



ANALISI DEL DDL “SICUREZZA STRADALE” DEL MINISTRO DEI TRASPORTI

Un documento di analisi promosso da FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, Legambiente, Asvis, Kyoto Club, Salvaiciclisti, Fondazione Michele Scarponi, AMODO e Clean Cities Campaign, redatto a cura di Edoardo Galatola e Andrea Colombo.

Premessa

In data 18 settembre 2023 è stato presentato dal Governo lo “SCHEMA DI DISEGNO DI LEGGE RECANTE INTERVENTI IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE E DELEGA PER LA REVISIONE DEL CODICE DELLA STRADA DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N.285”.

Poiché il tema del DDL è la sicurezza stradale è utile ricordare alcuni dati significativi:

1. La sicurezza stradale è un tema fondamentale nella nostra società, ha causato 3.159 morti e 223.475 feriti solo nel 2022 ed è la prima causa di morti per i giovani sotto i trenta anni.
2. Le principali cause di morte sono (ISTAT) l’alta velocità, la guida distratta, il mancato rispetto degli attraversamenti pedonali e il mancato rispetto della distanza di sicurezza.
3. Nel 2022 i morti in incidenti stradali sono aumentati del 9% rispetto al 2021, anche se sono leggermente in diminuzione rispetto al 2019, ultimo anno pre-Covid.
4. Le vittime sono aumentate in tutti i segmenti di utenti della strada rispetto al 2021, fatta eccezione per i ciclisti (-7%) per i quali la mortalità continua a diminuire (-33% negli ultimi dieci anni, -50% negli ultimi venti) a fronte di un forte incremento della mobilità ciclistica a dimostrazione del principio safety in numbers, ovvero più ciclisti, più sicurezza per tutti.

Queste priorità sono state da sempre sottolineate da FIAB e da tutte le associazioni che si occupano di mobilità sostenibile. Dall’analisi scientifica del problema, in termini di efficacia e sostenibilità è derivata la forte indicazione di promuovere le Città 30 anche con provvedimenti di riorganizzazione normativa.

Quanto ricordato indica quali dovrebbero essere i criteri da seguire in un provvedimento che si definisce “interventi in materia di sicurezza stradale”.

Osservazioni generali al DDL Sicurezza stradale

Le nuove norme hanno un’impostazione preminentemente coercitiva e di inasprimento delle sanzioni.

Il Ministero promette **tolleranza zero** per “**ubriachi e drogati al volante**”. In realtà non aumentano i controlli ma solo le sanzioni: in Italia si fanno sei volte meno alcoltest su



strada rispetto alla Francia e alla Spagna. Gli incidenti con lesioni (dati MIT 2021) sono causati per il 4,4% da conducenti sotto l'effetto dell'alcol e per il 1,4% di droghe, per un totale di 180 morti su un complessivo di 3159 nel 2022. È un problema, ma non certo la principale cause di incidenti gravi.

Viene predisposto il **divieto** assoluto di bere **alcol** per i neopatentati prima di mettersi al volante e l'obbligo per i recidivi dell'**alcolock**, ma le modalità di introduzione e di obbligo dello strumento sono vaghe (può essere azionato dal passeggero?) e riguarderebbe un numero ristretto di persone, per cui resta un provvedimento sperimentale.

È prevista la sospensione della **patente** per chi viene fermato dopo aver assunto **droghe**, per chi è sorpreso alla guida col **cellulare** per chi viaggia contromano e, più in generale, per chi adotta comportamenti che statisticamente possano causare più frequentemente incidenti.

Viene data enfasi al **divieto** di conseguire la patente fino a 24 anni per **minorenni** che guidano senza patente. Il rischio concreto è che la persona che ha guidato senza patente a 17 anni, continui a farlo fino ai 24. E il maggiorenne che guida senza patente viene trattato allo stesso modo?

Tutto ciò (nel DDL) senza alcun aumento dei **controlli**. È bene ricordare che è giusto stigmatizzare i comportamenti nocivi, ma che l'inasprimento delle pene non è mai un deterrente.

Al contrario viene proposta una stretta sull'introduzione delle ZTL (definite "zone a traffico limitato di buon senso") e viene lanciata una campagna contro "gli autovelox truffa". Il decreto va quindi nella direzione di **ridurre i controlli** e le sanzioni proprio per quelle che sono le principali cause degli incidenti, ovvero l'eccesso di velocità, la distrazione e il mancato rispetto degli attraversamenti pedonali. L'Italia è il fanalino di coda per controlli della velocità: in Austria si comminano 12 volte le sanzioni rispetto all'Italia, in Olanda 10 volte, in Belgio 6 volte, in Francia 5 volte.

