



Nota ANCI – Audizione sulle proposte di legge “Modifiche Codice della Strada”

**21 febbraio 2019 - IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)
Camera dei deputati**

L'ANCI ha ampiamente condiviso con i Comuni rappresentati, siano questi città metropolitane che comuni medio piccoli, che l'ultimo decennio trascorso e il momento attuale di fermento e di stravolgimenti rapidissimi nelle nostre città e nei nostri stili di vita, richiedono un approccio integrato di molti ambiti del vivere in comunità, di cui la mobilità è una dimensione fondamentale nonché un diritto dei cittadini, (e questo a partire dai temi della produzione energetica e della sostenibilità/resilienza dei nostri centri urbani) scervo da posizioni meramente ideologiche e al contrario frutto della necessità del nostro tempo. In gioco la vivibilità del nostro ambiente quotidiano, le nostre stesse vite. E gli ultimi anni hanno visto crescere l'impegno delle amministrazioni locali, con eccellenze in molti territori, sui temi della mobilità e dei trasporti. Si è andata consolidando, infatti, un patrimonio di esperienze locali che, partendo dalle risposte di emergenza ai temi dell'inquinamento, ha intrapreso un percorso verso una seria diagnosi dei fenomeni della mobilità e una pianificazione sostenibile degli spostamenti nel territorio. Si tratta di un passaggio dalla reazione obbligata all'azione pianificata cui corrisponde una diversa visione della città, espressa a partire dal punto di vista dei cittadini. Questo perché nel campo della mobilità, soprattutto locale, si è creata a lungo una frattura tra le esigenze dei cittadini e le risposte che sono a lungo state messe in campo dagli attori pubblici. All'origine di ciò, il Paese si porta dietro una carenza di risorse finanziarie, dedicate innanzitutto agli investimenti, ma anche un deficit di comprensione, a livello locale e nazionale, nonché delle società legate ai servizi tradizionali di trasporto pubblico locale, delle trasformazioni avvenute nel tessuto sociale e nella domanda di mobilità.

Questa premessa è di primaria importanza nell'immaginare una riforma legislativa, dal momento che anche il corpo di leggi che norma nel complesso questi temi, in particolare la mobilità, è quantomai obsoleto e non in grado, anche malgrado una sua continua revisione, di guidare e stare al passo dei continui cambiamenti che anche la tecnologia accelera esponenzialmente. A tal fine, ANCI ritiene necessario un ripensamento complessivo e radicale del “Codice della Strada” in un testo che normi i principi fondanti sulla mobilità e i trasporti (esempi eclatanti sono il TPL e la legge quadro per il trasporto di persone mediante

autoservizi pubblici non di linea), quanto più coordinato con principi contenuti in altri testi fondanti di norme come sulla produzione e transizione energetica, o sull'urbanistica e sulle attività commerciali, se pensiamo agli impatti che distribuzione merci/logistica e abitudini di acquisto hanno sulle nostre città. Ciò consentendo la regolazione dei diversi aspetti puntuali attraverso strumenti normativi di carattere attuativo/operativo e tecnico.

Il tema infatti dell'obsolescenza del corpo normativo attuale e della necessità di ripensare radicalmente l'impianto della legge è alla base di quasi tutte le diverse proposte puntuali a corredo della presente audizione.

Sempre in linea generale crediamo necessaria, accanto alla revisione delle categorie molteplici di utenti che oramai fruiscono dello spazio pubblico e stradale, anche in competizione tra loro e in virtù della scarsità della risorsa "spazio", una estesa e diffusa a tutti operazione di sensibilizzazione e informazione, fin dai primi cicli di apprendimento scolastico. In modo particolare, riteniamo necessaria una formazione più approfondita e tecnica non solo per l'abilitazione alla guida di veicoli a motore, ma in generale per la fruizione dello spazio stradale come pedone, ciclista, utente di veicolo "innovativo" ecc.

Basti pensare che sul tema dell'educazione stradale nelle scuole, anche a fronte della diffusione di veicoli a quattro ruote accessibili con meno di 18 anni di età nonché di un alto tasso di motocicli circolanti e di una recente diffusione rapida di veicoli non omologati, si è intervenuti normativamente ad intermittenza senza una programmazione coerente. L'attività informativa è lasciata a carico delle varie Polizie locali, che ogni anno conducono oltre 30.000 ore nelle scuole italiane in assenza di qualsiasi tipo di monitoraggio sulla qualità degli interventi e di qualsiasi tipo di sostegno per la realizzazione degli stessi. Analogamente, ogni anno assistiamo ad un fenomeno costante, e per questo ancor di più allarmante, rappresentato da oltre 2000 incidenti provocati da "pirati della strada", senza che il tema sia oggetto di specifici interventi di analisi, di approfondimento e di contrasto, anche mediante campagne di comunicazione e interventi specifici sul territorio.

In questo scenario, va considerata l'attività realizzata dai Comuni e dalle Polizie locali a tutela della sicurezza dei cittadini. La sicurezza stradale in area urbana è un tema rilevante nell'ambito degli obiettivi di crescita e sviluppo indicati per tutti i Paesi europei nella Strategia 2020. I Comuni hanno un ruolo importante in questo campo, gestendo direttamente le strade, i controlli, le infrastrutture, promuovendo interventi di educazione, i sistemi di riduzione della velocità, oltre ai dati che consentono di definire anche le politiche nazionali.

