

FIAB Federazione Italiana Ambiente e bicicletta

Proposte di modifiche e integrazioni al DDL Senato n. 1086 in tema di Sicurezza stradale

Roma, 21/5/2024

**Edoardo
Galatola**

Responsabile
Sicurezza FIAB

**Massimo
Gaspardo Moro**

Responsabile
Centro Studi FIAB



RIFORMA DEL CDS

- I provvedimenti di riforma devono essere **coerenti, efficaci e riscontrabili** e in linea con gli obiettivi del CdS.
- l'art. 1 comma 2 del CdS prevede che norme e i provvedimenti attuativi si devono ispirare ai:
 - **principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile**, perseguendo gli obiettivi di
 - **ridurre i costi economici, sociali ed ambientali** derivanti dal traffico veicolare;
 - migliorare il **livello di qualità della vita** dei cittadini
 - migliorare la **fluidità della circolazione**;
 - **promuovere l'uso dei velocipedi**.
- L'art.1 c. 3 chiede di essere in linea con il **Piano nazionale per la sicurezza stradale**.

RIFORMA DEL CDS

- La normativa della circolazione stradale deve essere il più possibile uniformata a livello **europeo**.
- Vanno valorizzate le esperienze collaudate e positive dei vari Stati membri.
- Le **corsie ciclabili** e il **doppio senso ciclabile** sono normate e utilizzate in Europa da decenni senza problemi di sicurezza. Così come i cuscini berlinesi, da noi sperimentali da trent'anni.
- È quindi fondamentale tenere conto anche delle direttive e risoluzioni europee. Tra queste:
 - **Risoluzione del Parlamento europeo del 6 ottobre 2021 sul quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime**
 - **Direttiva che promuove la mobilità sostenibile del 12 Marzo 2024**

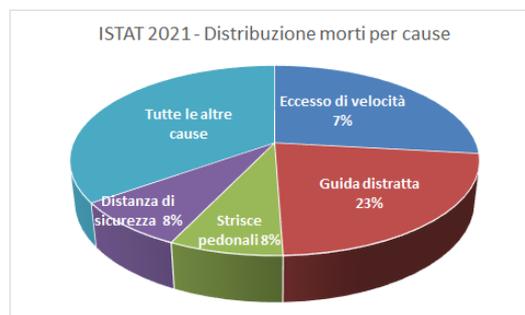
RIFORMA DEL CDS

Non procedere in tal senso è pericoloso:

1. molti **progetti PNRR** contengono le corsie ciclabili; le nuove norme li congelano; è fondamentale mantenere valide le norme attuali del CdS fino all'emanazione del regolamento di attuazione;
2. ci sarebbe un forte rischio di infrazione se si contravviene con le nuove norme agli **obiettivi UE**.

Da quanto detto sinora si conferma che il capisaldo degli interventi di modifica del codice sono quelli che permettono una riduzione delle due principali cause certificate da ISTAT:

- **Velocità e distrazione**



ALCUNE MODIFICHE RELATIVE ALLA COERENZA



IL DDL SICUREZZA STRADALE

Art. 7. (Limitazioni per i neopatentati)

- Per i **neopatentati** il limite di guida di veicoli potenti viene sensibilmente ridotto (da 55 a 75 kW/t e da 70 a ben 110 kW per le autovetture elettriche).

Art. 16. (Circolazione dei motocicli su autostrade e strade extraurbane principali)

- L'art. 16 abbassa il limite della cilindrata ammessa per i **motocicli** in autostrada.

Art. 27. (Modifiche al codice della strada in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade)

- La clausola che subordina le **ZTL** alle esigenze della velocità e dell'economia è giuridicamente attaccabile e va in direzione opposta al miglioramento della sicurezza stradale.

IL DDL SICUREZZA STRADALE

Art. 10. (Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico)

- Viene ristretta la possibilità di installare e usare gli **autovelox** fissi, mobili e in movimento; è eliminata la possibilità di controllare e sanzionare senza contestazione immediata, è prevista una delega al Governo per innalzare i limiti massimi di velocità. I controlli si fanno più difficili contro quanto auspicato da UE. Il decreto interministeriale autovelox, pone limiti alla velocità sanzionabile

Art. 23. e art. 24 (Modifiche al codice della strada in materia di disciplina della sosta)

- L'obbligo di prevedere **parcheggi liberi** limita l'autonomia degli amministratori locali, penalizza i residenti, le persone con contrassegno handicap, i corrieri, ecc. La previsione di un nuovo decreto per regolamentarla ridurrà ulteriormente l'autonomia dei comuni.

