



Alla Camera dei Deputati
IX Commissione - Trasporti
c.a. del Presidente, dei Relatori e del Comitato ristretto

A PROPOSITO DELLE PROPOSTE DI MODIFICA AL CODICE DELLA STRADA

Il movimento #salvaiciclisti è rappresentato in maniera informale in circa 38 città italiane con 2 associazioni locali di ampia rappresentanza (Salvaiciclisti-Roma e Salvaiciclisti-Bologna) ed è attivo sui temi della sicurezza stradale e sulla mobilità nuova, e si coordina in maniera costante per un allineamento di posizione sui temi oggetto dell'audizione che sono recentemente stati anche proposti come contenuti di una manifestazione, la Bicifestazione, che ha richiamato a Roma circa 50.000 attivisti. Il movimento si preoccupa di alimentare questo dibattito prendendo in esame non solo le esperienze europee più virtuose, ma anche i casi italiani, fondando le proprie convinzioni non su pregiudizi e posizioni di partigianeria, come spesso ci è sembrato di leggere nelle audizioni che ci hanno preceduto, ma su evidenze scientifiche e studi pubblicati da urbanisti, istituzioni, centri di ricerca.

Sulla base di queste evidenze, portiamo la nostra posizione sulle proposte di legge recanti "Modifiche al codice della strada" da parte di codesta Commissione (C. 24, C. 192, C. 193, C. 219, C. 234, C. 264, C. 367, C. 681, C. 777, C. 1051, C. 1113, C. 1187, C. 1245, C. 1358, C. 1366, C. 1368).



PRIMA PARTE: MODIFICHE AGGIUNTIVE

Nella prima parte proponiamo alcune **modifiche aggiuntive**, che trattano temi non presenti nelle modifiche contenute dei progetti di legge già in esame, ma per noi di fondamentale importanza per garantire una sicurezza stradale diffusa e diminuire il numero di vittime della strada e di qualità della vita dei centri urbani:

1) Ripristino dell'autonomia dei Comuni in materia di ZTL e aree pedonali

Il comma 103 introdotto con l'ultima Legge di Bilancio non solo va in direzione diametralmente opposta a qualunque indicazione europea che propone una stretta sempre più efficace sull'ingresso degli autoveicoli nei centri storici, ma rende anche inutili le politiche di riduzione dell'occupazione di spazio pubblico in una prospettiva, molto vicina a venire, in cui la conversione del parco auto attuale si sta dirigendo sempre di più verso i veicoli elettrici. Una ZTL o peggio un'area pedonale (che non sarebbe quindi più tale, *ca va sans dire*) aperta ai veicoli elettrici è di fatto un'area senza limitazioni, limitazione che non hanno il solo scopo di limitare la presenza delle emissioni, ma anche l'abuso di spazio pubblico che toglie spazio alle relazioni umane, al proliferare di attività commerciali e di possibilità di muoversi in sicurezza a piedi e in bici, di tutte quelle attività che fanno dei nostri centri il cuore della vita urbana. I veicoli elettrici ospitano lo stesso spazio e hanno la stessa potenziale velocità di un veicolo non elettrico: i Sindaci delle singole città devono poter decidere in autonomia se le proprie ZTL possano ospitarli o meno, in un'ottica temporanea di incentivo dell'elettrico.

2) Limite di velocità 30 km/h come standard delle aree urbane

Chiediamo di abbassare il limite di velocità nelle aree urbane a 30 km/h, disponendo il limite dei 50 km/h come eccezione che i singoli Sindaci possono disporre per gli assi di scorrimento veloce ove sia ritenuto opportuno e sicuro. Sono moltissime le città europee che stanno riconvertendo la viabilità nell'ottica della "città 30": Parigi, Bruxelles, Madrid, Londra. Da quando la prima zona a 30 km/h fu realizzata come progetto pilota nella piccola città tedesca di Buxtehude nel 1983, numerose zone a 30 km/h in tutta Europa hanno dimostrato la loro validità. Ovunque questo limite sia istituito e fatto rispettare, il numero e la gravità degli incidenti si riducono notevolmente: a 30 km/h la probabilità di un pedone investito di morire diminuisce dal 60% al 20%.