Osservazioni al DDL Sicurezza stradale per gli aspetti relativi all'utenza vulnerabile

Quando nel DDL si passa a trattare l'**utenza vulnerabile** (non a caso il DDL riutilizza la vecchia definizione di utenza debole che è stata abolita dal Codice), le norme vanno in direzione opposta alla sua promozione.

Per quanto riguarda i **monopattini** le restrizioni e limitazioni sono così numerose e dissuasive da ritenere che si voglia fortemente penalizzare il settore della cosiddetta micromobilità elettrica, con limitazioni che non hanno eguali nella maggior parte dei paesi europei. Ne è previsto l'obbligo di targa e assicurazione, rafforzato il divieto di uso in aree extraurbane, l'equiparazione a motocicli e ciclomotori, il casco obbligatorio per tutti, il divieto di sosta, il sequestro, etc. Sembra sia più una campagna ideologica



che basata sui fatti. Per i monopattini elettrici, infatti, già oggi la velocità massima consentita è di **20 km/h** e a queste velocità il rischio di letalità per impatto è quasi nullo, mentre l'unico rischio è quello di essere investiti da un mezzo motorizzato ad alta velocità. I dati ISTAT 2022 confermano che la mortalità per questo mezzo è bassa. Scontano il disagio causato da un uso poco maturo del mezzo da parte di alcuni utenti. Anche per i monopattini è una questione di controlli: uno studio FERSI dice che in Italia le norme sui monopattini non vengono fatte rispettare. I monopattini elettrici al contrario sono diventati una parte importante della mobilità sostenibile, in particolare dell'ultimo miglio, in combinazione con il TPL. L'effetto della norma pertanto non sarà la riduzione di incidenti e decessi, ma solo il disincentivo all'uso di un mezzo di locomozione ecologicamente vantaggioso.

Passando alle biciclette il DDL parla di un Piano "**salva i ciclisti**". In realtà l'unico provvedimento che va in questa direzione è il divieto di sorpasso della bicicletta da parte degli altri veicoli a meno di 1,5 metri di distanza laterale, reso però vago e quindi inapplicabile dalla precisazione "ove le condizioni della strada lo consentano".

Per il resto le norme sulla ciclabilità indeboliscono tutti i provvedimenti migliorativi che erano stati introdotti nel Codice nel 2020, con il DL n. 76.

La **corsia ciclabile** può essere realizzata solo se non c'è lo spazio per una pista ciclabile. Il **doppio senso ciclabile** anche, è cancellato l'obbligo per gli automobilisti di dare la precedenza alle bici se la strada è stretta. La **casa avanzata** viene sostituita da una "zona di attestamento ciclabile" ammessa solo su carreggiate con un'unica corsia per senso di marcia e solo se c'è una pista o corsia ciclabile. La **strada urbana ciclabile** non è più identificabile con la segnaletica orizzontale.

Tutte queste soluzioni vengono infine sospese, in attesa di un futuribile regolamento di attuazione.

Anche la nuova **zona ciclistica** va nel senso di confinare le biciclette in riserve protette; un'impostazione esattamente opposta alla **Città 30**, che si basa sulla condivisione rispettosa dello spazio stradale urbano.

Più che un piano "salva ciclisti" sembra un piano "**scoraggia ciclisti**".

Per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, tutto viene ricondotto al **bonus di due punti** sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale. Provvedimento ininfluenza, mentre temi quali la mobilità sostenibile non vengono neanche ipotizzati.

Osservazioni al DDL Sicurezza Stradale per gli aspetti relativi alla legge delega

L'Art. 17 del DDL, **delega al Governo** entro un anno "la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale".



L'esperienza degli Stati con tassi di incidentalità ben inferiori a quelli italiani dimostra che, per mettere in sicurezza i ciclisti, è necessario promuovere fortemente l'uso della bicicletta e ridurre la velocità dei veicoli motorizzati.