L'orientamento per i Comuni si concentra sulla necessità di costruire una cultura della sicurezza stradale tra i cittadini ma anche tra i tecnici e i dirigenti che hanno responsabilità dirette in questo settore, affinché siano in grado di promuovere la concertazione interistituzionale e, soprattutto, progetti e azioni multisettoriali che coinvolgano diversi livelli di governo e diverse competenze, anche con la partecipazione di soggetti privati.

I Comuni italiani riuniti in ANCI dal 2010 hanno approfondito il tema con l'istituzione di un Osservatorio sulla Sicurezza Stradale in area urbana che in questi anni ha condotto diverse attività sul territorio, anche attraverso la collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e

dei Trasporti per la realizzazione di due programmi pluriennali di azioni per favorire il miglioramento della sicurezza stradale e urbana.

Sulla sicurezza stradale appare fondamentale il lavoro condotto dalla Polizia Locale, che nel 2017 ha fornito la fotografia di 157 città per un totale di popolazione di quasi 21 milioni di italiani, rilevando: oltre 151mila incidenti, oltre 36mila documenti ritirati, oltre 52mila interventi per mancanza di copertura assicurativa, quasi 6mila interventi per guida sotto l'influenza dell'alcool e sostanze stupefacenti, oltre 2mila denunce per fuga od omissione di soccorso, 3mila per guida senza patente e oltre 5mila scuole oggetto di corsi di educazione stradale. Se guardiamo al vettore di spostamento "casa-scuola" e all'utente alunno soprattutto, siamo concordi nell'introduzione proposta da FIAB di reintrodurre l'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, anche potenziando misure innovative di car pooling, mobility management scolastico e pedibus.

A fronte di tale attività, i Comuni e le Polizie Locali si trovano a dover fare i conti con una cornice normativa obsoleta che purtroppo incide sullo svolgimento dei propri compiti. Basti pensare, ad esempio, all'accesso alle banche dati. La visura della banca dati della Direzione generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti, necessaria per qualsiasi azione legata al riconoscimento di una targa di qualsiasi veicolo è ancora oggi a titolo oneroso per i Comuni.

Per quanto riguarda il tema dei proventi delle multe e del loro utilizzo da parte dei Comuni, che è spesso sotto i riflettori con l'idea che le multe "servono alle amministrazioni locali per fare cassa", è bene ribadire che l'attività delle amministrazioni comunali e delle relative Polizie locali è diretta al contrasto dei comportamenti pericolosi alla guida dei veicoli. I proventi delle contravvenzioni vengono utilizzati dai Comuni osservando le disposizioni di legge ma va considerato che il Codice della Strada individua un procedimento macchinoso di ripartizione dei proventi delle sanzioni amministrative, dovuto anche ad uno stratificarsi di norme nel tempo, che ad oggi non delinea un quadro uniforme entro il quale muoversi.

È necessaria pertanto una semplificazione della procedura, a partire da una modifica dell'art. 208 CDS che, mantenendo le preminenti finalità di sicurezza stradale, elimini il meccanismo di percentuali ora vincolanti e consenta ai Comuni un efficace potenziamento dei servizi di sicurezza stradale rapportato alle effettive esigenze del territorio. Rimane poi l'impossibilità di applicare l'art. 142 CDS nella parte di trasmissione in via informatica della relazione sull'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza al MIT, in quanto il previsto decreto interministeriale che deve definire le modalità di trasmissione in via informatica della relazione ad oggi non è ancora stato emanato. Si ritiene necessario semplificare e rendere efficace la previsione normativa attraverso una ripartizione dei proventi e delle sanzioni tra Stato e Comuni in relazione all'Ente di appartenenza dell'organo accertatore. Si tratta, infatti,

di operare per una pianificazione dell'attività di sicurezza stradale in ambito urbano, coordinata e mirata, supportata a livello nazionale dal Piano nazionale della sicurezza stradale. In questi anni nelle città sono aumentate le Zone 30, le piste ciclabili, le rotatorie e gli interventi per la riduzione della velocità, e a supporto di questi interventi, i Sindaci si sono basati sugli strumenti di programmazione a loro disposizione, come il Piano urbano del traffico e il Piano urbano della mobilità da pochi mesi diventato PUMS ovvero sostenibile, affrontando non poche difficoltà e senza una effettiva sinergia con il livello amministrativo centrale. Per questo, si ritiene ad esempio importante riconoscere i Piani Urbani di Sicurezza Stradale quale insieme coordinato di interventi progettuali.

In generale, il ripensamento delle regole deve essere coerente con il reale assetto delle nostre città, molto diverse tra loro e non solo per dimensioni. Per tale ragione, è corretto che l'applicazione e le scelte puntuali regolatorie a livello locale siano appannaggio dei singoli enti locali, in quanto differenti le condizioni infrastrutturali, di contesto, i fabbisogni, la maturità dei servizi e dell'offerta, gli stili di vita dei cittadini e le sollecitazioni della domanda. La finalità di tutti i Comuni è oggi la "riduzione della mobilità da auto privata", compatibilmente con l'esigenza di garantire la mobilità e l'accessibilità a tutti i cittadini, anche a chi vive nelle aree più interne e poco collegate e ai redditi bassi.