ALCUNE MODIFICHE RELATIVE ALL'EFFICACIA

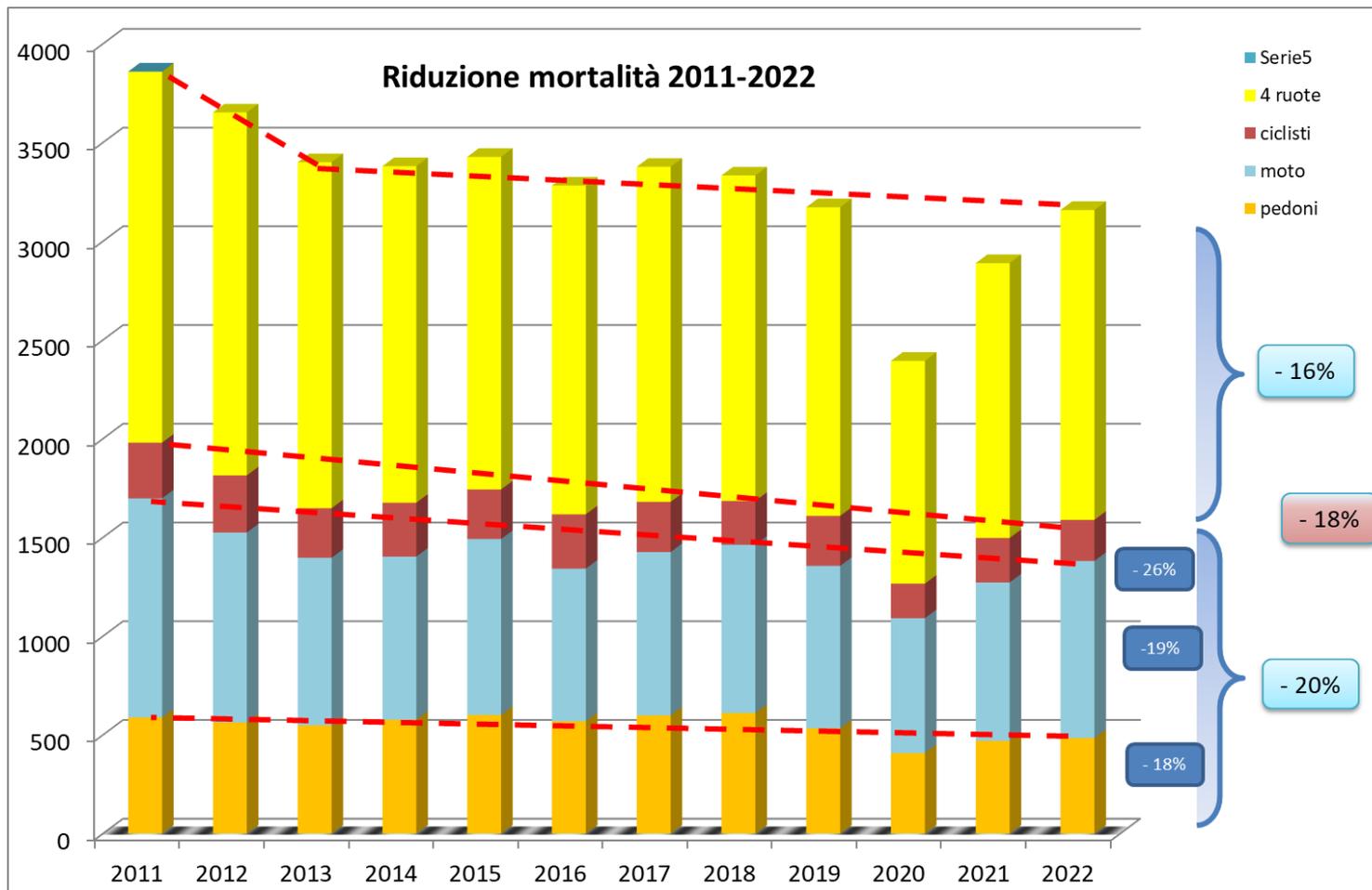


IL DDL SICUREZZA STRADALE

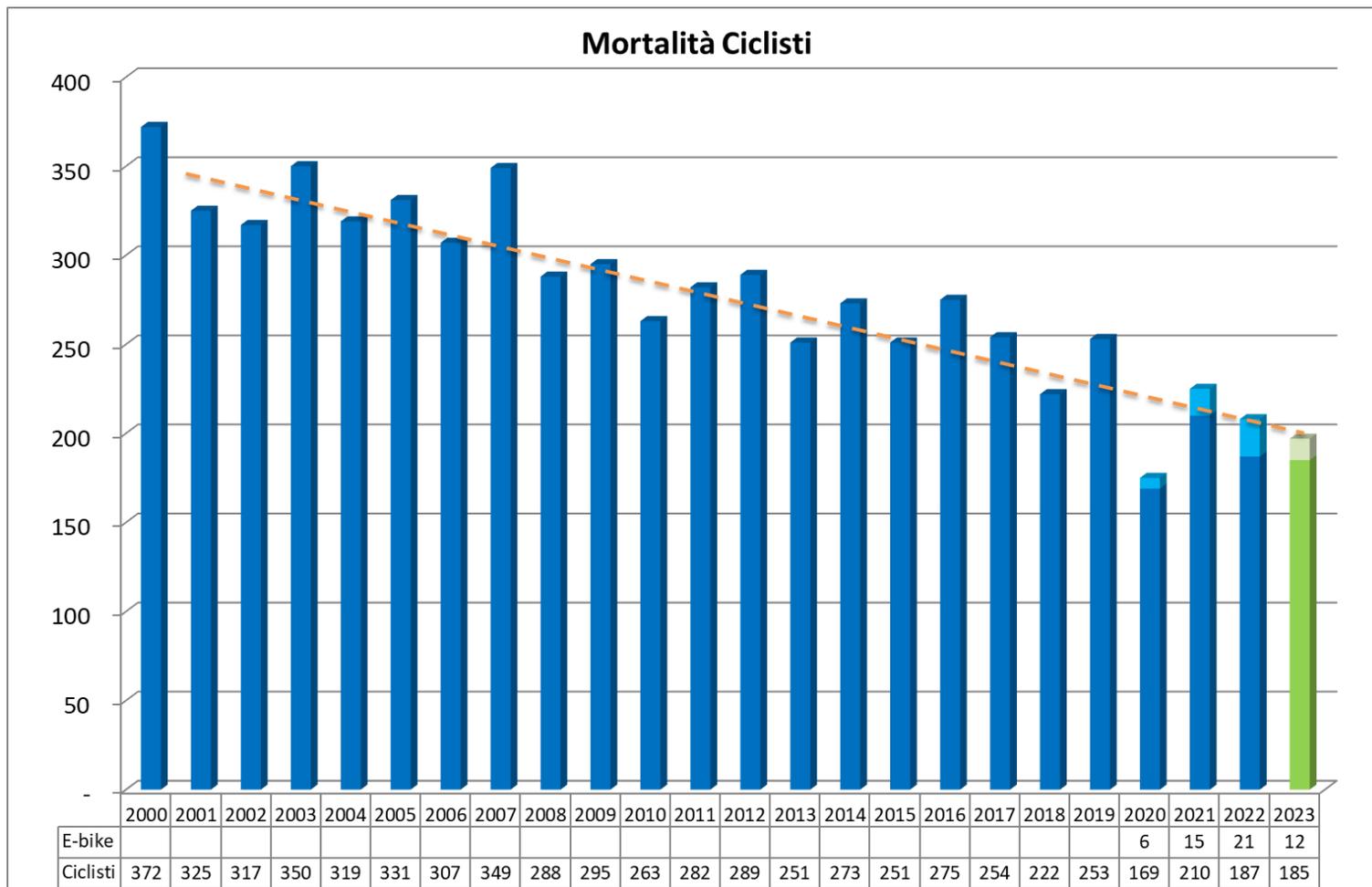
Art. 15. (Modifiche alla disciplina della ciclabilità)

- L'art. 15 contrasta i provvedimenti migliorativi introdotti nel Codice nel 2020, con il **DL n. 76**
- È previsto il blocco con effetto immediato della possibilità di realizzare *corsie ciclabili, doppi sensi ciclabili, case avanzate, strade ciclabili*, etc. fino all'emanazione di un futuro regolamento.
- Le **corsie ciclabili** sono ristrette ai soli casi in cui non è possibile fare piste ciclabili con posizione limitata soltanto a destra.
- Eliminata la clausola europea dei **doppi sensi ciclabili** indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, tolto l'obbligo per gli automobilisti di dare la precedenza alle bici.
- Le **case avanzate** ridotte ai soli casi di strade a una sola corsia di marcia con ciclabile già presente.

IL DDL SICUREZZA STRADALE



IL DDL SICUREZZA STRADALE



IL DDL SICUREZZA STRADALE

Art. 15. (Modifiche alla disciplina della ciclabilità)

- Sono eliminate le corsie riservate a **TPL + bici**. La **strada urbana ciclabile** non è più identificabile con la segnaletica orizzontale. L'obbligo per gli automobilisti di dare la precedenza ai ciclisti è sostituito da un generico “**prestare attenzione**”.
- Per quanto concerne il condivisibile divieto di sorpasso della bicicletta da parte degli altri veicoli a **meno di 1,5 metri** di distanza laterale, questo è reso inapplicabile dalla precisazione “ove le condizioni della strada lo consentano”.

CONCLUSIONI

Confidiamo nella volontà di apportare piccole modifiche come suggerito.

Stiamo parlando di sicurezza e vivibilità delle nostre strade e città, temi che interessano tutti i cittadini e non possono essere oggetto di contrapposizione politica.

Siamo a disposizione per dare una mano e confidiamo nel mantenimento del Codice della Strada come strumento vivo patrimonio di tutti, nella direzione di una maggiore integrazione europea dello stesso.



Grazie per l'attenzione

Edoardo Galatola

Cell.: 348-2269002

edoardo.galatola@fiabitalia.it

