



Camera dei Deputati
IX Commissione Trasporti

PdL di revisione del Codice della Strada

Audizione
Alleanza per la Mobilità Dolce

Roma, 6 marzo 2019

Osservazioni per un nuovo Codice della Strada

Le osservazioni della Alleanza Mobilità Dolce

L'Alleanza Mobilità Dolce rappresenta il punto di vista degli utenti della strada più deboli ma anche i più numerosi (in costante crescita) e i meno tutelati. La visione che i camminatori e i ciclisti hanno delle regole di civiltà che dovrebbero informare i comportamenti di tutti gli utenti della strada non è di parte, in quanto essi stessi sono anche automobilisti, e possono quindi interpretare con maggiore consapevolezza il ruolo di "consiglieri".

Considerati i molti cambiamenti, le evoluzioni tecnologie e le innovazioni nel campo della mobilità, dei trasporti e dei comportamenti dei cittadini/e, l'Alleanza Mobilità Dolce ritiene opportuna e necessaria l'adozione di un nuovo Codice della Strada. Serve infatti una sua reimpostazione complessiva che metta in evidenza questi cambiamenti in atto e ne tenga conto, modificando il Codice in alcuni punti specifici.

In questi anni si sono verificati fenomeni che modificano profondamente le condizioni nelle quali si trovano a circolare persone e merci.

Il fenomeno più eclatante, che non può essere minimizzato, è la crescita esponenziale di ciclisti che percorrono tutte le strade italiane, sia nei centri urbani che nei percorsi extraurbani. Si tratta di tipologie di ciclisti, anche molto diverse tra loro, che spaziano dagli utilizzatori della bicicletta in ambito urbano, agli sportivi, a chi utilizza la bici per svago, ai cicloturisti e ai cicloviaggiatori.

Tutte queste categorie sono aumentate numericamente e di conseguenza la loro presenza massiccia sulle strade non è solo qualcosa di percepibile, ma costituisce un problema (ma soprattutto una opportunità) da affrontare in modo strutturale.

La recente Legge sulla mobilità ciclistica finalmente promuove la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili identificati come "ciclovie" che sono declinati secondo una classificazione tipologica e funzionale molto articolata ma che, tuttavia, non può eludere l'interconnessione con tratti più o meno consistenti di viabilità promiscua.

La rete delle Ciclovie Turistiche Nazionali è in fase di studio, progettazione e realizzazione e non è ancora molto estesa, così, di conseguenza, non è in grado di dare risposte concrete alla sicurezza di chi si muove oggi in bicicletta su tutte le altre numerosissime strade, che non rientrano in tale rete. Il tema urgente è quindi la regolamentazione della circolazione in tutte le strade in cui è consentita la presenza di utenze diverse tra cui i ciclisti e i pedoni.

Altro tema sicuramente da non sottovalutare è infatti l'incremento notevole della presenza in alcune strade a traffico promiscuo di camminatori, pellegrini, escursionisti che, in assenza di percorsi a loro dedicati, sono costretti ad utilizzare per lunghi tratti strade ordinarie.

E' quindi prioritario e non differibile il tema della riclassificare delle strade con un'ottica non solo motoristica in quanto, per una corretta classificazione, tutte le strade devono essere monitorate, non solo per la presenza di autoveicoli, ma anche di ciclisti e pedoni.

In questo modo si potrebbe verificare che, come è evidente a tutti, moltissime strade comunali, provinciali, regionali e statali sono percorse contemporaneamente da diverse tipologie di utenti delle quali il Codice della strada non può non tenerne conto.

Se è possibile classificare una strada come priva di traffico, a basso traffico o ad alta intensità di traffico contando il numero di veicoli motorizzati che la utilizzano in una unità di tempo, sarebbe altrettanto importante conoscere se, sulla strada ad alta intensità di traffico veicolare transitano anche molti ciclisti e pedoni. In questo caso potrebbe essere individuata una categoria specifica di strada che comprenda anche il concetto di "alta intensità ciclistica e/o pedonale".

