# Italian Cycling Embassy

Audizione in IX Commissione Trasporti della Camera sulle modifiche al Codice della strada

#### Chi siamo

L'Italian Cycling Embassy è un'associazione votata allo sviluppo e alla tutela della mobilità attiva e della sicurezza stradale, per dare diritto di cittadinanza a ciclisti e pedoni, alle persone sulle nostre strade.

Promuoviamo il dialogo tra cittadini, aziende e istituzioni per portare il cambiamento e realizzare città migliori, dove è più bello e sicuro per tutti vivere e muoversi.





## 5 priorità in 10'

(il resto è nel documento)

## 5 priorità in 10'

#### Vi chiediamo di:

- cancellare il comma 103 (= auto elettriche e ibride in ZTL)
- approvare il "doppio senso ciclabile"
- non approvare il **casco obbligatorio** in bici
- accogliere i 30 km/h come regola generale nelle città
- tutelare i bambini nelle **strade scolastiche**

via il comma 103

1

### Via il comma 103



art. 1, comma 103 Legge Stabilità 2019: accesso automatico di **auto elettriche e ibride in tutte le ZTL** e aree pedonali (art. 7, comma 9-bis C.d.S.)

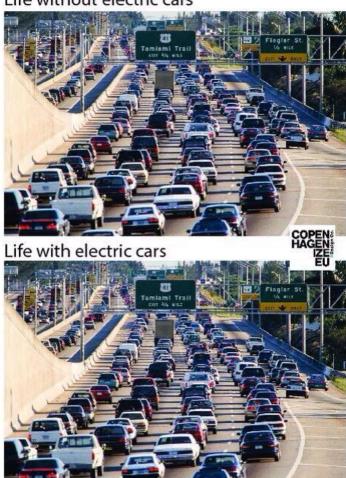
- zona traffico limitato
- autonomia dei Comuni su urbanistica e mobilità urbana
- inquinamento dell'aria, ma anche inquinamento dello spazio pubblico e del paesaggio (tutela di strade e piazze dall'occupazione/invasione dei veicoli, in movimento e in sosta)



• congestione veicolare e incidentalità stradale

## Via il comma 103

Life without electric cars



## sì al doppio senso ciclabile

2

## Sì al doppio senso ciclabile

#### Cos'è

NO> da domani liberi tutti di girare controsenso/mano SI'> facoltà (non obbligo) per i Comuni di consentire alle bici di andare in entrambi i sensi in alcune vie secondarie a 30 km/h



#### Obiezioni

- ma i ciclisti fanno già quel che gli pare
- ma è pericoloso

#### In realtà i numeri e la pratica dimostrano:

- serve proprio a dare una regolamentazione ordinata e sicura
- gli incidenti calano e migliora la sicurezza stradale di tutti



## Sì al doppio senso ciclabile



In tutt'Europa da decenni, e alcuni esempi anche in Italia



## no al casco obbligatorio

## No al casco obbligatorio in bici

- i caschi da bici servono per cadute accidentali, non in caso di scontri con veicoli in velocità
- non c'è alcuna evidenza statistica nota
- infatti l'obbligo generale non esiste in nessun
   Stato UE
- viceversa studi indicano riduzione dei ciclisti e aumento degli incidenti (safety in numbers)
- in sintesi: bassa utilità ed effetto paradosso





## per i 30 km/h in città

4

## 30 km/h in città

#### **Proposta**

30 km/h (*regola*) nelle **strade di quartiere e locali** 50 km/h (*eccezione*) nelle strade di scorrimento

#### Obiezioni

- rallenta ancor di più il traffico già congestionato
- è impossibile tenere una velocità così bassa

#### In realtà i numeri e la pratica dimostrano:

- meno incidenti, morti e feriti: salviamo vite umane!
- meno smog e rumore (per tutti)
- più autonomia per handicap, anziani, bimbi
- più fluidità del traffico a velocità più costante





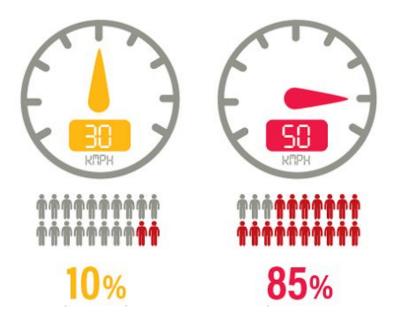
art. 142, co. 1 CdS proposta testo di legge già scritta! <sup>(v. punto</sup> A.2 document

### 30 km/h in città

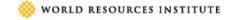
Velocità di circolazione più alte aumentano la probabilità di morte in caso di incidente con un pedone/ciclista.

