



Segreterie Nazionali

**Audizione informale presso
la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati**

nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti "Modifiche al codice della strada" (C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1358 Meloni, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38)

27 febbraio 2019

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, ritengono opportuno offrire un contributo per gli approfondimenti che la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati sta effettuando sui disegni di legge riguardanti le modifiche al Codice della Strada.

Le Scriventi, ritengono necessario un intervento organico e complessivo sul Codice della Strada che miri a semplificarne e snellirne la struttura ed a renderla più rispondente non solo alle sempre crescenti esigenze di sicurezza stradale ma anche e, soprattutto, ad una migliore gestione della mobilità.

Esprimiamo apprezzamento per l'intervento della Commissione di sintetizzare in un unico testo i diversi progetti di legge presentati in materia, cogliendo l'occasione per introdurre disposizioni atte ad incentivare l'uso del trasporto pubblico. Considerando che in Italia un'auto emette in media in città oltre 3 volte la CO2 di un autobus per passeggero/km e che in termini di rischio per la sicurezza, oltre il 99% degli incidenti stradali è causato dalla mobilità privata e commerciale, a fronte dell'1% provocato da mezzi di trasporto pubblico, noi crediamo che un intervento di revisione del codice della Strada non possa non considerare l'opportunità di introdurre previsioni atte a favorire ed incentivare il trasporto collettivo, quale sistema per assicurare il conseguimento degli obiettivi di riduzione del traffico e dell'inquinamento.

Nelle grandi aree metropolitane il congestionamento da traffico impedisce la vivibilità e lo sviluppo; il potenziamento del trasporto pubblico locale rappresenta l'unica prospettiva praticabile.

Per rendere il trasporto pubblico locale efficace ed efficiente bisogna mettere in campo azioni concrete che rendano il servizio pubblico effettivamente competitivo rispetto alla mobilità privata, molte di queste azioni possono trovare spazio nel progetto di riforma del Codice della Strada, riconoscendo priorità al trasporto pubblico.

Per rendere il trasporto pubblico più competitivo rispetto a quello automobilistico privato è necessario adottare, ad esempio, misure che incrementino la velocità commerciale dei mezzi pubblici, questa sarebbe una risposta valida per rendere il trasporto collettivo appetibile e più attrattivo rispetto all'uso del mezzo privato oltre che strumento per la realizzazione di una vera mobilità sostenibile.

Aumentando la velocità commerciale si avrebbe un effetto positivo anche sulla soddisfazione dei passeggeri, senza dimenticare il fatto che la velocità commerciale rappresenta uno dei driver principali del costo totale per la produzione del servizio di TPL. L'aumento di un solo punto della velocità media di esercizio in ambito urbano, rispetto ai 16 Km/h attuali, comporterebbe un risparmio dei costi di produzione pari a 400 milioni di euro annui.

Quindi, sulla base di quanto premesso, noi crediamo che per una maggiore vivibilità delle città e per migliorare la qualità di vita dei cittadini occorra concentrarsi su politiche di integrazione ed efficienza del trasporto pubblico locale. L'obiettivo dovrebbe essere quello di rendere appetibile l'uso del mezzo pubblico al fine di ridurre la mobilità privata.

Inoltre, anche il trasporto delle merci necessita di azioni concrete, coraggiose e che siano al passo con i tempi. Al fine di rendere l'Italia sempre più competitiva rispetto agli altri Paesi soprattutto nell'era dell'e-commerce dove la circolazione delle merci è sempre più veloce ed intermodale, la necessità di investimenti nelle infrastrutture diventa strategica e fondamentale. Sosteniamo qualsiasi iniziativa che vada in questa direzione, purché si dia sempre priorità alla sicurezza delle lavoratrici, dei Lavoratori e di tutti i cittadini coinvolti.

