il Parlamento e il Governo individuino con estrema chiarezza il ruolo di ciascuno, ponendo fine al perdurare dell'attuale situazione che genera una impressione di confusione, per cui taluno ritiene che gli odierni organi di coordinamento siano inadeguati o insufficienti.

Noi siamo invece convinti che se ciascuno dà il meglio nell'ambito del proprio ventaglio di competenze, il lavoro di squadra per l'obiettivo della sicurezza stradale, al quali tutti sono chiamati a contribuire, darà i massimi risultati di soddisfazione.

Noi riteniamo che le autoscuole italiane abbiano tutte le caratteristiche per essere riconosciute titolari della formazione ed educazione dei conducenti, a tutti i livelli. In questo senso si dovrebbe certificare normativamente il loro compito di pubblica utilità, valorizzando ed incrementando le funzioni complementari all'azione della Pubblica Amministrazione già in essere. Ciò con un parallelo irrigidimento della qualificazione professionale e delle responsabilità in capo a chi opera in questo settore.

La storia recente purtroppo ha visto un atteggiamento delle Istituzioni più propenso a dare rilievo agli aspetti commerciali che a quelli sociali di questo settore.

L'intervento governativo nell'anno 2007, dell'allora Ministro Bersani, ha sottratto l'esercizio dell'attività di autoscuola al regime di previa autorizzazione e lo ha condotto in quello del silenzio assenso, che non offre alcuna garanzia al cittadino e produce situazioni di incertezza e disuniformità per una materia che dovrebbe essere omogenea a livello territoriale, come lo è quella della Motorizzazione.

L'aver stimolato con la liberalizzazione l'accentuarsi delle politiche commerciali delle autoscuole, nella scontata impossibilità di aumentare il numero dei "clienti" e con una più ampia presenza di punti di servizio, ha prodotto una contrazione del prezzo ma a tutto discapito del livello di formazione offerto.

Per contro rileviamo che più di un soggetto, esperto del mondo dei trasporti, critica la qualità formativa offerta ai cittadini, come se dipendesse dalla responsabilità delle autoscuole. E' crescente la nostra preoccupazione, soprattutto nell'attuale clima di tragica crisi produttiva, per la possibile degenerazione dei casi d'irregolarità che da sporadici, possono diventare diffusi.

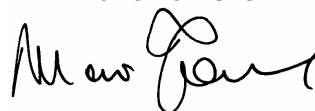
La delicata funzione attribuita alle autoscuole richiederebbe il ripristino dell'autorizzazione provinciale, che certifica la sussistenza dei requisiti professionali e strutturale, e di meccanismi che regolino le politiche commerciali competitive evitandone esasperazioni.

Vogliamo rimarcare che la nostra Associazione è attiva per la categoria da oltre quarant'anni, rappresenta l'Italia nella Federazione Europea delle Autoscuole (EFA), è stata audita dalla competente Commissione del Parlamento Europeo ai fini dell'emanazione della terza direttiva patenti (2006/126/CE), ha presentato il proprio impegno e sottoscritto la Carta Europea della Sicurezza Stradale, aderisce al "E SAFETY PLEMARY FORUM" e conta l'adesione della maggioranza delle autoscuole esistenti, con diffusione sull'intero territorio nazionale.

Restiamo naturalmente a disposizione per ogni necessaria ulteriore consultazione o produzione di documenti ritenute utile dalla Commissione.

Roma, 27 gennaio 2009

Il Segretario Nazionale Autoscuole
Mario Forneris

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mario Forneris', written in a cursive style.