Il limite di 30 km/h in tutte le aree residenziali aiuta a mitigare l'emissione di inquinanti, attraverso la promozione di flusso del traffico più regolare, con minore ricorso a stili di guida con frequenti arresti e ripartenze e una conseguente significativa riduzione delle emissioni¹.

Limitando la velocità dei veicoli da 50 km/h a 30 km/h il rumore del traffico si riduce del 40% (3 dbA). Un ambiente con traffico meno caotico incoraggia le industrie ad adattare i motori delle auto ad un comportamento di guida più rilassato invece che alla guida veloce e alle accelerazioni improvvise.

3) Tutela degli bambini nelle strade scolastiche negli orari di entrata e uscita

La salute dei bambini deve essere al primo posto per uno Stato rispettoso dei suoi cittadini. Le zone di salita e discesa in prossimità delle scuole sono spesso aree di altissima concentrazione delle emissioni inquinanti, con gravissimo danno alla salute dei bambini con conseguenze che portano a malattie croniche e accorciamento dell'aspettativa di vita. Oltre al problema della qualità dell'aria, un'area scolastica ad accesso diretto degli autoveicoli spesso rappresenta anche una minaccia concreta per l'alto rischio di incidentalità. Per questo, su modello della Germania, è opportuno istituire delle aree pedonali limitando il trasporto scolastico a servizi di scuolabus ove necessari, o di pedibus e bicibus e si disponga in ogni caso - salvo motivate eccezioni - un'area di sosta ordinata e distante almeno 100 metri dal perimetro dell'area scolastica come già hanno predisposto alcuni comuni. Proponiamo quindi che il Codice della Strada determini l'adozione da parte dei Comuni di riqualificazione delle aree urbane in prossimità delle scuole eliminando dove possibile la sosta auto intorno all'area scolastica ad eccezione di aree destinate a parcheggi disabili, creando aree pedonali almeno limitatamente agli orari di entrata e uscita da scuola. Ipotizziamo che i Comuni possano indirizzare gli oneri di urbanizzazione agli interventi di riqualificazione delle aree stradali e cortili delle scuole.

4) Copertura finanziaria del Piano Nazionale della Ciclabilità come già previsto dalla Legge Quadro sulla mobilità ciclistica del 2017

È necessario riprogrammare il bilancio per garantire che il Piano Nazionale della Ciclabilità non rimanga lettera morta ma sia finanziato come regolarmente prevede la Legge in vigore. La realizzazione del Piano garantirebbe uno sviluppo ciclabile al paese che sulle infrastrutture

¹ <https://www.accessmagazine.org/fall-2009/traffic-congestion-greenhouse-gases/>



dedicate è già molto in ritardo rispetto agli altri Paesi europei. Senza una solida pianificazione nazionale infatti la rete continuerà a crescere in maniera altamente disomogenea, senza alcuna continuità né progressione strategica, vanificando gli investimenti degli enti locali e dei contributi ministeriali e europei.

5) Richiesta di eliminazione del comma 6-bis dell'articolo 142 del CdS per garantire il controllo della velocità e installazione sistema ISA

Qualunque impedimento al rilevamento elettronico della velocità significa la rinuncia tout court all'effettivo controllo della velocità delle aree urbane, dove pure si registra un altissimo tasso di incidentalità. La normativa attuale che prevede la necessità di informare previamente gli utenti della presenza della rilevazione automatica della velocità con cartelli predisposti a una distanza non superiore a 4 km fuori città e 300 metri in città senza intersezioni, oltre a non costituire alcun vantaggio per l'efficacia della rilevazione e del suo valore deterrente, rappresenta di fatto un impedimento pressoché assoluto di rilevare la velocità nelle aree urbane, dove la presenza di un tessuto viario molto denso rende impossibile individuare aree senza intersezioni. Eppure riteniamo prioritario il controllo di velocità, principale responsabile della mortalità nell'esito degli incidenti stradali in Italia.