Si chiedono, pertanto, interventi volti a:

- **Favorire l'aumento di corsie e strade riservate al trasporto pubblico di linea.** Le corsie dedicate ai mezzi pubblici danno la possibilità agli stessi di svincolarsi dalla circolazione privata con un aumento importante della velocità commerciale e con notevoli vantaggi in termini di competitività del trasporto pubblico;
- **Espansione e regolamentazione delle Zone a Traffico Limitato** presenti in alcune aree di numerose città ma non sufficienti ad assicurare il perseguimento degli obiettivi sopra indicati;
- Rendere più efficiente la **leva della Tariffazione della sosta** quale strumento per calmierare l'ingresso delle auto private nelle aree urbane;
- **Introdurre**, in linea con quanto sperimentato in alcune città europee, **il sistema pricing** che prevede un pedaggio per l'ingresso delle auto private nelle aree urbane, con l'obiettivo che gli introiti derivanti dall'applicazione di tale sistema debbano essere reinvestiti in sistemi di mobilità collettiva e destinati al rilancio del trasporto pubblico locale;
- **Incentivare la costruzione di parcheggi di scambio** (park and ride): per favorire la funzionalità reciproca fra diverse modalità di trasporto;

Rispetto alle varie proposte di legge di modifica del Codice della Strada riteniamo opportuno effettuare le seguenti considerazioni:

- **Articolo 6 – Regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati - C219 Schullian (Art.2, comma 1) e C 1051 De Lorenzis (art.1, co.1 letta a)**

I due disegni di legge modificano l'articolo 4, lettera c). A tale proposito si ritiene che vada incentivato ogni intervento atto a favorire la creazione di corsie preferenziali e strade riservate a diverse categorie di mezzi. Con

riferimento al trasporto collettivo, si ritiene che dette corsie e/o strade riservate debbano essere riservate esclusivamente al trasporto pubblico di linea e mai destinate ad un uso promiscuo.

Consentire l'accesso ad altre categorie di veicoli di trasporto collettivo o a mezzi di trasporto individuale quali le biciclette, presenta criticità sia sotto il profilo della sicurezza sia sotto il profilo della necessaria incentivazione dei trasporti pubblici di linea.

Sotto il profilo della sicurezza, poi, seppur la proposta AC219 contenga un temperamento, appaiono evidenti i rischi derivanti dal consentire la circolazione delle biciclette e, quindi, di mezzi che per le caratteristiche proprie (sistemi di segnalamento) rendono i relativi utenti "utenti vulnerabili" su corsie riservate alla circolazione, auspicabilmente veloce, di mezzi di dimensioni importanti (la lunghezza di un autobus varia dai 12 ai 18 metri). Sussistono, pertanto, delle rilevanti perplessità per la sicurezza e l'incolumità dei ciclisti, dei viaggiatori e di tutti gli utenti della strada. A ciò si deve aggiungere che dal punto di vista dell'incentivazione del trasporto pubblico una tale misura produrrebbe un significativo rallentamento della velocità dei mezzi pubblici.

- **Articolo 7 – Regolamentazione della circolazione nei centri abitati – C219 Schullian (art.2, comma 2) e C1051 De Lorenzis (art.1, comma 1, lettera b)**

Comma 1, lettera i) valgono le stesse considerazioni effettuate sub articolo 6.

- **Articolo 61 – Sagoma limite - AC 219 Schullian (art.10)**

La proposta di legge correttamente recepisce quanto già previsto dalle normative europee in vigore e da anni già presenti negli altri paesi europei.

Ammettere lunghezze superiori a quelle attualmente previste dal codice della strada (18.00 metri) e conformi a quanto previsto dalle direttive europee, non determinerebbe alcun problema di sicurezza o di circolazione. Anzi, laddove utilizzabili, tali mezzi apporterebbero benefici in termini di passeggeri trasportati e, più in generale, miglioramento delle performance offerte. Le innovazioni tecnologiche consentono di avere sistemi di trasporto con veicoli su gomma a trazione elettrica di lunghezze superiori a 18 metri da potere utilizzare su linee ad alta capacità di trasporto ben definite ed autorizzate.

- **Articolo 115 – requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali – C 219 Schullian (art. 14 comma 1, lett. a) e b),) e C 1368 Scagliusi (art. 5).**

Siamo fortemente contrari alla modifica dei requisiti per la guida di veicoli pesanti, ovvero all'aumento dell'età in cui è consentita la guida fino a 70 anni. Considerata come un'attività gravosa per il trasporto delle merci, riteniamo che l'innalzamento dell'età possa pregiudicare il giusto recupero psico-fisico dei conducenti mettendo così in pericolo la propria sicurezza e quella di tutti i cittadini.