Velocità di circolazione più alte richiedono spazi di fermata più lunghi.









## per le strade scolastiche

#### Strade scolastiche

#### **Proposta**

Per tutelare bambine e bambini da traffico e smog, i Comuni scelgono almeno una di queste misure da applicare alle strade dove c'è una scuola:

- > 30 km/h
- > ZTL
- > area pedonale

E' l'ora di passare da sperimentazioni volontarie a una regola generale, imponendo di prendere provvedimenti ma lasciando la decisione della misura più adeguata agli EE.LL.





art. 7, co. 10-bis CdS proposta testo di legge già scritta! (v. punto A.3 documento)

## Strade scolastiche





CASTENASO SCUOLE MARCONI, STRADA CHIUSA ALL'INGRESSO DEI PICCOLI Stop alle auto, via libera ai bambini

## E per concludere...

## Il "paradosso" della mobilità sostenibile

+ misure pro mobilità sostenibile

(ZTL, isole pedonali, piste ciclabili, corsie bus, 30 km/h, etc.)

=

+ pedoni, ciclisti, utenti TPL

=

- macchine in strada

=

congestione veicolare (pro auto e moto!)

е

incidenti, smog, rumore (per tutti!)

Amount of space required to transport the same number of passengers by car, bus or bicycle. (Poster in city of Muenster Planning Office, August 2001)







## Italian Cycling Embassy

Grazie per l'attenzione!

Andrea Colombo andrea.colombo84@gmail.com 335-237613



Camera dei Deputati IX Commissione - Trasporti, poste e telecomunicazioni

alla c.a. del Presidente, dei Commissari, dei Relatori e del Comitato ristretto

## MEMORIA SULLE PROPOSTE DI MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

L'Associazione *"Italian Cycling Embassy"* deposita la presente memoria scritta, che illustra le proprie posizioni e proposte nell'ambito dell'esame delle 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).

- La **Sezione "A"** contiene alcune **proposte di modifiche aggiuntive**, formulate già come testo di legge, che proponiamo e delle quali chiediamo il recepimento nel testo-base che sarà adottato, ossia in sintesi:
- A.1) Ripristino dell'autonomia dei Comuni in materia di ZTL e aree pedonali (comma 103)
- A.2) Limite di velocità 30 km/h in area urbana
- A.3) Tutela degli alunni nelle strade scolastiche
- A.4) Svolta continua per le bici ai semafori
- La **Sezione** "B" contiene il nostro parere sulle principali modifiche già in esame, opportunamente documentato e argomentato in senso favorevole o contrario, in riferimento a quanto già contenuto nelle proposte di legge di iniziativa parlamentare, ossia in sintesi:
- B.1) Doppio senso ciclabile (parere favorevole, nella formulazione C. 1368)
- B.2) Linea d'arresto avanzata per le bici (parere favorevole, nella formulazione C. 1051)
- B.3) Circolazione bici in corsie riservate (parere favorevole, nella formulazione C. 1051)
- B.4) Casco obbligatorio in bici (parere contrario alla proposta C. 777)
- B.5) Uso obbligatorio delle piste ciclabili (parere favorevole, nella formulazione C. 219)
- B.6) Sosta e parcheggio delle bici (parere favorevole, nella formulazione C. 1368 e C. 219)
- B.7) Limite di velocità 150 km/h in autostrada (parere contrario alla proposta C. 1366)
- B.8) Sanzioni per guida con lo smartphone (parere favorevole, nella formulazione C. 1368, C. 219 e C. 1113)



## A) LE NOSTRE PROPOSTE DI MODIFICHE AGGIUNTIVE

A.1) Ripristino dell'autonomia dei Comuni in materia di ZTL e aree pedonali		
rif. C.d.S.	Proposta di testo di legge	
art. 7 soppressione comma 9- <i>bis</i>	Il comma 9-bis dell'articolo 7 del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dall'articolo 1, comma 103, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, è soppresso.	

