



SICUREZZA SULLE STRADE: SBAGLIATA LA SCELTA DELLA REPRESSIONE A SCAPITO DELLA PREVENZIONE

La sicurezza stradale non si ottiene con la sola repressione e con l'inasprimento delle sanzioni, e neppure con vincoli, restrizioni o coercizioni sull'uso dei mezzi

Scorciatoie troppo facili, diventate prassi comune, quando il tema dovrebbe essere affrontato con serie campagne di prevenzione e strumenti operativi e legislativi ben più articolati

Roma, 21 novembre 2023 - A sostenerlo è Trasportounito, che ha evidenziato come il disegno di legge del Ministro, rispetto al quale ha presentato alcune osservazioni, ignori tutta la parte non punitiva: accelera infatti i processi di revoca della patente, introduce un complesso sistema di "sospensione breve" della patente a 7 o 15 giorni, a seconda della contabilizzazione dei punti sulla patente per ciascuno dei 12 milioni di abilitati alla guida, inasprisce le sanzioni a tutti i livelli e concede la possibilità agli addetti ai controlli di utilizzare telecamere, immagini e videosorveglianza per comminare sanzioni e fare cassa, senza la necessità di presidiare fisicamente strade e territorio.

"La proposta, debole sul piano della maggiore sicurezza stradale è anche - sottolinea Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito - peggiorativa per i conducenti professionali, tuttavia contiene aspetti che sono evidentemente considerati marginali quando, proprio su questi, andrebbero concentrati gli sforzi: 1. La promozione delle attività formative deve valere non solo per i più giovani ma anche per tutti gli altri conducenti e ancora di più per gli addetti ai controlli ai quali va richiesta una specializzazione oggi inesistente; 2. Gli uffici per la motorizzazione devono essere profondamente riformati, superando i vecchi schemi di organigramma verticale, puntando dal punto di vista operativo a una digitalizzazione che concretizzi l'idea di un sistema sanzionatorio personalizzato; 3. La regolamentazione delle attività economiche su strada non può limitarsi ai trasporti eccezionali, pure urgenti, ma deve estendersi anche a tutte le altre attività di trasporto di merce: l'attuale

regolamentazione del mercato del trasporto di merci su strada, genera sfruttamento e non riduce i rischi e le difficoltà connesse con incidenti”.

I DATI

- *Nel 2021 i conducenti dei mezzi pesanti che hanno perso la vita sono stati 169*
- *Nel 2021 gli incidenti sono stati 151.875 (18 incidenti/ora) con un + 20% rispetto all'anno precedente*
- *Nel 2022 gli incidenti sulle strade extraurbane statali e provinciali sono aumentati del 7,2% e i decessi sono aumentati del 12,2%*
- *Nel 2021 le pattuglie sulle strade extraurbane, quelle più pericolose col tasso di mortalità più elevato, sono scese ancora a quota 189.228. Come dire che dal 2008 al 2021 il calo è stato di ben 104.483 pattuglie pari oltre il 35% (290 pattuglie/giorno)*
- *L'organico previsto della Polizia Stradale è di 12.986 operatori. Oggi è sotto quota 10.000.*