In un'ottica fortemente preventiva anziché repressiva, riteniamo poi indispensabile l'introduzione obbligatoria del dispositivo "ISA" (Intelligent Speed Adaptation) sui veicoli a motore, che ne adatta automaticamente la velocità ai limiti vigenti in ciascun tratto di strada. Dal testo della petizione che ne sta promuovendo l'introduzione anche in Italia: "ricordiamo i numeri della violenza e della strage stradale nel 2017: In Italia 3.383 morti e 17.000 feriti gravi, in Europa 25.300 morti e 135.000 feriti gravi e nel mondo 1.350.000 vittime. Non solo le utenze vulnerabili (pedoni, ciclisti, disabili, bambini, anziani) pagano un prezzo altissimo a causa di un sistema di mobilità violento e costoso, ma a farne le spese sono anche gli stessi automobilisti e motociclisti. Nel 2017, nel nostro Paese, oltre a 43 bambini uccisi, 600 pedoni e 274 ciclisti, ben 1.464 automobilisti e 735 motociclisti sono rimasti vittime di schianti stradali (Dati ACI-ISTAT, 2017). Questo sanguinoso tributo, che vede la velocità come causa principale di sinistri stradali ed elemento che ne determina la gravità, non è inevitabile: in particolare, semplicemente connettendo i sistemi di navigazione satellitare e l'apparato elettronico di controllo del motore, cioè due dispositivi ormai installati su tutti i nuovi veicoli, è possibile fare in modo che l'automobile rispetti automaticamente i limiti di velocità in vigore sulle strade.



Questo dispositivo esiste da tempo e si chiama ISA (Intelligent Speed Adaptation): esso è stato a più riprese e positivamente valutato in diversi studi e ricerche internazionali, ma la sua introduzione, per quanto sempre raccomandata, si è scontrata sino a oggi con una mai esplicitata e motivata ma evidentemente ben efficace opposizione.

Anche l'ETSC (European Transport Safety Council) lo promuove come una soluzione importante per ridurre la mortalità e la lesività degli scontri stradali. La Campagna per l'introduzione del dispositivo ISA è veicolata in tutti i Paesi dell'Unione Europea e fatta conoscere al resto del mondo perché possano svilupparla in tutti i Paesi aderenti all'ONU.”

SECONDA PARTE: PARERI SULLE MODIFICHE PRESENTATE

Nella seconda parte illustriamo le nostre posizioni sulle **modifiche già presentate** e in discussione in questa audizione.

1) Favorevoli al doppio senso ciclabile nella formulazione C. 1368

La possibilità dei Sindaci di predisporre il doppio senso ciclabile in alcune Zone 30 del tessuto urbano è un preciso dispositivo che consente, senza investimenti di sorta, di dare continuità a tanti percorsi ciclabili dei nostri centri storici, favorendo la via più diretta e quindi rendendo più semplice l'uso della bicicletta: senza necessità di costose infrastrutture e dispendio di soldi pubblici, questo provvedimento favorisce naturalmente l'uso della bicicletta, così necessario alla diminuzione del traffico nelle aree urbane.

Presente in quasi tutti gli stati membri dell'Unione Europea, il doppio senso ciclabile è un provvedimento di buon senso che ha già dimostrato la sua sicurezza ed efficacia in moltissime esperienze europee e italiane: a Bruxelles un monitoraggio di strade in doppio senso ciclabile nel 95% delle strade del centro storico ha favorito non solo lo sviluppo della rete ciclabile, ma anche un efficace dispositivo di moderazione del traffico che ha permesso la diminuzione degli incidenti grazie al taglio dei picchi di velocità e al miglioramento della visibilità reciproca tra mezzi diversi. Lo stesso si è verificato a Reggio Emilia, con una diminuzione del 6% degli incidenti nelle strade interessate: dal 2007 il Biciplan di Reggio Emilia predispone il doppio senso ciclabile in tutte le strade del centro storico, senza eccezioni. Altre comprovate esperienze di doppio senso le



possiamo verificare, senza alcun problema di sicurezza, nel comune di Imola e nel comune di Bologna (secondo le disposizioni del parere ministeriale del 2011).