In relazione all'articolo 115 che elenca i limiti di età per la guida di autobus si rileva come per conducenti di mezzi di trasporto collettivo di persone questa previsione mal si concili con le esigenze di sicurezza stradale oltre che con la legislazione settoriale che impone limiti più restrittivi (es. visite mediche ex DM 88/1999). L'innalzamento dei limiti di età inoltre pone seri problemi in termini di salute e sicurezza del personale impiegato nei servizi di Tpl con il rischio concreto di aumento dei casi di inidoneità e malattia professionale e con evidenti ricadute sulla sicurezza dell'esercizio e l'incolumità dell'utenza. Si ritiene, pertanto, che per i conducenti dei veicoli adibiti al trasporto pubblico di linea debbano rimanere in vigore i limiti di età attualmente esistenti.

- **Articolo 142 – Limiti di velocità C 219 Schullian (Art. 16, comma 1, lett. a))**

Con l'innalzamento dei limiti di velocità in autostrada da 80km/h a 100km/h per gli autoveicoli che trainano rimorchi, crediamo che questa proposta non vada nella direzione della sicurezza stradale, anche in considerazione delle attuali fragili e vetuste infrastrutture esistenti.

- **Articolo 158 – Divieto di fermata e di sosta dei veicoli**

Ai fini di un miglior coordinamento con le modifiche apportate agli articoli 6 e 7, occorrerebbe al comma 2, lettera h dell'articolo 158, prevedere oltre alle corsie e alle carreggiate anche "le strade".

- **Articolo 164 – Sistemazione del carico sui veicoli - C1051 De Lorenzis (art.2)**

La proposta prevede in capo al conducente l'obbligo di verificare la sistemazione delle biciclette sul mezzo. Tale previsione è incompatibile con il regolare esercizio del trasporto di linea, in quanto comporterebbe la necessità per l'autista di scendere dal mezzo, applicare le regole di sicurezza previste e quindi rallentare in modo significativo il corretto

svolgimento del servizio. Ciò risulterebbe, in alcuni casi, praticamente impossibile anche a causa del congestionamento del traffico, della posizione e del sovraffollamento delle fermate. Si ritiene pertanto tale misura non applicabile ai servizi di trasporto pubblico locale.

- **Articolo 182 - Circolazione dei velocipedi – C219 Schullian (art.21) C 1051 De Lorenzis (art.1, comma 1, lett. c) e C1368 Scagliusi art .11)**

Per il comma 9-ter- valgono le stesse considerazioni effettuate sub articolo 6.

Le Segreterie Nazionali



Segreterie Nazionali

**Audizione informale presso
la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati**

nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti "Modifiche al codice della strada" (C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1358 Meloni, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38)

27 febbraio 2019

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, ritengono opportuno offrire un contributo per gli approfondimenti che la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati sta effettuando sui disegni di legge riguardanti le modifiche al Codice della Strada.

Le Scriventi, ritengono necessario un intervento organico e complessivo sul Codice della Strada che miri a semplificarne e snellirne la struttura ed a renderla più rispondente non solo alle sempre crescenti esigenze di sicurezza stradale ma anche e, soprattutto, ad una migliore gestione della mobilità.

Esprimiamo apprezzamento per l'intervento della Commissione di sintetizzare in un unico testo i diversi progetti di legge presentati in materia, cogliendo l'occasione per introdurre disposizioni atte ad incentivare l'uso del trasporto pubblico. Considerando che in Italia un'auto emette in media in città oltre 3 volte la CO2 di un autobus per passeggero/km e che in termini di rischio per la sicurezza, oltre il 99% degli incidenti stradali è causato dalla mobilità privata e commerciale, a fronte dell'1% provocato da mezzi di trasporto pubblico, noi crediamo che un intervento di revisione del codice della Strada non possa non considerare l'opportunità di introdurre previsioni atte a favorire ed incentivare il trasporto collettivo, quale sistema per assicurare il conseguimento degli obiettivi di riduzione del traffico e dell'inquinamento.

Nelle grandi aree metropolitane il congestionamento da traffico impedisce la vivibilità e lo sviluppo; il potenziamento del trasporto pubblico locale rappresenta l'unica prospettiva praticabile.

Per rendere il trasporto pubblico locale efficace ed efficiente bisogna mettere in campo azioni concrete che rendano il servizio pubblico effettivamente competitivo rispetto alla mobilità privata, molte di queste azioni possono trovare spazio nel progetto di riforma del Codice della Strada, riconoscendo priorità al trasporto pubblico.

Per rendere il trasporto pubblico più competitivo rispetto a quello automobilistico privato è necessario adottare, ad esempio, misure che incrementino la velocità commerciale dei mezzi pubblici, questa sarebbe una risposta valida per rendere il trasporto collettivo appetibile e più attrattivo rispetto all'uso del mezzo privato oltre che strumento per la realizzazione di una vera mobilità sostenibile.