Il disegno di legge appare andare nella direzione opposta, con ben tre principi e criteri di delega che di fatto si fondano sull'idea errata che il problema della sicurezza dei ciclisti sono i comportamenti dei ciclisti stessi e le infrastrutture ciclabili, anziché, il traffico motorizzato (a cui, in base ai dati ISTAT 2021, è imputabile il 94% degli incidenti stradali). La soluzione non è certo aggravare le regole di comportamento per i ciclisti, costringerli a dotarsi di dispositivi di identificazione (targa) e di protezione passiva (casco obbligatorio), rivedere in senso restrittivo le regole di circolazione delle bici, circoscrivere la realizzazione delle infrastrutture ciclabili limitando l'autonomia dei Comuni nella progettazione e regolazione della mobilità urbana.

Inoltre, non appare corretto il persistente richiamo congiunto dei velocipedi e dei dispositivi di micro-mobilità elettrica: i primi sono a propulsione umana (totalmente muscolare o, al più, assistita), mentre i secondi sono a propulsione esclusivamente motorizzata. Perciò si ritiene debba essere evitata la sostanziale equiparazione tra le due tipologie di veicoli e l'assoggettamento alle medesime regole (in coerenza con la recentissima Sentenza della Corte di giustizia UE del 12/10/2023 nella causa C-286/22).

Da ultimo, si considera pericoloso aprire la prospettiva di un aumento dei limiti massimi di velocità, considerato che la velocità è una delle primissime cause di incidentalità mortale ed è in ogni caso sempre fattore di aggravamento degli effetti delle altre violazioni.

Proposte puntuali di modifica al DDL Sicurezza Stradale

Per le motivazioni suesposte si ritiene necessario proporre lo stralcio di alcune delle norme elencate nel DDL Sicurezza stradale e si suggerisce la possibilità di integrarne di nuove



Articoli da stralciare dal DDL Sicurezza stradale

Si ritiene indispensabile stralciare dal disegno di legge le seguenti disposizioni, che restringono fortemente l'autonomia istituzionale dei Comuni nell'esercizio delle competenze di regolazione, gestione e infrastrutturazione della mobilità urbana e, nel merito, risultano in totale contrasto con finalità di aumento della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, per le motivazioni puntualmente indicate.

Disposizioni che modificano il codice vigente da stralciare		
<i>Ddl</i>	<i>Oggetto</i>	<i>Motivazione</i>
Art. 6, c. 1, lett. c), capov. 2-bis)	Violazioni plurime di ZTL e AP	<p>La disposizione riduce in modo irragionevole l'efficacia deterrente della sanzione e paradossalmente favorisce gli accessi non autorizzati a ZTL e aree pedonali, consentendo ai conducenti di veicoli non autorizzati di entrarvi anche ripetutamente nella stessa giornata 'al costo' di una sola sanzione (anziché, com'è correttamente nel codice vigente, di una sanzione per ciascun accesso non autorizzato).</p> <p>Ciò costituirebbe <i>de facto</i> una incisione dell'autonomia dei Comuni nella gestione della mobilità urbana, rendendo inefficaci, a causa dell'alleggerimento dell'apparato sanzionatorio delle violazioni, strumenti indispensabili di loro competenza come le zone a traffico limitato e le aree pedonali.</p> <p><i>Si chiede perciò di stralciare questa disposizione dal disegno di legge e di non modificare la norma attualmente vigente.</i></p>

<p>Art. 6, c. 1, lett. d), n. 1 e n. 2</p>	<p>Uso dei dispositivi di controllo automatico</p>	<p>La disposizione (n. 1) comprime l'autonomia dei Comuni nell'esercizio dei poteri di polizia stradale per l'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico (non solo gli autovelox, ma qualsiasi tipo di telecamera per qualsiasi tipo di infrazione), sottoponendoli ad un nuovo e finora non previsto regolamento ministeriale, che ne dovrebbe fissare condizioni restrittive di installazione e di uso (in analogia a quanto infatti sta avvenendo con il "d.m. autovelox").</p> <p>Inoltre, la medesima disposizione restringe le possibilità di accertamento automatico delle violazioni, circoscrivendo il richiamo al solo comma 3 dell'art. 146, rispetto all'attuale totalità: ciò significherebbe non poter più accertare con strumenti elettronici le violazioni generali alla segnaletica stradale, in contrasto con le finalità di sicurezza stradale del disegno di legge stesso.</p> <p>Ancora, la stessa disposizione sembra far venir meno la possibilità, oggi piena, di accertamento automatico delle violazioni in materia di sosta, limitandola alle sole fattispecie di sosta riservata a particolari categorie.</p> <p>Infine, l'altra disposizione (n. 2) sembra far venire meno la possibilità, oggi prevista, di accertamento automatico delle violazioni in materia di copertura assicurativa obbligatoria, senza necessità di presenza degli organi di polizia stradale.</p> <p><i>Si chiede perciò di:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>stralciare dal disegno di legge il seguente periodo della disposizione in questione: "Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento";</i> - <i>reintrodurre il richiamo all'articolo 146 nella sua totalità;</i> - <i>inserire il richiamo all'art. 158 nella sua totalità, senza specificazioni e limitazioni</i>
--	---	---