2) Favorevoli alla linea d'arresto avanzata per le bici, nella formulazione C. 1051

La casa avanzata, dispositivo già portato avanti con successo da alcuni Comuni, è coerente con la necessità di moderare la velocità e favorire la convivenza tra utenti diversi, permettendo ai cittadini in bici di non respirare le emissioni di scarico degli autoveicoli fermi al semaforo, aree che secondo le rilevazioni della qualità dell'aria, rappresentano delle occasioni di enorme concentrazioni delle polveri e di grave esposizione. Nell'interesse quindi della diminuzione degli incidenti e della salute pubblica, è necessario favorire l'uso della bicicletta e il principio di condivisione della strada.

3) Favorevoli alla circolazione bici in corsie riservate, nella formulazione C. 1051

La convivenza tra bici e trasporto pubblico non solo è la norma sulle principali capitali europee, ma è il provvedimento più semplice - ove sussistano le caratteristiche di ampiezza necessaria a tale convivenza - per aumentare la rete ciclabile e favorire in modo sinergico la mobilità sostenibile. Grazie alle ridottissime dimensioni della bicicletta la convivenza con il tpl non costituirà alcun elemento di rallentamento, e per la corretta convivenza in prossimità delle fermate solo la diffusione di questo provvedimento potrà creare una cultura della condivisione. Anche in questo caso, gli esempi italiani già in opera dimostrano la serena efficacia di questa organizzazione stradale, spingendo a sfruttare più armoniosamente lo spazio viario e valorizzando maggiormente la presenza di una corsia preferenziale.

4) Contrarietà assoluta al casco obbligatorio in bici della proposta C. 777

Uno dei più importanti dispositivi di sicurezza per la mobilità in bicicletta è il cosiddetto *effetto sicurezza dei grandi numeri (safety in numbers)*. Ad esempio, fra il 1980 e il 2005 i Paesi Bassi hanno visto un aumento del 45% degli spostamenti in bicicletta e una riduzione del 58% degli incidenti fatali. Analogamente, i paesi con il minor tasso di ciclabilità, sono quelli con il maggior tasso di incidenti fatali². Sfruttando le normali variazioni stagionali del numero di ciclisti, uno studio del Dipartimento di Economia dei Trasporti dell'Università di Oslo, in cooperazione con la Facoltà di

² Safety in numbers, Factsheet della European Cyclists' Federation:
https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF_FACTSHEET4_V3_cterree_SafetyNumb.pdf



Ingegneria dell'Università di Lund, ha mostrato che anche il picco estivo del numero di transiti in bicicletta corrisponde ad una diminuzione delle collisioni fra auto e biciclette³.

D'altra parte, gli studi del settore mostrano che l'introduzione di leggi per l'uso obbligatorio del casco corrispondono ad una diminuzione del numero di ciclisti e ad un corrispondente incremento del numero di incidenti⁴. Nessuno degli Stati membri UE osserva l'obbligo del casco, fatta eccezione per l'isola di Malta⁵. L'analisi della letteratura di settore condotta dal Dipartimento Trasporti di Londra evidenzia come l'utilità dell'uso del casco in caso di singole cadute non va confusa con la necessità dell'obbligo dello stesso, che ha in realtà effetti comprovatamente opposti⁶. In particolare, nel caso di basse velocità come quelle comuni per l'uso urbano, le parti del corpo esposte sono piuttosto gli arti e le spalle. Per impatti con veicoli motorizzati di velocità superiore ai 30 km/h invece il casco protettivo non ha alcuna efficacia.

Infine, l'uso obbligatorio per tutti di un dispositivo utile solo a un numero molto ridotto di utenti costituisce un ostacolo alla sostenibilità del servizio di Bike Sharing su cui molti comuni e operatori hanno già fatto importanti investimenti con buoni riscontri nell'utilizzo come nei casi di Bologna e Milano. Sollecitiamo questa Commissione a valutare con efficacia e lucidità le gravissime conseguenze di questa norma, che riporterebbero l'Italia indietro di tanti decenni nello sviluppo della mobilità in bicicletta.