Aumentando la velocità commerciale si avrebbe un effetto positivo anche sulla soddisfazione dei passeggeri, senza dimenticare il fatto che la velocità commerciale rappresenta uno dei driver principali del costo totale per la produzione del servizio di TPL. L'aumento di un solo punto della velocità media di esercizio in ambito urbano, rispetto ai 16 Km/h attuali, comporterebbe un risparmio dei costi di produzione pari a 400 milioni di euro annui.

Quindi, sulla base di quanto premesso, noi crediamo che per una maggiore vivibilità delle città e per migliorare la qualità di vita dei cittadini occorra concentrarsi su politiche di integrazione ed efficienza del trasporto pubblico locale. L'obiettivo dovrebbe essere quello di rendere appetibile l'uso del mezzo pubblico al fine di ridurre la mobilità privata.

Inoltre, anche il trasporto delle merci necessita di azioni concrete, coraggiose e che siano al passo con i tempi. Al fine di rendere l'Italia sempre più competitiva rispetto agli altri Paesi soprattutto nell'era dell'e-commerce dove la circolazione delle merci è sempre più veloce ed intermodale, la necessità di investimenti nelle infrastrutture diventa strategica e fondamentale. Sosteniamo qualsiasi iniziativa che vada in questa direzione, purché si dia sempre priorità alla sicurezza delle lavoratrici, dei Lavoratori e di tutti i cittadini coinvolti.

Si chiedono, pertanto, interventi volti a:

- **Favorire l'aumento di corsie e strade riservate al trasporto pubblico di linea.** Le corsie dedicate ai mezzi pubblici danno la possibilità agli stessi di svincolarsi dalla circolazione privata con un aumento importante della velocità commerciale e con notevoli vantaggi in termini di competitività del trasporto pubblico;
- **Espansione e regolamentazione delle Zone a Traffico Limitato** presenti in alcune aree di numerose città ma non sufficienti ad assicurare il perseguimento degli obiettivi sopra indicati;
- Rendere più efficiente la **leva della Tariffazione della sosta** quale strumento per calmierare l'ingresso delle auto private nelle aree urbane;
- **Introdurre**, in linea con quanto sperimentato in alcune città europee, **il sistema pricing** che prevede un pedaggio per l'ingresso delle auto private nelle aree urbane, con l'obiettivo che gli introiti derivanti dall'applicazione di tale sistema debbano essere reinvestiti in sistemi di mobilità collettiva e destinati al rilancio del trasporto pubblico locale;
- **Incentivare la costruzione di parcheggi di scambio** (park and ride): per favorire la funzionalità reciproca fra diverse modalità di trasporto;

Rispetto alle varie proposte di legge di modifica del Codice della Strada riteniamo opportuno effettuare le seguenti considerazioni:

- **Articolo 6 – Regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati - C219 Schullian (Art.2, comma 1) e C 1051 De Lorenzis (art.1, co.1 letta a)**

I due disegni di legge modificano l'articolo 4, lettera c). A tale proposito si ritiene che vada incentivato ogni intervento atto a favorire la creazione di corsie preferenziali e strade riservate a diverse categorie di mezzi. Con

riferimento al trasporto collettivo, si ritiene che dette corsie e/o strade riservate debbano essere riservate esclusivamente al trasporto pubblico di linea e mai destinate ad un uso promiscuo.

Consentire l'accesso ad altre categorie di veicoli di trasporto collettivo o a mezzi di trasporto individuale quali le biciclette, presenta criticità sia sotto il profilo della sicurezza sia sotto il profilo della necessaria incentivazione dei trasporti pubblici di linea.

Sotto il profilo della sicurezza, poi, seppur la proposta AC219 contenga un temperamento, appaiono evidenti i rischi derivanti dal consentire la circolazione delle biciclette e, quindi, di mezzi che per le caratteristiche proprie (sistemi di segnalamento) rendono i relativi utenti "utenti vulnerabili" su corsie riservate alla circolazione, auspicabilmente veloce, di mezzi di dimensioni importanti (la lunghezza di un autobus varia dai 12 ai 18 metri). Sussistono, pertanto, delle rilevanti perplessità per la sicurezza e l'incolumità dei ciclisti, dei viaggiatori e di tutti gli utenti della strada. A ciò si deve aggiungere che dal punto di vista dell'incentivazione del trasporto pubblico una tale misura produrrebbe un significativo rallentamento della velocità dei mezzi pubblici.