Proponiamo e chiediamo con forza l'eliminazione - prioritariamente mediante il primo decreto legge utile - dell'obbligo di consentire l'accesso di tutti i veicoli elettrici e ibridi nelle ZTL e aree pedonali, recentemente introdotto con la Legge di Stabilità 2019. Ciò sia per ripristinare l'autonomia dei Comuni nella regolamentazione della mobilità urbana consentendo agli enti locali di valutare le specifiche caratteristiche territoriali, urbanistiche e di mobilità di ogni città e zona, sia perché i veicoli a motore ibrido o elettrico possono anche ridurre (in parte) l'inquinamento, ma comunque non risolvono minimamente i problemi drammatici di occupazione, invasione e saturazione dello spazio pubblico di strade e piazze delle nostre città, di congestione veicolare e di incidentalità.

A.2) Limite di velocità 30 km/h in area urbana		
rif. C.d.S.	Proposta di testo di legge	
art. 142 il comma 1 è sostituito dal seguente:	1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana, la velocita' massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, nonché, nei centri abitati, i 30 km/h per le strade urbane classificate di tipo "E" o inferiore ai sensi dell'articolo 2 del presente codice, i 50 km/h per le strade urbane classificate di tipo "D" o superiore in ogni caso purché venga attestata la sussistenza di adeguate condizioni di sicurezza per tutti gli utenti della strada, con la possibilità di elevare eccezionalmente tale ultimo limite fino ad un massimo di 70 km/h qualora particolari caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano in sicurezza, in ogni caso previa installazione degli appositi segnali.	

Proponiamo e chiediamo l'introduzione del limite di velocità dei 30 km/h in tutte le strade urbane secondarie, mantenendo i 50 km/h nelle strade urbane primarie, al fine di aumentare la sicurezza stradale per tutti gli utenti della strada (automobilisti e motociclisti compresi), come dimostrano tutti i dati di calo dell'incidentalità nelle città dove questa misura è stata introdotta. Oltre al primario obiettivo di riduzione degli incidenti, questa norma consentirebbe anche di fluidificare il traffico veicolare con una velocità più costante, di diminuire l'inquinamento atmosferico e acustico, di migliorare la vivibilità nei quartieri residenziali, di restituire autonomia negli spostamenti di vicinato a soggetti come anziani, bambini e disabili che oggi hanno paura di attraversare le strade sotto casa.



A.3) Tutela degli alunni nelle strade scolastiche		
rif. C.d.S.	Proposta di testo di legge	
art. 7 dopo il comma 10 è aggiunto il seguente comma 10-bis:	10-bis. Al fine di tutelare l'incolumità e la salute degli alunni e promuovere la mobilità scolastica sostenibile, nei tratti delle strade urbane in cui sono situati istituti scolastici di ogni ordine e grado, gli enti proprietari istituiscono almeno una delle seguenti limitazioni alla circolazione veicolare, vigenti almeno negli orari di entrata e uscita: 1) limite massimo di velocità di 30 km/h, accompagnato dalla relativa segnaletica verticale e orizzontale nonché da interventi infrastrutturali di effettiva moderazione della velocità; 2) zona a traffico limitato, con limitazioni specificamente applicabili alla strada interessata e comunque più restrittive di eventuali ZTL più ampie di cui è parte; 3) area pedonale. La scelta delle limitazioni da applicare è effettuata in relazione alle condizioni infrastrutturali delle strade, ai flussi di traffico, alle caratteristiche delle sedi e della mobilità scolastiche, e in ogni caso tenendo conto della preminente necessità di assicurare agli alunni adeguate condizioni di sicurezza, accessibilità e autonomia. In sede di prima applicazione, gli enti proprietari delle strade interessate adeguano la regolamentazione della circolazione entro il termine di un anno dall'entrata in vigore del presente comma.	