Se molti ciclisti utilizzano strade a traffico promiscuo sottoponendosi ai rischi di una circolazione che li vede utenti deboli e non protetti, evidentemente lo fanno perchè non hanno alternative.

Tra i comportamenti che influiscono sulla sicurezza stradale, sulla percezione dei diversi utenti della strada, sull'inserimento delle strade e delle ciclovie turistiche nel paesaggio, sulla mitigazione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, riveste un ruolo importante la progettazione e la presenza delle alberature e degli spazi verdi lungo le reti. In questo senso deve essere indotta e sostenuta una riprogettazione degli spazi verdi dello "spazio infrastrutturale" coinvolto, che faccia tesoro dei contesti ambientali ed agricoli attraversati, che induca a comportamenti corretti degli utenti ed al rispetto delle regole, che offra elementi di tutela e di riparo ai diversi utenti della strada.

Per la complessità della materia ed i suoi risvolti squisitamente tecnici – secondo l'Alleanza Mobilità Dolce - è importante una Legge Delega di riordino, che fissi i principi essenziali che poi dovranno essere tradotti in un efficace "Regolamento" attuativo coerente in tutte le sue parti.

Infatti già la lettura dei numerosi Progetti di Legge presentati e di cui è avviata la discussione in modo contestuale nella IX Commissione Trasporti, dà la misura della vastità e complessità dei temi che vengono affrontati e di cui si richiedono significative modifiche. E del resto proprio di recente il Governo nel CDM del 27 e 28 febbraio 2019, ha approvato tra le diverse leggi delega anche quella riferita al Nuovo Codice della Strada.

La revisione del Codice della Strada deve avere come obiettivo la promozione della mobilità sostenibile, la sicurezza per tutti gli utenti della strada, la crescita della mobilità attiva, la condivisione dello spazio stradale, la decarbonizzazione dei trasporti.

1 – Sicurezza degli utenti e condivisione dello spazio stradale

- Si tratta di rafforzare gli strumenti di tutela degli utenti vulnerabile, come pedoni, ciclisti, disabili, bambini, anziani.
- Si ritiene opportuna l'introduzione di limiti di velocità a 30 km in città e nei tratti promiscui delle ciclovie, e a 50/70 km nelle strade ad alta ciclabilità per ridurre incidentalità e mortalità.
- E' sicuramente imprescindibile ridisegnare le regole di circolazione nelle strade a traffico promiscuo intervenendo sulle norme specifiche che regolano specificatamente la manovra di sorpasso.
- Vanno sostenuti gli interventi di moderazione del traffico e ridisegno dello spazio stradale, ad oggi scarsamente presenti in Italia rispetto agli altri paesi europei. L'obiettivo deve essere la condivisione dello spazio stradale in sicurezza.

- Rafforzamento spazi e nodi di scambio del trasporto pubblico con la mobilità privata, a piedi, in bicicletta, in auto. Favorire intermodalità, accessibilità e integrazione.
- Favorire la realizzazione di servizi per la mobilità ciclistica sia a livello urbano (parcheggi in sicurezza, punti di assistenza) che extraurbano (corsie dedicate).
- Educazione alla sicurezza stradale non solo affidata alle associazioni degli automobilisti.
- Per quanto riguarda le regole di accesso dei veicoli elettrici ed ibridi, che la manovra di Bilancio 2019 ha introdotto come obbligatoria nelle ZTL (e con un richiamo anche alle aree pedonali) si precisa che l'Alleanza Mobilità Dolce non condivide questa impostazione. Si preferisce che sia ogni città nel contesto della propria situazione e delle proprie regole a decidere se far accedere e con quale orizzonte temporale queste tipologie di veicoli, come già accade oggi. Con queste motivazioni si chiede di eliminare il comma 103, articolo 1, della legge 145 del 2018.