<p>Art. 8 (tutto)</p>	<p>Ciclabilità (in generale)</p>	<p>Le disposizioni restringono pesantemente e senza una ragione oggettiva le caratteristiche, i presupposti e le condizioni d'uso delle nuove fattispecie ciclabili introdotte con il D.L. 76/2020 (cd. "Decreto Semplificazioni").</p> <p>Ciò rappresenterebbe un grave pregiudizio all'autonomia dei Comuni, che si vedrebbero di fatto tolti o comunque enormemente ridimensionati nella reale applicabilità proprio quegli strumenti che si sono rivelati decisivi dal 2020 ad oggi per accelerare, semplificare e rendere di stampo europeo l'infrastrutturazione ciclabile delle città italiane.</p> <p>Ciò si tradurrebbe anche in una riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili, proprio in una fase storica di grandi investimenti da realizzare con soluzioni semplici e in tempi stringenti.</p> <p>Peraltro, non risulta alcun comprovato motivo reale di sicurezza stradale che renda necessario modificare nell'immediato queste norme del codice vigente, che al contrario in questi anni, dati alla mano, hanno dimostrato la loro piena efficacia e sicurezza: aumento dell'estensione dell'infrastruttura ciclabile urbana e dei flussi di ciclisti, in misura molto maggiore rispetto al passato proprio grazie ad esse, senza alcuna evidenza di ripercussioni dirette negative sull'incidentalità.</p> <p>Paradossalmente, per di più, l'indebolimento delle fattispecie ciclabili in parola avrebbe come effetto quello di impedire, complicare o rallentare gli interventi infrastrutturali tesi proprio a promuovere e mettere in sicurezza la circolazione delle biciclette nelle aree urbane, in contrasto con l'oggetto stesso del disegno di legge.</p> <p>Su un piano sistematico, infine, l'eventuale revisione e innovazione delle norme sulle infrastrutture ciclabili potrà avvenire, più correttamente, in sede di approvazione del nuovo codice della strada e dei relativi atti attuativi, come peraltro già previsto nei principi e criteri di delega.</p> <p><i>Si chiede perciò di stralciare l'intero articolo 8 dal disegno di legge in questione e di non modificare le norme attualmente vigenti.</i></p>
---------------------------	---	--