Il sistema della mobilità urbana, in continuo cambiamento, richiede anche azioni prioritarie sulle politiche di governo della sosta, che può rappresentare una delle leve principali di incentivo/disincentivo di utilizzo di veicoli privati. Negli ultimi decenni si è registrato un notevole incremento del numero di automobili in rapporto agli abitanti – secondo recenti stime, in Italia nel 1960 c'erano 50 auto ogni 1.000 abitanti mentre nel 2018 il numero è cresciuto a 600 auto ogni 1000 abitanti, a fronte di spazi pubblici urbani sempre più ridotti. Inoltre, in Italia, rispetto agli altri paesi dell'Unione Europea, è di gran lunga prevalente l'utilizzo da parte dei cittadini dell'auto privata rispetto al trasporto pubblico e alla mobilità ciclistica.

Contestualmente, indipendentemente dalle fasce dimensionali, il fabbisogno delle amministrazioni locali rimane quello di avere a supporto standard obbligatori chiari, linee guida nazionali, modelli sia di pianificazione che di gestione che garantiscano innovazione, efficacia, anche sulla base della circolarità delle informazioni e delle più avanzate esperienze. Altrettanto importante oggi, ed emerge impellente sui Piani Urbani di Mobilità sostenibile, è avere parametri e sistemi omogenei a livello nazionale di misurazione e adeguate risorse o strumenti gratuiti per implementare il monitoraggio. Imprescindibile infine diventa oggi l'azione di semplificazione regolatoria verso gli operatori e verso i cittadini, anche sulla base di ambiti territoriali omogenei, dietro una costante azione di coordinamento consapevole dell'amministrazione, a sua volta supportata dal livello centrale (pensiamo ad esempio alla gestione amministrativa della permessistica ZTL, come uno degli ambiti che il MIT deve semplificare ed aprire a livello di banca dati a favore dei Comuni). In questa logica, riteniamo necessaria un'azione emendativa dell'obbligo di consentire l'accesso di tutti i veicoli elettrici e ibridi nelle ZTL, recentemente introdotto con la Legge di Stabilità 2019, in molti casi in contrasto con scelte ancora più restrittive (per l'elettrico) da parte dei Comuni che vedono nella congestione oltre che nell'inquinamento da combustibili il problema delle nostre aree

urbane. 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 esiste oggi un problema di classificazione per l'ibrido.

Al fine di consentire che i Comuni si facciano primi garanti e attuatori di politiche per la sostenibilità, tra cui la mobilità ricopre un ruolo di spicco, occorre consentire a questi di avere risorse e strumenti efficaci ed elastici, un corpo normativo omogeneo ma di ampio spettro e sinergico / coerente. Rivedere il Codice della Strada implica quindi la revisione di altre norme, di cui solo un esempio è la tanto contestata legge 21/92 sul trasporto pubblico di persone. Ribadiamo quindi la necessità impellente, condivisa a livello politico dagli assessori alla mobilità e ai trasporti, di procedere ad una revisione complessiva e di sistema del corpo normativo mediante la predisposizione e approvazione di una legge unitaria e di alto livello sulla mobilità e i trasporti che consenta, con l'avanzare dei tempi e dei fabbisogni, nonché delle evoluzioni di tecnologie e settori, di aggiornare soltanto le componenti attuative e regolatorie specifiche. L'audizione svolta lo scorso 21 febbraio è la testimonianza di una scarsa tenuta e della insostenibilità di un modus operandi.

Di seguito una sintetica panoramica e posizione ANCI sugli emendamenti puntuali sottoposti ad approfondimento nel corso dell'audizione. Consideriamo che la totalità dei Comuni, a seconda della propria posizione/dimensione, conformazione, attività prevalenti, sensibilità e livello di sviluppo/maturità sulla mobilità sostenibile, possono assumere posizioni non unitarie sulle differenti questioni puntuali.

POSIZIONE ANCI SULLE PROPOSTE DI LEGGE FORMULATE IN AUDIZIONE

1) Doppio senso ciclabile, circolazione biciclette preferenziali		
Proposta di legge	rif. C.d.S.	Parere ANCI
C. 1368 Scagliusi - art. 11, co. 1, lett. b)	art. 182	SI RITENGONO PROPOSTE CONDIVISIBILI DA INTEGRARE TRA LORO
C. 219 Schullian - art. 21, co. 1, lett. a)	art. 182	
C. 1051 De Lorenzis ed altri	art. 182	

La proposta Schullian (art 182 CdS, pag. 184 del documento "testo a fronte") chiarisce in maniera esplicita che in presenza di un percorso pedonale e ciclabile in promiscuo, il ciclista non è tenuto ad utilizzare tale percorso ma può circolare anche su strada. Al momento questo principio si può evincere da un confronto coordinato di diversi articoli del CdS. Con una radicale riforma emendativa, si arriverebbe a maggior chiarezza sulla posizione che riteniamo più condivisibile, dato che lo spazio urbano, quindi stradale, è ad uso di più utenti tra cui automobilisti e ciclisti.