Proponiamo e chiediamo l'introduzione dell'obbligo per i Comuni di istituire, a scelta, almeno una delle misure tra il limite di velocità dei 30 km/h, una zona a traffico limitato e una area pedonale, nelle strade in corrispondenza delle scuole, in modo permanente o quanto meno negli orari di entrata e di uscita. La finalità è tutelare la sicurezza, l'incolumità e la salute di bambine e bambini, dai pericoli del traffico e del parcheggio delle macchine, nonché dall'inquinamento, stabilendo la regola generale di una necessaria protezione degli alunni nelle "strade scolastiche" e lasciando agli enti locali il compito di individuare e applicare caso per caso la misura più adatta.

A.4) Svolta continua per le bici ai semafori		
rif. C.d.S.	Proposta di testo di legge	
art. 182  dopo il comma 9-bis è aggiunto il seguente comma 9-ter:	9-ter. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E o F ovvero nelle zone a traffico limitato, in corrispondenza delle intersezioni regolamentate da semaforo veicolare normale, alle biciclette può essere consentito di procedere in una o più direzioni anche durante il periodo di accensione della luce rossa, in deroga agli articoli 38, comma 2 e 41, comma 11, nonché dell'articolo 105, comma 6 del regolamento, esclusivamente al ricorrere delle condizioni e nel rispetto delle prescrizioni di seguito indicate. Tale facoltà vige solo ove espressamente prevista con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle specifiche caratteristiche e condizioni di sicurezza dell'intersezione e della circolazione. Tale facoltà è segnalata mediante l'installazione, in prossimità delle lanterne semaforiche, di un unico pannello segnaletico, sul quale sono riuniti l'iscrizione: "con semaforo rosso" e i segnali verticali, in formato ridotto, di obbligo di dare precedenza e di prescrizione della direzione obbligatoria o delle direzioni consentite, muniti di pannello integrativo contenente il simbolo della bicicletta. Al fine di evitare incidenti, i ciclisti devono usare la massima prudenza e rallentare in prossimità dell'intersezione, e sono in ogni caso	



tenuti a dare la precedenza ai pedoni nonché a tutti i veicoli che, durante il periodo di accensione della luce verde del semaforo loro riferito, circolano sulla strada sulla quale i ciclisti stanno per immettersi o che vanno ad attraversare. I ciclisti, inoltre, sono integralmente responsabili, a ogni effetto di legge, delle conseguenze derivanti dall'eventuale mancato rispetto dei predetti obblighi, salva prova contraria e fermo restando l'obbligo stabilito dall'articolo 145, comma 1, per tutti i conducenti.

Proponiamo e chiediamo l'introduzione della possibilità per i Comuni di consentire, in determinati e limitati casi, la manovra di svolta continua per le biciclette al semaforo, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, in ogni caso con adeguata segnaletica verticale, con l'obbligo per i ciclisti di dare la precedenza ai pedoni e ai veicoli in transito sulla strada intersecata e con clausola di esclusione di responsabilità per gli altri conducenti in caso di incidenti. Questa misura è stata sperimentata ad esempio in Francia, in Canada e in diversi Stati negli USA, con risultati positivi, che non hanno evidenziato alcun aumento di incidentalità, mentre la ciclabilità urbana ne ha tratto importanti benefici.



## B) LA NOSTRA POSIZIONE SULLE PROPOSTE DI LEGGE IN ESAME

B.1) Doppio senso ciclabile		
Proposta di legge	rif. C.d.S.	Nostro parere
C. 1368 Scagliusi - art. 11, co. 1, lett. b)	art. 182 nuovo comma 9- <i>ter</i>	Favorevole
C. 219 Schullian - art. 21, co. 1, lett. a)	art. 182 nuovo comma 1-bis	Contrario (in quanto assorbito dalla proposta migliore di cui al C. 1368)
Riformulazione MIT (par. 21)	27	Contrario

