

namico (ricostruzione degli stati di ingovernabilità che precedono l'urto) e la rilevazione dei processi che hanno portato all'ingovernabilità (*rilevazione safety-audit sulla strada oggetto dell'incidente per comprendere se errori nella progettazione e/o manutenzione e/o apposizione di segnaletica sono la causa e/o concausa dell'incidente*). Dette rilevazioni dovranno accertare sia le cause e le responsabilità nell'incidente sia la comprovata capacità nel prevenire l'incidentalità. Occorre ricordare che le concatenazioni di più fattori a basso contenuto di pericolo, quindi facilmente trascurati o non percepiti da chi sta utilizzando la strada, possono rivelarsi, nel loro complesso, un fattore di pericolo tale da innestare quei processi che portano all'ingovernabilità del veicolo. Costoro, infatti, percepiranno il pericolo quando ormai avranno preso il sopravvento le leggi della dinamica che portano a conclusione l'incidente indipendentemente dalla volontà umana. Nelle operazioni di rilevazione della scena dell'incidente l'organo accertatore dovrà altresì verificare se:

- i veicoli coinvolti erano segnalati dai costruttori come oggetto di difetti di costruzione. Il legislatore deve prevedere, quindi, l'obbligo per i costruttori di veicoli di segnalare all'ANIA tutti i difetti e vizi rilevati nei veicoli di loro produzione, e l'ANIA dovrà attivare a livello informatico un registro nazionale, consultabile in tempo reale e gratuitamente dalle Forze di Polizia e dalle Forze di Polizia Municipali e Provinciali;
  - il conducente era oggetto di trattamento medico e/o curativo. Il Servizio Sanitario Nazionale deve attivarsi per rendere detti dati consultabili in tempo reale a livello informatico nonché, gratuitamente, dalle Forze di Polizia e dalle Forze di Polizia Municipali e Provinciali;
- 4 obbligando l'analisi del sangue per il conseguimento e/o il mantenimento dell'autorizzazione alla guida (con riferimento a tutti i veicoli mossi da "motore", indipendentemente dalla via di mobilità), quale "atto amministrativo" primario. Il tutto per giungere a un dato certo e inoppugnabile a sostegno della "condizione di non idoneità" alla guida di un veicolo, se il soggetto fa uso di alcool, stupefacenti, farmaci psicotropi, e non solo;
- 5 imponendo targa e assicurazione obbligatoria ai velocipedi nonché il Certificato di idoneità alla guida per ciclisti. Il rilascio della targa e della relativa assicurazione ha costi bassissimi, mentre altissima sarebbe la tutela di chi verrebbe a essere coinvolto in un incidente con una bicicletta, nonché per il proprietario e/o conducente della stessa. La targa dovrà seguire la persona e il rilascio della quale dev'essere a cura delle assicurazioni, mentre l'ANIA dovrà attivare a livello informatico un registro nazionale targhe velocipedi, consultabile in tempo reale e gratuitamente dalle Forze di Polizia e dalle Forze di Polizia Municipali e Provinciali.

## AUTOCARAVAN

**Propongono** una legge che modifica l'art. 167 del codice della strada prevedendo che le autocaravan possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi del 15% quella indicata nella carta di circolazione

### mentre l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ricorda che:

in via preliminare, da un punto di vista sistematico, la previsione è errata poiché l'art. 167 del Codice della Strada riguarda i veicoli destinati al trasporto di cose, mentre l'autocaravan è un veicolo destinato al trasporto di persone;

in secondo luogo, la previsione è comunque inopportuna perché:

- si tratta del maldestro tentativo di eludere la normativa nazionale e comunitaria che già prevedono il limite di massa a pieno carico ammissibile;
- pregiudica la sicurezza stradale permettendo la circolazione di veicoli in sovrappeso, tenendo conto altresì della peculiare distribuzione dei pesi di un'autocaravan sulle assi anteriore e posteriore;
- non si comprende il nesso logico tra la tolleranza del 15% e i parametri di applicabilità di questa: conformità alle norme sulle emissioni inquinanti Euro 5, controllo elettronico della stabilità, utenze interne alimentate a GPL o Metano e pannelli solari;
- discrimina incomprensibilmente chi guida un'autocaravan mancante anche di una sola delle caratteristiche suddette;
- provoca un drastico abbattimento delle quotazioni dell'usato a danno sia dei rivenditori sia dei proprietari di autocaravan;
- difficilmente sarà ritenuta valida nelle altre nazioni europee;

in terzo luogo, se la ratio della proposta normativa è anche quella di rilanciare il settore in crisi delle autocaravan, è evidente l'abbaglio della Commissione Trasporti che non ha tenuto conto dei riflessi negativi sopra evidenziati.

Per quanto sopra, è urgente una legge che:

- imponga ai costruttori che le autocaravan destinate ai possessori della patente B abbiano un peso adeguato alla finalità per la quale tali veicoli sono destinati rimanendo nel limite dei 35 quintali;
- al venditore di indicare per iscritto nell'atto di compravendita il peso dell'autocaravan (accessori inclusi).

## VEICOLI A BILANCIAMENTO ASSISTITO (SEGWAY)

### Propongono

una legge che consente la circolazione stradale con veicoli per i quali non è previsto obbligo di targa, patente e assicurazione obbligatoria.