La proposta Schullian (art. 182 CdS, pag. 181-182 del documento "testo a fronte") prevede anche la possibilità del doppio senso ciclabile in strade a senso unico a queste condizioni: centro abitato, limite massimo di velocità 30 km/h, emissione di ordinanza e apposizione di pannelli "eccetto bici" sotto i segnali di divieto e obbligo. Riteniamo sia una formulazione pragmatica, che mira al risultato senza gravare troppo il lavoro dei progettisti. Si coordina con una medesima proposta Scagliusi, di cui al paragrafo successivo, ma come nel caso della circolazione in promiscuo, vi possono essere aspetti applicativi da trattare in sede regolamentare.

Anche la proposta Scagliusi (art. 182 CdS, pag. 185 del documento "testo a fronte") è pressoché analoga alla proposta Schullian di cui al punto precedente, ponendo l'obbligo di maggiori condizioni da verificare: occorre trovarsi all'interno di zone a traffico limitato oppure in strade di tipo E o F e occorre una "valutazione delle condizioni di sicurezza". Specifica esplicitamente la possibilità del doppio senso bici con carreggiate di qualsiasi larghezza, anche in presenza di stalli di sosta ed in presenza di veicoli di qualunque massa (quindi anche in strade percorsi da mezzi del TPL).

Per quanto riguarda invece la circolazione delle biciclette sulle corsie preferenziali, la proposta Schullian (art 6 e art. 7 CdS, pag. 8 e pag. 16 del documento "testo a fronte") autorizza la circolazione delle biciclette sulle corsie preferenziali, subordinatamente all'esistenza di "idonee condizioni di sicurezza" che però non vengono specificate. Anche la proposta De Lorenzis (art. 182 CdS, pag. 185 del documento "testo a fronte") autorizza la circolazione delle biciclette sulle corsie preferenziali mediante ordinanza e previa effettuazione di una "valutazione delle condizioni di sicurezza". Entrambi e specie quest'ultima ci sembrano meritevoli di parere positivo, dietro valutazione attuativa di tipo tecnico e regolamentare. La norma proposta non prevede alcun obbligo, ma dà facoltà ai Comuni di valutazione caso per caso. Tra l'altro, in diverse città anche italiane già esistono corsie preferenziali aperte alle bici, senza che ne abbia avuto un peggioramento la sicurezza stradale o la regolarità del servizio di trasporto pubblico.

2) Linea di arresto avanzata per le biciclette, sosta/parcheggio delle bici		
Proposta di legge	rif. C.d.S.	Parere ANCI
C. 219 Schullian - art. 6, co. 1	art. 40	NON SI RITIENE COMPLETA COME LA SUCCESSIVA
C. 1051 De Lorenzis ed altri	art. 182	SI RITIENE LA PROPOSTA CONDIVISIBILE
C. 1368 Scagliusi - art. 11, co. 1, lett. a)	art. 158	SI RITENGONO LE PROPOSTE CONDIVISIBILI
C. 219 Schullian - art. 17, co. 1	art. 158	

Per la parte intersezioni stradali, la proposta De Lorenzis (art. 182 CdS, pag. 185-186 del documento "testo a fronte") prevede la possibilità di realizzare la "casa avanzata" alle intersezioni semaforizzate su strade con limite massimo di velocità 50 km/h, previa ordinanza e con determinati criteri progettuali (almeno 3 metri fra la linea d'arresto veicolare e quella ciclabile; presenza di una corsia ciclabile lunga almeno 5 metri all'imbocco della casa avanzata). ANCI ritiene questa proposta condivisibile e più completa rispetto la seconda proposta Schullian (art. 39 CdS, pag. 48 del documento "testo a fronte"), che prevede la possibilità di realizzare la casa avanzata alle intersezioni semaforizzate, senza porre particolari vincoli. Questa misura appare 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. Anche in questo caso, la norma proposta non prevede alcun obbligo, ma dà facoltà ai Comuni di potere valutare caso per caso, in base alle caratteristiche delle strade e delle intersezioni.

Per quanto invece attiene alla sosta e al parcheggio delle biciclette, la proposta Schullian - come quella di Scagliusi - (art. 158 CdS, pag. 156 del documento "testo a fronte") autorizza la sosta delle biciclette su marciapiede se non intralciano la circolazione pedonale e non interferiscono con i percorsi tattili per i non vedenti. L'unica sostanziale differenza è che la proposta Schullian ha carattere generale, mentre la proposta Scagliusi demanda questa valutazione ai singoli Comuni, prevedendo l'emissione di un'apposita ordinanza. A prescindere da quest'ultima differenza, che ci sembra da preferire, lo riteniamo un provvedimento utile a evitare criticità a volte pretestuose, visto che difficilmente l'offerta di sosta su rastrelliere potrà nel medio termine arrivare a garantire un posto bici ad ogni ciclista sempre e ovunque. Tra l'altro spesso le rastrelliere bici sono poste sul marciapiede con una possibile incongruenza che così sarebbe invece risolta.