Siamo favorevoli a dare ai Comuni la possibilità di istituire il "doppio senso ciclabile", nelle strade urbane secondarie e con limite di velocità a 30 km/h. Questa misura, infatti, è fondamentale per assicurare una possibilità diffusa di muoversi in bicicletta, soprattutto nei centri storici dove i sensi unici sono tanti e rendono tortuosi e lunghi i percorsi per i ciclisti. Sottolineiamo che la norma proposta non prevede alcun obbligo generalizzato, ma semplicemente da' una facoltà ai Comuni, per valutare caso per caso e così uscire dall'attuale situazione di anarchia e dare una regolamentazione legale, ordinata e sicura. Dal punto di vista della sicurezza, sono legittime e più che comprensibili le preoccupazioni, ma non trovano fondamento concreto né statistico nella reale esperienza applicativa. Infatti, tutte le esperienze europee (Francia, Germania, Belgio, etc.) e italiane (Reggio Emilia, Bologna, etc.) dimostrano, dati statistici alla mano, che nelle strade a doppio senso ciclabile gli incidenti non solo non aumentano, ma anzi calano, e la sicurezza migliora per tutti. E in effetti, questa misura, resa nota con adeguata segnaletica, crea una maggiore, reciproca e diretta visibilità tra auto e bici, e responsabilizza tutti gli utenti della strada al rispetto dei limiti di velocità.

Siamo infine contrari alla riformulazione proposta dal Ministero. Il rinvio a un ulteriore decreto, infatti, toglie autonomia di valutazione e decisione ai Comuni, rende questa misura nei fatti inapplicabile e addirittura mette fuori legge esperienze consolidate da decenni nelle città. Le condizioni restrittive ritenute necessarie sono già anticipate nel parere, e sono le medesime già in vigore sulla base di un parere ministeriale del 2011, che, com'è evidente, ha finora impedito l'effettivo diffondersi di questa misura: pertanto, la loro riproposizione continuerebbe a rendere il "doppio senso ciclabile" di fatto non applicabile, se non in casi limitatissimi, già oggi possibili. In tutti gli Stati dove esiste, tra l'altro, non è prescritta nessuna condizione ulteriore, rispetto ai 30 km/h: eppure, come detto sopra, gli incidenti sono diminuiti, a dimostrazione che si tratta di restrizioni non necessarie per la sicurezza e che viceversa avrebbero il solo effetto di ostacolare la diffusione di questo provvedimento.



B.2) Linea d'arresto avanzata per le bici		
Proposta di legge	rif. C.d.S.	Nostro parere
C. 1051 De Lorenzis - art. 1, co. 1, lett. c), nonché co. 2 e 3	art. 182 nuovo comma 9- <i>quater</i>	Favorevole, previa soppressione dei commi 2 e 3
C. 219 Schullian - art. 6, co. 1	art. 40 nuovo comma 10- <i>bis</i>	Contrario (in quanto assorbito dalla proposta migliore di cui al C. 1051)
Riformulazione MIT (par. 21)	33	Contrario

Siamo favorevoli a dare ai Comuni la possibilità di istituire le "linee d'arresto o case avanzate" per biciclette negli incroci semaforizzati. Questa misura, infatti, è fondamentale per tutelare i ciclisti, sia per evitare la respirazione dei gas di scarico delle auto durante l'attesa quando il semaforo è rosso, sia per consentire una partenza delle bici in posizione avanzata, che evita il rischio di incidenti e riduce anche la conflittualità con gli altri veicoli. Sottolineiamo che la norma proposta non prevede alcun obbligo generalizzato, ma semplicemente da' una facoltà ai Comuni, che potranno valutare caso per caso, in base alle caratteristiche delle strade e delle intersezioni.

Chiediamo, tuttavia, la soppressione dei commi 2 e 3. Questa misura, infatti, è di facile e immediata realizzazione, come dimostrano le tante sperimentazioni già esistenti: non necessita, pertanto, di una particolare e ulteriore disciplina applicativa, che rischia soltanto di allungare i tempi e complicare le modalità di effettiva attuazione di un provvedimento semplice, pensato invece proprio per migliorare la ciclabilità in città a costo quasi zero e velocemente.