2 - Classificazione degli utenti della strada e delle biciclette

- Specificare all'art. 1 comma 2 che le strade sono riservate oltre ai pedoni, anche i ciclisti come categoria di utenti (attualmente compresi indistintamente tra i veicoli).
- Modificare il termine "velocipede", termine ottocentesco e desueto, con quello di "bicicletta" in tutti gli articoli del Codice che ne fanno riferimento (dall'art. 1, comma 2; art. 47, comma 1, lett. c; art. 50, comma 1; art. 68; ecc.).
- Declinare e definire nell'art. 50 le diverse tipologie di biciclette, distinguendo le biciclette a trazione muscolare da quelle a pedalata assistita e dalle altre tipologie presenti o che potranno essere immesse nel mercato (come ad esempio i velotaxi a pedalata assistita per il trasporto di persone e i mezzi per la consegna della merci).

3 - Classificazione delle strade

- Riportare in modo esplicito nel Codice della Strada le definizioni già contenute nella Legge 2 del 2018, art. 2, comma 1. Specificatamente le lettere: e. Strade senza traffico, f. Strade a basso traffico, g) strada 30.
- Monitorare il traffico veicolare, ciclistico e pedonale, in tutte le strade per procedere ad una loro riclassificazione.
- Introdurre la definizione di "strada ad alta intensità ciclistica" per classificare tutte quelle strade a traffico promiscuo utilizzate e frequentate da un numero di ciclisti consistente.
- Introdurre la categoria di "itinerario cicloturistico" come estensione del concetto di "ciclovia" per definire tutte le strade ad uso promiscuo (anche non a basso traffico), ad alta intensità ciclistica e ad alta valenza turistica, in grado di interconnettere territori minori e marginali rispetto alle direttrici principali del traffico veicolare.

- Modificare la dicitura "autostrada ciclabile" contenuta nella Legge 145/2018 art. 1 comma 104 con "ciclostrada", identificando con questo termine quelle infrastrutture destinate esclusivamente alla mobilità ciclistica che presentino caratteristiche assimilabili a quelle delle autostrade per l'assenza di incroci ed intersezioni con altri flussi di traffico, anche ciclistico, e siano dotate di sistemi per l'indirizzamento dei flussi in sicurezza (immissioni e uscite).

4 - Regole per la promozione e la sicurezza della ciclabilità

- Modificare l'art. 140 - Principi informativi della circolazione - comma 1, in questo modo: "devono comportarsi in modo da non costituire pericolo per sè e per gli altri utenti" eliminando il concetto di "intralcio per la circolazione".
- Modificare l'art. 143 - Posizione dei veicoli nella carreggiata - comma 2, "i veicoli sprovvisti di motore devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata" aggiungendo "laddove le condizioni del manto stradale lo consentano e non ne mettano a repentaglio la sicurezza".
- Modificare l'art. 145 - Precedenza - introducendo il concetto di precedenza alle piste ciclabili di rilevanza nazionale e internazionale previa installazione di sistemi di segnalazione per gli autoveicoli che viaggiano nelle strade di intersezione.
- Modificare l'art. 182 - Circolazione dei velocipedi - comma 1 "devono procedere su unica fila" aggiungendo "sulle strade a traffico promiscuo, ad esclusione delle ciclovie e delle strade individuate come itinerari cicloturistici"; comma 9 "i velocipedi devono transitare sulle piste..." aggiungendo "e sulle corsie loro riservate, quando esistano, quando siano conformi agli standard internazionali e siano segnalate adeguatamente"
- Modificare l'art. 48 relativo al Sorpasso, in particolare il comma 4: eliminando "nelle strade ad una corsia per senso di marcia, lo stesso utente (*che viene sorpassato*) deve tenersi il più vicino possibile al margine destro della carreggiata"; e il comma 5 che deve rendere esplicito che per veicolo lento non si tratta di bicicletta e che il ciclista non ha nessun obbligo nei confronti di qualsiasi veicolo che lo segue (*quale quello di fermarsi*) per facilitargli il sorpasso;
- Introdurre nello stesso art. 48 un comma specifico che riguardi la salvaguardia del ciclista quando viene sorpassato da un'auto all'interno della stessa corsia di marcia poichè è questo il caso più frequente di incidenti. Il Codice della Strada dovrebbe consentire il sorpasso del ciclista solo in presenza di linea di mezz'isola discontinua e quando le condizioni generali lo consentano (così come già previsto dal Codice) e mai all'interno della stessa corsia di marcia, indipendentemente dalla sua larghezza. Questa nuova norma deve essere introdotta specificando che essa vale in linea di principio in tutte le strade (in modo particolare sulle ciclovie e sugli itinerari cicloturistici) con esclusione di quelle strade ad uso promiscuo dove sia presente una corsia dedicata ai ciclisti che possono utilizzarla procedendo in unica fila e mai affiancati (se non nel caso di minori accompagnati o nelle manovre di sorpasso tra ciclisti, quando consentito dalla presenza o meno di veicoli che seguono e previa segnalazione).