5) Favorevoli all'uso obbligatorio delle piste ciclabili nella formulazione C. 219

Ci sembra naturale che in caso di piste ciclabili promiscue con i pedoni l'uso del percorso riservato sia un'opportunità per proteggere quelle categorie di ciclisti più fragili e lenti come bambini e anziani, naturalmente predisposti a una bassa velocità e quindi a poter condividere il percorso con utenti più lenti, ma che la stessa pista non possa essere un dovere invece per chi, utilizzando la bicicletta come un mezzo di spostamento veloce o per uso sportivo possa utilizzare invece la strada

³ Fyhri, A., Sundfør, H. B., Bjørnskau, T., & Laureshyn, A. (2017). Safety in numbers for cyclists—conclusions from a multidisciplinary study of seasonal change in interplay and conflicts. *Accident Analysis & Prevention*, 105, 124-133.

⁴ Robinson, D. L. (2005). Safety in numbers in Australia: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Health promotion journal of Australia*, 16(1), 47-51.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pedestrians/special_regulations_for_pedestrians_and_cyclists/traffic_rules_and_regulations_for_cyclists_and_their_vehicles_en# 5.2.2_Bicycle_helmet

⁶ Bicycle Helmets – A review of their effectiveness: A critical review of the Literature (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/knowledge/pdf/ref_54_helmets.pdf)



destinata ai veicoli dove poter con efficacia utilizzare la bicicletta, senza finire per essere penalizzati e creando disagio per gli altri utenti.

6) Favorevoli a sosta e parcheggio delle bici nella formulazione C. 1368 e C. 219

La sosta della bicicletta, grazie alle sue dimensioni ridotte, è spesso possibile senza creare intralcio alla mobilità di pedoni e disabili: dare la possibilità di consentire questa sosta ove ce ne siano le condizioni permette di dare un'opzione di sosta a quelle aree che non prevedono arredo urbano dedicato, così come purtroppo avviene in moltissime aree urbane italiane, dando tempo ai Comuni di adeguarsi all'installazione di apposite rastrelliere permettendo nel frattempo ai cittadini di poter parcheggiare la bicicletta negli spazi disponibili.

7) Contrari all'innalzamento del limite di velocità 150 km/h in autostrada alla proposta C.

È scientificamente dimostrato che la velocità è proporzionale al rischio di mortalità e di amplificazione degli effetti di un evento incidentale. Gli studi più recenti mostrano che un aumento della velocità da 130 km/h a 150 km/h comporta un aumento del rischio di incidenti fatali superiore al 30%⁷. Tempo di frenata allungato, possibilità di travolgere veicoli in prossimità, violenza dell'impatto; sono tutti gli elementi che contribuiscono ad innalzare la mortalità sulle strade, in totale contrarietà con l'obiettivo generale di diminuzione delle vittime della strada. L'aumento della velocità contribuisce inoltre all'aumento del consumo di energia e quindi all'emissione di gas serra, in contrasto con l'obiettivo generale, stabilito dall'Unione Europea, per la riduzione delle emissioni di CO₂⁸ e per l'adozione di comportamenti orientati all'efficienza energetica⁹.

8) Favorevoli a maggiori sanzioni per guida con lo smartphone nella formulazione C. 1368, C. 219 e C. 1113

L'utilizzo di dispositivi elettronici è in costante aumento, così come gli incidenti stradali causati da distrazione dell'utilizzo di questi dispositivi, il quale è chiaramente in contrasto con la necessaria concentrazione visiva e mentale necessaria alla guida. Purtroppo l'uso di tali dispositivi alla guida si

⁷ Elvik, R. (2013). A re-parameterisation of the Power Model of the relationship between the speed of traffic and the number of accidents and accident victims. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 854-860.

⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf

⁹ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/strategies/2050/docs/main_report_en.pdf



è già consolidato e rappresenta una cattiva abitudine largamente diffusa: è quindi necessaria un'operazione culturale e repressiva radicale che possa segnare un nuovo passo, altrimenti si continuerà a ritenere tollerabile questo comportamento altamente dannoso, soprattutto se combinato con l'alta velocità e con il superamento dei limiti.