3) Obbligo del casco e trasporto bici		
Proposta di legge	ref. C.d.S.	Parere ANCI
C. 777 Gusmeroli ed altri	art. 182	SI RITIENE LA PROPOSTA NON CONDIVISIBILE
C. 1051 De Lorenzis ed altri	6-7-164	SI RITIENE LA PROPOSTA CONDIVISIBILE CON RISERVE

Per quanto riguarda l'obbligo del casco per i ciclisti di indossare un casco protettivo durante la marcia, a nostro avviso la proposta è culturalmente e in linea di principio errata, perché da un lato rappresenta un chiaro disincentivo a un utilizzo facile e diffuso della bicicletta, e dall'altro sembra assecondare quegli automobilisti che già oggi tendono ad assumere atteggiamenti aggressivi e capziosamente legalisti nei confronti dei ciclisti. Infatti se da un lato

è ovvio che il casco rappresenta un punto di sicurezza a favore di chi lo usa, d'altra parte sembra rappresentare uno scarico di responsabilità sulla parte debole, piuttosto che la presa di coscienza della necessità di un ripensamento complessivo di soluzioni oggi palesemente sbilanciate a favore del mezzo motorizzato. È il motivo per cui nessuna delle nazioni che ha puntato con successo allo sviluppo della ciclabilità come modo di trasporto da sostenere ha introdotto tale norma. L'uso del casco è sicuramente da promuovere, soprattutto tra i ragazzi, ma l'imposizione funziona da deterrente. Le esperienze delle nazioni che hanno promosso maggiormente la mobilità ciclistica sono tutte andate in direzione opposta: l'obiettivo perseguito è stato rendere le strade più sicure riducendo l'effetto lesivo del traffico motorizzato e operando sulla sensibilizzazione e la maggiore cultura di chi deve convivere e condividere gli spazi stradali.

Per quanto riguarda invece il trasporto delle biciclette su autobus, la proposta De Lorenzis (art. 164 CdS, pag. 160 del documento "testo a fronte") riguarda le strutture portabiciclette applicabili a sbalzo anteriormente su autobus a noleggio, di linea o gran turismo. Tali strutture sono possibili già oggi. La proposta introduce solamente l'obbligo di verifica da parte dell'autista della sistemazione delle biciclette. La proposta rimane marginale rispetto alla prioritaria necessità di rivedere la programmazione di infrastrutture e servizi affinché siano realmente intermodali e la modalità di affidamento / qualità dei servizi da parte delle aziende TPL.

4) Sanzione guida con lo smartphone		
Proposta di legge	ref. C.d.S.	Parere ANCI
C. 1368 Scagliusi - art. 9, co. 1 e 2	art. 173	SI RITENGONO LE PROPOSTE CONDIVISIBILI
C. 219 Schullian - art. 19, co. 1	art. 173	
C. 1113 Pagani - art. 6, co. 1 e 2	art. 173	

Siamo a favore dell'inasprimento delle pene in caso di utilizzo alla guida di smartphone e altri dispositivi elettronici assimilabili che, a fronte di un aumento esponenziale di incidenti e morti causati dall'uso di tali dispositivi, richiede una forte risposta deterrente e repressiva per salvare vite umane.

5) Abolizione servizio di piazza con veicoli a trazione animale		
Proposta di legge	ref. C.d.S.	Parere ANCI
C.24 Brambilla		PROPOSTE PARZIALMENTE

C. 1368 Scagliusi	70	CONDIVISIBILE
-------------------	----	---------------

I Comuni sul tema possono avere posizioni difformi. Riguardando la mobilità turistica (con botticelle) occorrerebbe normare nell'insieme della revisione della legge sul trasporto pubblico non di linea.

6) Istituzione di spazi sosta riservati a donne in gravidanza o con bambini piccoli		
Proposta di legge	rif. C.d.S.	Parere ANCI
C. 1358 Meloni ed altri	7-158	PROPOSTA CONDIVISIBILE
C. 1368 Scagliusi	70	

La proposta prevede per i Comuni la possibilità di riservare stalli di sosta ai veicoli condotti o al servizio di donne in gravidanza e ai veicoli con a bordo bambini fino a 3 anni di età (Meloni) o 1 anno di età (Scagliusi). La proposta Meloni fa riferimento all'istituzione di un apposito contrassegno, oggi non previsto nelle iniziative di "parcheggio rosa" diffuse sul territorio. La proposta ha una ratio ben comprensibile; non semplice (sebbene possibile) la gestione dei permessi. ANCI la ritiene una proposta molto condivisibile, nonché segno di progresso e civiltà.

7) Stalli car sharing e ambulanze		
Proposta di legge	rif. C.d.S.	Parere ANCI
C. 219 Schullian	159	PROPOSTA PARZIALMENTE CONDIVISIBILE
C. 1366 Maccanti ed altri		PROPOSTA NON CONDIVISIBILE TECNICAMENTE

Per quanto riguarda la mobilità condivisa, ANCI ne sostiene la diffusione ma a livello regolatorio, sarebbe da estendere il diritto di utilizzo degli stalli anche al car pooling e da valutare l'onere della rimozione, se più efficace tale provvedimento o una sanzione pecuniaria. Un provvedimento sanzionatorio è già previsto nel caso di stalli per ricarica elettrica dove il problema potrà essere al contrario quello di favorire la liberazione dello stallo a ricarica completata. Nel caso generale di comminare delle sanzioni, il problema è l'identificazione della vettura, e a monte la creazione di una banca dati comunale/sovra comunale. Se per gli

operatori di mercato ciò è più immediato senza registrazione targa o permesso, in alcuni casi potrebbe essere una criticità (car pooling).