Siamo infine contrari alla riformulazione proposta dal Ministero. Tutte le condizioni restrittive poste, infatti, tolgono autonomia ai Comuni (che invece crediamo debbano poter valutare e decidere caso per caso, conoscendo il proprio territorio), rendono questa misura nei fatti inapplicabile e addirittura mettono fuori legge esperienze consolidate da decenni (in cui restrizioni come la strada a unica corsia e la presenza di pista ciclabile non sono applicate, eppure non si è verificato alcun problema particolare: a dimostrazione che non sono necessarie per la sicurezza e che viceversa hanno il solo effetto di impedire la diffusione di questo provvedimento).

B.3) Circolazione bici nelle corsie riservate			
Proposta di legge	rif. C.d.S.	Nostro parere	
C. 1051 De Lorenzis - art. 1, co. 1, lett. c)	art. 182 nuovo comma 9- <i>ter</i>	Favorevole	
C. 219 Schullian - art. 2, co. 1 e 2	artt. 6 e 7	Contrario (in quanto assorbito dalla proposta migliore di cui al C. 1051)	
Riformulazione MIT (par. 21)	"	Contrario	



Siamo favorevoli a dare ai Comuni la possibilità di ammettere anche le biciclette nelle corsie riservate, ove sussistano le condizioni. Ciò da un lato perché queste corsie sono finalizzate a favorire la mobilità sostenibile, in cui rientrano mezzi pubblici e bicicletta; e dall'altro lato perché a volte i ciclisti non hanno proprio altra possibilità, se nella strada non c'è nessun'altra corsia in una determinata direzione di marcia. Sottolineiamo che la norma proposta non prevede alcun obbligo generalizzato, ma semplicemente da' una facoltà ai Comuni, che potranno valutare caso per caso. Tra l'altro, in diverse città anche italiane esistono corsie preferenziali aperte alle bici, senza che, al di là delle preoccupazioni di principio, siano mai stati portati dati ed evidenze di alcun peggioramento della sicurezza stradale o della regolarità del servizio di trasporto pubblico.

Siamo infine contrari alla riformulazione proposta dal Ministero. Tutte le condizioni restrittive poste, infatti: tolgono autonomia ai Comuni (che invece crediamo debbano poter valutare e decidere caso per caso, conoscendo il proprio territorio), rendono questa misura nei fatti inapplicabile (quante corsie preferenziali esistono in cui si realizzano contemporaneamente: il passaggio autorizzato solo del TPL, autobus di massimo 12 metri e limite di velocità di 30 km/h?) e addirittura mettono fuori legge esperienze consolidate da decenni (in cui queste restrizioni non sono applicate, eppure non si è verificato alcun problema particolare, a dimostrazione che non sono necessarie per la sicurezza e che viceversa hanno il solo effetto di impedire la diffusione di questo provvedimento).

B.4) Casco obbligatorio in bici		
Proposta di legge	rif. C.d.S.	Nostro parere
C. 777 Gusmeroli - articolo unico	art. 182 nuovo comma 4- <i>bis</i>	Contrario

Siamo totalmente contrari alla previsione di un obbligo generalizzato di indossare il caso per l'uso della bicicletta, per diversi motivi:

- I caschi da bici sono costruiti e omologati per risultare resistenti ed efficaci essenzialmente per le semplici cadute accidentali, non per gli scontri in velocità con i veicoli a motore: quindi non aiuterebbero a ridurre le lesioni da incidenti
- E infatti, non ci sono evidenze scientifiche né statistiche di alcun rapporto tra obbligatorietà generalizzata del casco in bici e diminuzione dell'incidentalità o dei suoi effetti letali sui ciclisti
- Tanto che l'obbligo in Italia sarebbe un'anomalia assoluta nel contesto europeo: tra i 28 Stati membri dell'UE, vige solo sull'isola di Malta
- Viceversa, esistono studi che dimostrano che il casco obbligatorio diminuirebbe fortemente l'uso della bicicletta, col risultato che meno bici in strada = più incidenti (per il principio, questo sì scientificamente provato, del *safety in number*, cioè più bici = più sicurezza)
- Dunque, in sintesi: l'utilità del casco obbligatorio sarebbe bassissima, ma in compenso avrebbe come effetto paradossale che riducendo il numero di bici in circolazione aumenterebbe il pericolo
- E poi: il Bike Sharing, che sta diventando una soluzione efficiente per muoversi in città, diverrebbe un servizio insostenibile per le imprese e non più attraente per i cittadini



- Tra l'altro, da ultimo: la stragrande parte dei decessi da incidente stradale per traumi cranici avviene in auto, quindi casco obbligatorio per automobilisti e passeggeri?