<p>Art. 8, c. 1, lett. b), n. 3, e c. 2</p>	<p>Corsia ciclabile</p>	<p>Rispetto all'attuale norma, viene peggiorata e ristretta la fattispecie, sotto molteplici profili:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ne viene di fatto bloccata l'applicazione con effetto immediato, sia togliendo dalla norma primaria tutti gli elementi di segnaletica prima presenti e indispensabili per applicarla in via diretta, sia soprattutto prevedendo l'emanazione futura di un apposito nuovo regolamento ministeriale (che tra l'altro restringerà pesantemente l'autonomia dei Comuni stabilendo condizioni e modalità di progettazione e realizzazione delle corsie ciclabili); - ne viene in ogni caso limitata l'applicabilità generale, subordinandola all'impossibilità accertata di creare una pista ciclabile, così togliendo la valutazione della soluzione migliore nel caso concreto da parte del progettista; - viene eliminata la doppia tipologia di corsia ciclabile, a uso esclusivo o a uso promiscuo, che consentiva di adattare questo strumento agli specifici contesti e alle necessità progettuali; - viene eliminata la possibilità di collocare la corsia ciclabile, in particolari situazioni tipiche delle strade urbane, anche al centro o a sinistra della carreggiata, come avviene in tanti Paesi e città europee.
<p>Art. 8, c. 1, lett. b), n. 3, lett. c), n. 1.2, e lett. h)</p>	<p>Doppio senso ciclabile</p>	<p>Rispetto all'attuale norma, viene peggiorata e ristretta la fattispecie, sotto molteplici profili:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ne viene di fatto bloccata l'applicazione con effetto immediato e fino al futuro aggiornamento del regolamento di esecuzione e attuazione, togliendo dalla norma primaria tutti gli elementi di segnaletica prima presenti e indispensabili per applicarla in via diretta; - ne viene in ogni caso pesantemente ristretta l'applicabilità generale, eliminando la clausola che consentiva espressamente di realizzarla senza limitazioni relative alla larghezza della carreggiata, alla presenza e posizione dei parcheggi laterali e alla massa dei veicoli, come avviene in tanti Paesi e città europee e invece contestato nella relazione tecnica; - ne viene ulteriormente limitata l'applicabilità generale, subordinandola all'impossibilità accertata di creare una pista ciclabile, così togliendo la valutazione della soluzione migliore nel caso concreto da parte del progettista; - viene eliminato l'obbligo per i conducenti dei veicoli a motore di dare la precedenza ai ciclisti in caso di incrocio malagevole lungo le strade con doppio senso ciclabile, peggiorando la sicurezza per gli utenti vulnerabili.
<p>Art. 8, c. 1, lett. b), n. 5, e lett. c), n. 1.4</p>	<p>Casa avanzata</p>	<p>Rispetto all'attuale norma, viene peggiorata e ristretta la fattispecie (ridenominata "zona di attestamento ciclabile"), sotto molteplici profili:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ne viene limitata l'applicabilità alle sole strade con un'unica corsia per senso di marcia, mentre tipicamente è ancora più importante poter realizzarla a protezione dei ciclisti dove ci sono più corsie veicolari;

#BASTAMORTINSTRADA

CITTÀ **30** SUBITO



- ne viene limitata l'applicabilità alle sole strade con la presenza strutturale di una pista o corsia ciclabile, mentre adesso è possibile anche realizzare ad hoc un breve tratto di ciclabile di accesso lungo 5 metri.

Art. 8, c. 1, lett. c), n. 1.3	Corsie bus+bici	Viene eliminata completamente la possibilità di consentire la circolazione delle biciclette sulle corsie preferenziali, come avviene in tanti Paesi e città europee.
Art. 8, c. 1, lett. a), e lett. f), n. 1	Strada urbana ciclabile	<p>Rispetto all'attuale norma, viene peggiorata e ristretta la fattispecie, sotto molteplici profili:</p> <ul style="list-style-type: none"> - viene eliminata la possibilità di rendere più visibile e riconoscibile la strada urbana ciclabile anche mediante segnaletica orizzontale (simboli di 30 km/h, auto e bici disegnati sulla sede stradale); - viene eliminata una delle caratteristiche essenziali di questa tipologia di strade per renderla diversa dalle strade normali, cioè l'obbligo per i conducenti di veicoli a motore di dare la precedenza ai ciclisti, sostituito da un generico e inapplicabile obbligo di prestare attenzione.
Art. 8, c. 1, lett. g)	Metro e mezzo	L'obbligo della distanza di sicurezza di un metro e mezzo da mantenere nel sorpasso delle biciclette è completamente reso inefficace e inapplicabile con l'inciso: "ove le condizioni della strada lo consentano".
Art. 13, c. 1, lett. a), n. 1.3 e n. 4	Sosta	<p>Le due disposizioni comprimono l'autonomia dei Comuni nella regolazione e tariffazione della sosta, che è una tipica ed efficace leva di gestione della mobilità urbana e del suolo pubblico di loro competenza.</p> <p>La prima disposizione, infatti, assoggetta la tariffazione a un nuovo decreto ministeriale che stabilirà centralmente massimali tariffari, veicoli esentati e altre condizioni limitative.</p> <p>La seconda disposizione, inoltre, rafforza l'obbligo di istituire stalli di sosta gratuiti, riducendo l'ambito di tariffazione della sosta. <i>Si chiede perciò di stralciare dette disposizioni dal disegno di legge in questione e di non modificare le norme attualmente vigenti.</i></p>