Per quanto riguarda invece gli stalli alle ambulanze, non riteniamo la proposta tecnicamente corretta. La proposta mira a identificare stalli rossi per la sosta delle ambulanze. Mezzi che per loro funzione devono raggiungere con la maggiore velocità e con più rapida prossimità il destinatario del soccorso, al pari di altri mezzi di soccorso (ad esempio autocarro VVFF). Sarebbe forse opportuno ragionare su maggiore spazio liberato per % di strade ma è inefficace lavorare sugli stalli di sosta che rischiano di essere poco utili.

8) Segnali luminosi di pericolo e di prescrizione negli attraversamenti pedonali		
Proposta di legge	rif. C.d.S.	Parere ANCI
C. 219 Schullian	41	SI RITENGONO LE PROPOSTE CONDIVISIBILI MA DA RIVEDERE LA FORMULAZIONE TECNICA COME INDICATO.
C. 367 Comaroli ed altri	41	

La proposta Schullian affronta il tema dei segnali luminosi di pericolo e di prescrizione negli attraversamenti pedonali non semaforizzati ove siano accaduti incidenti mortali negli ultimi anni. È da coordinare con la proposta di Comaroli.

La proposta Comaroli (art. 41 CdS, pag. 52 del documento "testo a fronte") introduce l'obbligo di pavimentazione tattile a servizio di attraversamenti pedonali semaforizzati, dove invece la proposta Schullian (art. 41 CdS, pag. 52-53 del documento "testo a fronte") prevede l'introduzione di "segnali luminosi di pericolo e prescrizione" e sistemi di videosorveglianza su attraversamenti pedonali non semaforizzati dove ci sono stati incidenti con lesionati e/o morti negli ultimi 5 anni.

Riteniamo che la pavimentazione tattile vada prevista su ogni attraversamento pedonale. La videosorveglianza può essere una buona opzione con effetto dissuasivo per i conducenti dei veicoli rispetto alla mancata precedenza ai pedoni. Andrebbe sostituito il riferimento alla casistica di incidenti con lesionati e/o morti avvenuti negli ultimi 5 anni con l'indicazione della necessità di una valutazione sulla priorità di intervento, basata su criteri statistici di incidentalità.

9) Spese di accertamento e di notificazione delle violazioni in materia di circolazione stradale, notifica sanzioni amministrative, ripartizione proventi sanzioni

Proposta di legge	rif. C.d.S.	Parere ANCI
C. 193 Schullian ed altri	201	PROPOSTE NON CONDIVISIBILE
C. 219 Schullian		TECNICAMENTE - PROPOSTE ANCI (vedi punto 1)
C. 681 Baldelli	142	PROPOSTA PARZIALMENTE CONDIVISIBILE - PROPOSTE ANCI (vedi punto 2)
C. 1368 Scagliusi	208	PROPOSTA PARZIALMENTE CONDIVISIBILE - PROPOSTE ANCI (vedi punto 3)

1) Art. 201 CDS

Con riferimento all'art. 201 CDS si ritiene necessaria una revisione più generale dell'articolo in oggetto. In particolare non si ritiene, come individuato nella relazione introduttiva delle relative proposte di legge che sussista una pratica scorretta di alcune amministrazioni comunali consistente nell'aumento artificioso delle spese di accertamento e di notifica delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni delle norme del codice della strada. Si ritiene utile che i Comuni abbiano a disposizione più giorni di tempo per l'invio dei verbali, ovvero che si passi dai 90 giorni attualmente previsti dal comma 1 a 150 giorni, anche perché sussistono criticità nei grandi Comuni dove i sistemi di telecamere per autovelox fissi, ztl, corsie bus producono moli elevate di verbali che i Comandi di Polizia Locale notificano nei termini con notevoli difficoltà.

Stante l'attuale formulazione dell'art. 201, ad oggi possono essere sanzionati tramite telecamere soltanto i veicoli in divieto di accesso in ZTL, aree pedonali e corsie riservate. Occorrerebbe consentirne l'utilizzo per la verifica della circolazione su corsie non riservate ma con particolari schemi di circolazione o in cui è vietato l'accesso e/o il transito. Alla luce delle attuali emergenze, è necessario garantire ai Comuni la possibilità di adottare provvedimenti viabilistici di tipo ambientale. L'art. 7, comma 1, lett. b) del CdS rappresenta un rilevante strumento poiché prevede la possibilità di limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti. Perché il rispetto di tale norma possa essere controllato con dispositivi automatici è necessario che tale previsione venga fatta rientrare nell'elenco di cui all'art. 201, comma 1 bis CDS prevedendo che la rilevazione delle violazioni alle limitazioni alla circolazione di cui all' articolo 7, comma 1, lett. b) possa essere fatta attraverso i dispositivi previsti dall'articolo 17, comma 133-bis,

della legge 15 maggio 1997, n. 127. In tal senso, si segnala anche l'utilità della modifica degli articoli 3 e 5 del DPR 250/99.

Inoltre, con riferimento all'intervento sull'art. 31 del d.l. 1/2012 si ritiene utile che l'elenco di coloro che non regolarizzano la posizione inerente la copertura assicurativa sia messo a disposizione delle Polizie locali ed anche per tramite un accordo quadro tra l'ANCI e il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.