B.5) Uso obbligatorio delle piste ciclabili			
Proposta di legge	rif. C.d.S.	Nostro parere	
C. 219 Schullian - art. 21, co. 1, lett. b)	art. 182 modifica comma 9	Favorevole	

Siamo favorevoli a prevedere l'obbligo di utilizzo delle piste ciclabili da parte dei ciclisti quando siano percorsi esclusivamente ed effettivamente riservati solo alle biciclette. Viceversa, va consentita la circolazione delle bici anche in strada qualora siano percorsi promiscui ciclo-pedonali, che rendono difficile la convivenza e rallentano la mobilità ciclistica per gli spostamenti casa-lavoro: in questi casi, le bici devono poter scegliere se andare sul percorso promiscuo o in strada.

B.6) Sosta e parcheggio delle bici		
Proposta di legge	rif. C.d.S.	Nostro parere
C. 1368 Scagliusi - art. 11, co. 1, lett. a)	art. 158 nuovo comma 4- <i>bis</i>	Favorevole
C. 219 Schullian - art. 17, co. 1	idem	Favorevole

Siamo favorevoli a consentire la sosta delle biciclette nelle aree pedonali e nei marciapiedi: in molti casi, infatti, i Comuni non allestiscono adeguate aree di parcheggio (rastrelliere, etc.), nonostante queste zone, libere dal traffico, siano per loro natura proprio quelle più frequentate anche dai ciclisti, a cui va assicurata la possibilità legale di parcheggiare il proprio mezzo, che tra l'altro occupa molto meno spazio di qualsiasi altro veicolo. La necessaria sicurezza e accessibilità degli utenti deboli pedoni, disabili - è in ogni caso assicurata dalla giusta e contestuale previsione che la sosta non deve interferire con i loro percorsi.

B.7) Limite di velocità 150 km/h in autostrada		
Proposta di legge	rif. C.d.S.	Nostro parere
C. 1366 Maccanti - art. 6	art. 142 nuovo comma 1	Contrario

Siamo totalmente contrari all'innalzamento del limite di velocità a 150 km/h sulle autostrade, che peraltro, in presenza di determinati presupposti, è già previsto nel vigente Codice come facoltà



eventuale ("gli enti proprietari possono elevare") e così diventerebbe un obbligo ("è elevato"). E' palese il peggioramento delle condizioni di sicurezza stradale che ne conseguirebbe: l'alta velocità, infatti, è tra le primissime cause di incidentalità, lesività e mortalità sulle strade italiane, in base a tutte le statistiche di ISTAT e della Polizia stradale.

B.8) Sanzioni per guida con lo smartphone			
Proposta di legge	rif. C.d.S.	Nostro parere	
C. 1368 Scagliusi - art. 9, co. 1 e 2	art. 173, comma 2 e nuovo comma 3- <i>bis</i>	Favorevole	
C. 219 Schullian - art. 19, co. 1	idem	Favorevole	
C. 1113 Pagani - art. 6, co. 1 e 2	idem	Favorevole	

Siamo fortemente favorevoli alla proposta di innalzare l'entità delle sanzioni pecuniarie e soprattutto di prevedere la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida già alla prima violazione, in caso di guida con smartphone e analoghi. La previsione attuale di applicabilità solo in caso di recidiva, infatti, si è dimostrata del tutto inefficace e residuale, a fronte invece di un drammatico aumento di incidenti e morti causati dall'uso di dispositivi elettronici alla guida, che richiede una forte risposta deterrente e repressiva per salvare vite umane.

Bologna - Roma, 4 marzo 2019

p. l'Associazione Italian Cycling Embassy Andrea Colombo (Segretario)

e-mail italiancyclingembassy@gmail.com

cellulare: 335-237613