Art. 15, c. 1	ZTL	<p>La disposizione pregiudica gravemente l'autonomia dei Comuni nella istituzione e regolamentazione delle ZTL e restringe pesantemente le possibilità applicative di questo strumento, che rappresenta da decenni una leva fondamentale di gestione della mobilità urbana e dello spazio pubblico nelle città.</p> <p>La disposizione, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - restringe in modo irragionevole le condizioni di applicabilità della ZTL, prevedendo che debbano sussistere congiuntamente le esigenze di tutela della qualità dell'aria e del patrimonio storico, che invece ben possono essere alternative; - assoggetta la ZTL ad interessi estranei alle finalità sancite dall'articolo 1, comma 1 del codice della strada, come le esigenze della produzione (commercio); - addirittura assoggetta la ZTL alle esigenze della mobilità, sottointeso automobilistica (col paradosso che una zona a traffico limitato dovrà tenere conto delle esigenze... del traffico privato!); - rende la ZTL più facilmente attaccabile e annullabile in caso di impugnazione al TAR, inserendo nuovi criteri generici di adeguatezza e proporzionalità; - subordina la ZTL a un nuovo e finora non previsto apposito decreto ministeriale, che limiterà ulteriormente l'autonomia dei Comuni, stabilendo centralmente quali Comuni possono istituire ZTL (oggi tutti), veicoli esentati, parametri critici di qualità dell'aria sotto cui non è possibile attivare la ZTL, standard di servizio pubblico, etc. <p>Peraltro, non risulta alcun comprovato motivo reale di sicurezza stradale che renda necessario modificare una fattispecie che, viceversa, in decenni ha dimostrato tutta la sua efficacia e importanza nel contenere gli effetti negativi del traffico in termini di inquinamento, incidentalità, congestione e occupazione dello spazio urbano.</p> <p>Paradossalmente, l'indebolimento della fattispecie della ZTL, rendendo più difficile limitare e contenere il traffico motorizzato nelle città, avrebbe come effetto di peggiorare la sicurezza stradale nelle aree urbane, in contrasto con l'oggetto stesso del disegno di legge.</p> <p><i>Si chiede perciò di stralciare l'intero comma 1 dell'articolo 15 dal disegno di legge in questione e di non modificare le norme attualmente vigenti.</i></p>
------------------	------------	---

Commi da stralciare dall'art. 17 DDL Sicurezza stradale

Si ritiene indispensabile stralciare dal disegno di legge, **nella parte di delega al Governo per il nuovo codice della strada (articolo 17)**, i principi e criteri direttivi indicati nella tabella sottostante, relativi alle biciclette e alle infrastrutture ciclabili, nonché ai limiti di velocità.

Principi e criteri direttivi di delega per il nuovo codice da stralciare	
Ddl	Oggetto
Art. 17, c. 3, lett. e)	“Revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e ridefinizione organica della disciplina dei veicoli, includendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale, (...) individuando sistemi di identificazione dei medesimi veicoli e rendendo obbligatorio l'uso di sistemi di protezione personale”
Art. 17, c. 3, lett. f)	“f) adozione di misure per la tutela dell'utenza debole della strada come definita nel codice, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica, da attuarsi anche attraverso: 1) la revisione delle regole che disciplinano le caratteristiche tecniche e la modalità di circolazione di biciclette, biciclette a pedalata assistita, cicli a propulsione e monopattini a propulsione prevalentemente elettrica; 2) la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale da adottarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.”
Art. 17, c. 3, lett. o)	“o) attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre (...) linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote;”
Art. 17, c. 3, lett. q)	“q) miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità”

Norme da modificare o introdurre

Si chiede di modificare o integrare le norme del disegno di legge al fine di recepire le proposte di modifiche al codice della strada che ANCI ha avanzato nel documento inviato al MIT lo scorso aprile. Di seguito si riepilogano le principali:

Oggetto	Motivazione	Emendamento
Ampliamento dei controlli automatici della velocità	Sulle strade urbane avvengono il 73% degli incidenti stradali, in città la velocità eccessiva è la prima causa di mortalità e gli utenti vulnerabili sono le principali vittime (ISTAT 2022). A fronte di ciò, l'attuale normativa non consente un impiego diffuso della tecnologia per controllare e far rispettare i limiti di velocità, e, inoltre, richiede che siano già avvenuti incidenti gravi per poter installare autovelox. Si ritiene perciò indispensabile ampliare i presupposti legittimanti per l'installazione di autovelox almeno sulle strade urbane, aggiungendo specificamente le esigenze, anche preventive, di tutela delle utenze più vulnerabili tra quelle che consentono di ottenere l'autorizzazione prefettizia.	Al decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, all'articolo 4, comma 2, al termine del primo periodo sono aggiunte infine le seguenti parole: «, ovvero, nel caso di strade poste all'interno del centro abitato, tenendo conto delle preminenti esigenze, anche preventive, di tutela della vita umana degli utenti vulnerabili della strada in ambito urbano»
Estensione del controllo automatico delle violazioni	Le violazioni in materia di guida distratta al cellulare, mancate precedenza, etc. sono tra le principali cause di incidentalità (ISTAT). A fronte di ciò, l'attuale normativa non consente un impiego della tecnologia per controllare e far rispettare queste regole di comportamento fondamentali per la sicurezza stradale. Si ritiene perciò indispensabile aggiungere ulteriori articoli tra le fattispecie che possono essere rilevate mediante dispositivi automatici e senza obbligo di contestazione immediata	All'articolo 201, comma 1-bis del codice, la lettera g-bis) è sostituita dalla seguente: «g-bis) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 145, 146, 147, commi 2-bis e 3, 148, 149, 158, comma 2, 167, 170, 171, 173, comma 3-bis, 191, comma 4, 193, 213, 214, 216 e 217, nonché delle violazioni in materia di fermata di cui all'articolo 158, comma 1, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento».
Interventi infrastrutturali di moderazione	Sulle strade urbane avvengono il 73% degli incidenti stradali e la velocità eccessiva è la prima causa di mortalità	All'articolo 42 del codice, dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-bis. Nei centri abitati, gli enti proprietari possono adottare dispositivi ed eseguire interventi infrastrutturali di



<p>del traffico e della velocità</p>	<p>in città (ISTAT 2022). A fronte di ciò, l'attuale normativa italiana, a differenza di quella degli Stati europei con tassi di incidentalità ben inferiori, non consente una realizzazione diffusa di interventi infrastrutturali di moderazione in ambito urbano. Si ritiene perciò indispensabile dare una adeguata copertura legislativa agli interventi di messa in sicurezza e moderazione della velocità sull'infrastruttura stradale in ambito urbano.</p> <p>Il disegno di legge prevede al riguardo solo una leggera modifica del tutto generica (art. 13, c. 1, lett. b). Si ritiene invece indispensabile una clausola di portata più ampia e direttamente applicativa per i Comuni.</p>	<p>moderazione del traffico e di rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati, per l'intera o anche solo per una parte della larghezza della carreggiata o della corsia, in forma estesa in zone o strade o tratti di esse oppure in forma puntuale in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, attraversamenti e altri punti particolari. E' consentita, in particolare, la realizzazione o l'installazione di elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, pavimentazioni con particolari trattamenti superficiali, materiali o colori, disassamenti, chicanes, deviazioni trasversali e restringimenti centrali o laterali della carreggiata, corsia o sezione stradale, isole di traffico e salvagente, ampliamenti e prolungamenti dei marciapiedi, elementi di arredo funzionale o urbano, aiuole con piantumazione di verde.».</p>
<p>Principio della sicurezza dei comportamenti stradali</p>	<p>Nessuna norma giuridica, controllo delle forze dell'ordine o miglioramento dell'infrastruttura stradale sarà mai sufficiente ad aumentare il livello di sicurezza stradale, se non si accompagna anche ad una più intensa responsabilizzazione individuale di tutti gli utenti della strada tesa al rispetto delle regole di comportamento, secondo canoni di proporzionalità al potenziale lesivo di ciascuno (come previsto ad esempio dal 2021 nel codice stradale del Regno Unito e in armonia con i principi generali dell'UE). Si ritiene importante inserire in tal senso un apposito principio generale informatore dei comportamenti degli utenti stradali.</p>	<p>All'articolo 140 del codice, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: miglioramento dell'infrastruttura stradale sarà mai sufficiente ad aumentare il livello di sicurezza stradale, se non si accompagna anche ad una più intensa responsabilizzazione individuale di tutti gli utenti della strada tesa al rispetto delle regole di comportamento, secondo canoni di proporzionalità al potenziale lesivo di ciascuno (come previsto ad esempio dal 2021 nel codice stradale del Regno Unito e in armonia con i principi generali dell'UE). Si ritiene importante inserire in tal senso un apposito principio generale informatore dei comportamenti degli utenti stradali.</p>