2) Art. 142 CDS

Le proposte C. 219 Schullian, C. 681 Baldelli e C. 1368 Scagliusi intervengono sull'art. 142 circa i proventi derivanti dalle sanzioni violazioni limiti di velocità.

Si ritiene necessario quindi rivedere complessivamente l'art. 142 per semplificare e rendere efficace la previsione normativa prevedendo una ripartizione dei proventi e delle sanzioni tra Stato e Comuni in relazione all'Ente di appartenenza dell'organo accertatore anche eliminando il vincolo del patto di stabilità interno di cui al comma 12 ter.

Ad oggi la modalità di accertamento delle infrazioni per eccesso di velocità e la ripartizione dei proventi delle sanzioni tra ente proprietario della strada ed ente da cui dipende l'organo accertatore individuano un complesso meccanismo, che comporta numerosi adempimenti ed appesantimenti burocratici, le cui criticità hanno peraltro impedito l'adozione del decreto attuativo previsto dal comma 2, art. 25 della L. 120/2010.

Si ritiene condivisibile la pubblicazione sul sito istituzionale del Comune della relazione prevista in cui sono indicati l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza delle infrazioni stradali (di cui agli articoli 142 e 208 CDS).

3) Art. 208 CDS

Infine per quanto attiene alla proposta Scagliusi sull'art. 208, ovvero sul riparto delle somme da sanzioni pecuniarie, si ritiene condivisibile l'obiettivo generale di semplificazione del meccanismo di ripartizione.

Le previsioni di legge che si sono succedute nel tempo con riferimento alla destinazione dei proventi delle multe di cui all'articolo 208 CDS ad oggi non delineano un quadro uniforme entro il quale muoversi e, soprattutto, che facilita l'utilizzo da parte dell'ente locale di quei proventi in favore dei cittadini e del territorio di riferimento. È necessario semplificare il macchinoso e vincolato meccanismo di destinazione dei proventi delle multe, in modo da consentire ai Comuni un efficace potenziamento dei servizi di sicurezza stradale e sicurezza urbana. In particolare, si ritiene utile modificare il comma 4 prevedendo che una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti ai Comuni sia destinata, con delibera di giunta, alle finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, alla redazione dei piani urbani del traffico, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, allo

svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale, alle misure di cui al comma 5-bis dell'art. 208 e a interventi a favore della mobilità ciclistica.

10) Luci semaforiche		
Proposta di legge	rif. C.d.S.	Parere ANCI
C. 219 Schullian	142	SI RITIENE LA PROPOSTA NON CONDIVISIBILE
C. 1366 Maccanti ed altri	41	

La proposta Gebhard (art. 41 CdS, pag. 51 del documento "testo a fronte") introduce il giallo semaforico non solo tra il verde e il rosso, ma anche tra il rosso e il verde. Ciò si collega con altro emendamento ovvero con la proposta Maccanti (art. 41 CdS, pag. 56-57 del documento "testo a fronte") che porta il tempo minimo di giallo da 4 a 5 secondi.

La proposta Maccanti (art. 41 CdS, pag. 56-57 del documento "testo a fronte") che porta il tempo minimo di giallo da 4 a 5 secondi si collega con emendamento Gebhard (art. 41 CdS, pag. 51 del documento "testo a fronte") che introduce il giallo semaforico non solo tra il verde e il rosso, ma anche tra il rosso e il verde. Ciò non combacia con la prassi in uso a Bologna o in altre città italiane (dove normalmente i tempi sono di 3 o 4 secondi).

Riteniamo che si tratti di una valutazione tecnica che non può essere imposta per legge, ma da valutare sulla base della geometria dell'intersezione e della velocità dei veicoli, come peraltro già indicato nelle direttive ministeriali sulla materia. Ciò a conferma che tali regolazioni non possono seguire un iter normativo parlamentare di una legge di primo rango.

ALTRE PROPOSTE

11) Limiti di velocità e controlli

Per quanto attiene alla proposta C. 234 Gebhard ed altri, sull'art. 41, si ritiene parzialmente condivisibile con proposte ANCI migliorative.

La modalità di accertamento delle infrazioni per eccesso di velocità e la ripartizione dei proventi delle sanzioni tra ente proprietario della strada ed ente da cui dipende l'organo accertatore individuano un complesso meccanismo, che comporta numerosi adempimenti ed appesantimenti burocratici, le cui criticità hanno peraltro impedito l'adozione del previsto provvedimento attuativo.

Si ritiene necessario semplificare e rendere efficace la previsione normativa attraverso una ripartizione dei proventi e delle sanzioni tra Stato e Comuni in relazione all'Ente di appartenenza dell'organo accertatore anche eliminando il vincolo del patto di stabilità

interno di cui al comma 12 ter. Infine, si ritiene utile ipotizzare una soppressione del comma 12 quater dell'art. 142 CDS.

12) Modifica sanzioni per chi viola norme in materia di pubblicità sulle strade

In merito a tale proposta (C. 219 Schullian – art. 23), che abbassa la sanzione prevista al comma 12 per chi viola le prescrizioni impartite dagli Enti proprietari delle autorizzazioni relative ad affissioni, pubblicitarie lungo le strade, ANCI la ritiene NON CONDIVISIBILE. Non è auspicabile infatti abbassare le sanzioni previste per chi viola le prescrizioni impartite nelle autorizzazioni: la violazione di queste regole infatti incide negativamente sulla sicurezza stradale.