- Rivedere la vigente Regolamentazione tecnica per la realizzazione delle piste ciclabili per consentire un miglior inserimento della rete ciclabile nel contesto urbano - con l'introduzione del doppio senso ciclabile, della casa avanzata e di tutti quei provvedimenti ed accorgimenti tecnici - che assicurino la costituzione di una rete continua ciclabile in città, nel contesto dei provvedimenti di regolazione del traffico (ZTL, zone 30, strade 30, città a 30 km/h), ed in condizioni di massima sicurezza per il ciclista.
- L'utilizzo delle corsie preferenziali destinate ai mezzi pubblici può essere consentito dalle Amministrazioni locali, ma non reso obbligatorio, laddove la presenza di detti mezzi non sia rilevante e siano presenti spazi di fermata distinti dalla corsia stessa (per evitare sorpassi pericolosi da parte dei ciclisti durante le soste dei mezzi).
- L'uso del casco dovrebbe essere consigliato ma facoltativo per gli spostamenti all'interno dei centri urbani e per chi utilizza piste ciclabili e ciclovie turistiche, mentre dovrebbe essere obbligatorio per tutti i ciclisti che percorrono strade extraurbane a traffico promiscuo.

5 - Segnaletica

Per fare in modo che le regole riguardanti la condivisione delle strade da parte di più utenti sia chiara a tutti, è necessario rivedere anche la segnaletica orizzontale e verticale introducendo segnali specifici che rendano esplicita la classificazione delle strade percorse e sintetizzino le nuove norme e le rendano facilmente riconoscibili e interpretabili dai vari utenti.

6 - Sharing Mobility

Per lo sviluppo e la diffusione dei servizi di *sharing mobility* è necessario:

- includere e riconoscere i servizi di *sharing mobility* nel quadro di regole del Codice della Strada, a partire dall'articolo 1 sui Principi Generali
- Ampliare la nozione di Parcheggio scambiatore (parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità) a quella di *Hub* dei servizi condivisi di trasporto (*Sharing mobility hub*) (Art. 3. Definizioni stradali e di traffico)
- colmare le lacune normative riguardanti alcune tipologie di servizi e veicoli condivisi
- attribuire spazio stradale esistente ai veicoli destinati all'uso di servizi di *sharing mobility*, con l'introduzione dello stallo di sosta destinato ai veicoli condivisi riconoscibili, questo sia riguardate i veicoli auto, moto che la bicicletta in sharing
- sanzionare in caso di abuso da parte dei veicoli privati non in *sharing* l'utilizzo degli stalli di sosta destinati alla *sharing mobility*
- garantire che ai servizi di *sharing mobility* siano attribuiti alcune prerogative analoghe riconosciute ad altri servizi condivisi di trasporto pubblico di linea e non.

7 - Limiti di velocità e sicurezza tecnologica sul veicolo

Si ritiene che per una efficace strategia dedicata alla sicurezza stradale non sia condivisibile - da parte della Alleanza Mobilità Dolce - l'innalzamento dei limiti di velocità per tre ragioni: ridurre la mortalità e l'incidentalità sulle strade ed autostrade che costituisce ancora un grave problema sociale ed umano, promuovere la convivenza nello spazio stradale di veicoli ed utenti a diverse velocità in sicurezza, non incrementare consumi energetici ed emissioni inquinanti.