- **Articolo 7 – Regolamentazione della circolazione nei centri abitati – C219 Schullian (art.2, comma 2) e C1051 De Lorenzis (art.1, comma 1, lettera b)**

Comma 1, lettera i) valgono le stesse considerazioni effettuate sub articolo 6.

- **Articolo 61 – Sagoma limite - AC 219 Schullian (art.10)**

La proposta di legge correttamente recepisce quanto già previsto dalle normative europee in vigore e da anni già presenti negli altri paesi europei.

Ammettere lunghezze superiori a quelle attualmente previste dal codice della strada (18.00 metri) e conformi a quanto previsto dalle direttive europee, non determinerebbe alcun problema di sicurezza o di circolazione. Anzi, laddove utilizzabili, tali mezzi apporterebbero benefici in termini di passeggeri trasportati e, più in generale, miglioramento delle performance offerte. Le innovazioni tecnologiche consentono di avere sistemi di trasporto con veicoli su gomma a trazione elettrica di lunghezze superiori a 18 metri da potere utilizzare su linee ad alta capacità di trasporto ben definite ed autorizzate.

- **Articolo 115 – requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali – C 219 Schullian (art. 14 comma 1, lett. a) e b),) e C 1368 Scagliusi (art. 5).**

Siamo fortemente contrari alla modifica dei requisiti per la guida di veicoli pesanti, ovvero all'aumento dell'età in cui è consentita la guida fino a 70 anni. Considerata come un'attività gravosa per il trasporto delle merci, riteniamo che l'innalzamento dell'età possa pregiudicare il giusto recupero psico-fisico dei conducenti mettendo così in pericolo la propria sicurezza e quella di tutti i cittadini.

In relazione all'articolo 115 che elenca i limiti di età per la guida di autobus si rileva come per conducenti di mezzi di trasporto collettivo di persone questa previsione mal si concili con le esigenze di sicurezza stradale oltre che con la legislazione settoriale che impone limiti più restrittivi (es. visite mediche ex DM 88/1999). L'innalzamento dei limiti di età inoltre pone seri problemi in termini di salute e sicurezza del personale impiegato nei servizi di Tpl con il rischio concreto di aumento dei casi di inidoneità e malattia professionale e con evidenti ricadute sulla sicurezza dell'esercizio e l'incolumità dell'utenza. Si ritiene, pertanto, che per i conducenti dei veicoli adibiti al trasporto pubblico di linea debbano rimanere in vigore i limiti di età attualmente esistenti.

- **Articolo 142 – Limiti di velocità C 219 Schullian (Art. 16, comma 1, lett. a))**

Con l'innalzamento dei limiti di velocità in autostrada da 80km/h a 100km/h per gli autoveicoli che trainano rimorchi, crediamo che questa proposta non vada nella direzione della sicurezza stradale, anche in considerazione delle attuali fragili e vetuste infrastrutture esistenti.

- **Articolo 158 – Divieto di fermata e di sosta dei veicoli**

Ai fini di un miglior coordinamento con le modifiche apportate agli articoli 6 e 7, occorrerebbe al comma 2, lettera h dell'articolo 158, prevedere oltre alle corsie e alle carreggiate anche "le strade".

- **Articolo 164 – Sistemazione del carico sui veicoli - C1051 De Lorenzis (art.2)**

La proposta prevede in capo al conducente l'obbligo di verificare la sistemazione delle biciclette sul mezzo. Tale previsione è incompatibile con il regolare esercizio del trasporto di linea, in quanto comporterebbe la necessità per l'autista di scendere dal mezzo, applicare le regole di sicurezza previste e quindi rallentare in modo significativo il corretto

svolgimento del servizio. Ciò risulterebbe, in alcuni casi, praticamente impossibile anche a causa del congestionamento del traffico, della posizione e del sovraffollamento delle fermate. Si ritiene pertanto tale misura non applicabile ai servizi di trasporto pubblico locale.

- **Articolo 182 - Circolazione dei velocipedi – C219 Schullian (art.21) C 1051 De Lorenzis (art.1, comma 1, lett. c) e C1368 Scagliusi art .11)**

Per il comma 9-ter- valgono le stesse considerazioni effettuate sub articolo 6.

Le Segreterie Nazionali