Per queste motivazioni si chiede viceversa che venga introdotto il limite di 30 km orari nelle città, e che siano autorizzati dispositivi tecnologici per far rispettare i limiti di velocità da parte dei veicoli motorizzati.

Esiste infatti un dispositivo in grado di limitare automaticamente la velocità delle automobili quando il guidatore non rispetta il Codice della strada e viola ad esempio i limiti di velocità. La tecnologia si chiama ISA (Intelligent Speed Adaptation) ed è già stata testata e sperimentata con successo.

Infatti il dispositivo è in grado di attivarsi e "frenare" l'automobile dialogando grazie al sistema GPS con i limiti di velocità imposti dal Codice su tutte le strade del Paese presenti sulle mappe digitali.

8 - Innovazione tecnologica, sistemi di controllo estesi ed innovativi

Si rammenta che le attuali tecnologie legate alla rivoluzione digitale, consentono controlli capillari, da remoto ed in tempo reale di molti comportamenti degli utenti sulla strada. Queste tecnologie vanno incoraggiate e sostenute, per consentire un effettivo governo della mobilità, della sicurezza stradale ed il rispetto delle regole.

Ovviamente questi sistemi tecnologici devono essere ben chiari e segnalati all'utente, efficaci ed efficienti come sistemi di controllo. Devono riguardare l'accesso dei veicoli nelle ZTL e LEZ, i limiti di velocità, il controllo della sosta, il rispetto dei cicli semaforici, il rispetto degli attraversamenti pedonali, le regole per la logistica urbana delle merci. Ma anche l'uso di cellulari, smartphone e tablet durante la guida, devono trovare dei sistemi di vigilanza e limitazioni per evitare di essere distratti e sottratti alla percezione e controllo durante la guida, magari anche legata alla velocità del veicolo su cui si viaggia.

Con questa affermazione si intende riproporre la necessità di ricercare e sperimentare strumenti tecnologici adeguati di controllo dei comportamenti pericolosi degli utenti sulla strada, che facciano ausilio delle più avanzate tecnologie disponibili ITS.

Una riflessione specifica andrebbe svolta in relazione alla sperimentazione in corso sulle Smart Road e quali sono le possibili conseguenze e modifiche che si rendono necessarie nel Codice della Strada. Un ragionamento analogo deve essere fatto per la sperimentazione dell'auto connessa e in prospettiva a guida autonoma anche in

considerazione della condivisione delle strade a traffico promiscuo di questi nuovi mezzi con le biciclette.

9 - Eliminazione dei veicoli a trazione animale per servizio di piazza

Si condivide la soppressione di questa previsione normativa per una miglior tutela del benessere degli animali, anche in relazione alle condizioni di traffico veicolare promiscuo in cui queste sono oggi esercitate.

Sarebbe inoltre opportuna l'introduzione di servizi di piazza con i veicoli pedalata assistita, già oggi possibile e in sicurezza sul piano tecnologico ma non su quello normativo. Si richiede pertanto l'introduzione di una norma specifica che oltre a definire le caratteristiche del mezzo, ne disponga le modalità di utilizzo e le regole di circolazione e di sosta all'interno dei centri urbani.

10 – Richiamare i PUMS come strumenti di pianificazione nel CDS

L'attuale Codice della Strada all'articolo 36 prevede l'obbligo per i comuni superiori a 30.000 abitanti di dotarsi di Piani Urbani del Traffico. Questa previsione ha avuto notevole riscontro ed attuazione da parte della città italiane, anche a seguito di uno specifico regolamento adottato nel 1995.

Di recente nel 2017, a seguito di Linee Guida Europee del 2014, è entrato in funzione un decreto Ministeriale MIT, che impone ai comuni superiori a 100.000 abitanti (a aree aggregate equivalenti) di adottare i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile.

Questo nuovo provvedimento attuato secondo la legge delega di recepimento della Direttiva DAFI, prevede anche un raccordo ed una gerarchia con i PUT.

Si propone per rendere coerenti i processi di inserire nella revisione del Codice della Strada anche i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile.



www.mobilitadolce.net