13) Obbligo abbigliamento tecnico protettivo per conducenti e passeggeri di ciclomotori e motoveicoli

La proposta Molteni (Art. 171 CdS, pag. 171-172 del documento "testo a fronte") introduce per i motociclisti l'obbligo di indossare un "abbigliamento tecnico" conforme ai tipi omologati. SI RITIENE LA PROPOSTA NON CONDIVISIBILE, per la medesima ragione per cui si dissente dall'obbligo del casco ai ciclisti. Si ritiene preferibile in termini di efficacia agire su azioni di formazione costante e sensibilizzazione di tutti gli utenti stradali.

14) Servizi di locazione dei veicoli senza conducente

La proposta C. 1245 Mulè ed altri di modifica dell'art 196 è ritenuta parzialmente condivisibile. Il chiarimento normativo deve specificare gli ambiti di applicazione. Ad esempio, nel caso l'impresa locatrice noleggi il mezzo senza rilasciare al locatario regolare documentazione per la circolazione, è corretto che la responsabilità sia equiparata e suddivisa. Al pari dei controlli ambientali del mezzo, revisione, bollo, ecc.

15) Transitò sulle piste ciclabili delle carrozzine elettriche (motorizzate) in uso alle persone diversamente abili

La proposta Maccanti (art. 190 CdS, pag. 195 del documento "testo a fronte") prevede che i diversamente abili che fanno uso di motocarrozze possano percorrere le piste ciclabili "in caso di necessità". È una prassi che già si verifica oggi, pur se non esplicitamente autorizzato dalle norme. Non ci sembra che questa proposta possa presentare particolari problemi, se non quelli dovuti alla dimensione dei percorsi ed agli ostacoli presenti sugli stessi, sebbene ciclabili. SI RITIENE LA PROPOSTA CONDIVISIBILE

16) Sanzioni in caso sosta spazi riservati a invalidi

L'aumento previsto dalla proposta Maccanti all'art. 158 della sanzione in caso di sosta su spazi riservati agli invalidi, si ritiene del tutto condivisibile.

17) Autotrasporto – trasporti eccezionali

La proposta Scagliusi (Art. 10 CdS, pag 30-39 del documento "testo a fronte") prevede il contenimento (con eccezioni) dei limiti di massa ed altre modifiche alla disciplina attuale.

SI RITIENE LA PROPOSTA CONDIVISIBILE. Ma la competenza è in capo alla Città Metropolitana, che per legge autorizza i trasporti eccezionali anche sul territorio comunale.

18) Istituzione nuovi segnali stradali con messaggi sociali e di sensibilizzazione

La proposta Scagliusi (art. 39 CdS, pag. 46 del documento "testo a fronte"), fra i segnali di indicazione disciplinati dal comma 1 lettera C, inserisce una nuova tipologia di segnale che può contenere "messaggi sociali e di sensibilizzazione". PERTANTO RITENIAMO LA PROPOSTA NON CONDIVISIBILE. L'introduzione nel contesto attuale di nuovi tipi di segnali stradali rischia di aggravare ulteriormente la già eccessiva proliferazione di segnaletica, che è fonte di distrazione per gli utenti della strada. Vi è invece la necessità di rafforzare la conoscenza di tutti gli utenti su quanto già presente a livello di segnaletica.

19) Inserimento tra i velocipedi di tutti i mezzi categorizzabili di micro mobilità elettrica di piccola taglia

La proposta Scagliusi (art. 50 CdS, pag. 65 del documento "testo a fronte") inquadra il monopattino elettrico o simili (micromobilità) nella categoria delle biciclette. È un approccio attualmente molto dibattuto sul tema, perché da un lato esime dal dover creare apposite norme di circolazione per questo veicolo, e dall'altro previene alla radice il possibile conflitto tra l'utenza ciclo pedonale e gli utilizzatori dei monopattini. Il valore della proposta sta soprattutto nel tentare di inquadrare l'oggetto oggi non contemplato anche se i riflessi pratici sono da valutare. SI RITIENE LA PROPOSTA INTERESSANTE, MA AL MOMENTO NECESSITA DI APPROFONDIMENTI TECNICI CON LE AMMINISTRAZIONI LOCALI E MINISTERO (a fronte di un necessario inquadramento attuale come sperimentazione).

Ad oggi è infatti in redazione il decreto MIT che norma il perimetro della sperimentazione e che inquadra differentemente – in modo condivisibile – i diversi mezzi oggi sul mercato, che non hanno tutti la stessa tipologia di requisiti di affidabilità e sicurezza.

20) Riconoscimento automatico delle targhe per la classificazione ambientale dei veicoli attraverso dispositivi omologati

Come indicato per la proposta C. 219 Schullian, anche per tale proposta Scagliusi è necessario garantire ai Comuni la possibilità di adottare provvedimenti viabilistici di tipo ambientale.

L'art. 7, comma 1, lett. b) del CdS rappresenta un rilevante strumento poiché prevede la possibilità di limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti. Perché il rispetto di tale norma possa essere controllato con dispositivi automatici è necessario che tale previsione venga fatta

rientrare nell'elenco di cui all'art. 201, comma 1 bis CDS prevedendo che la rilevazione delle violazioni alle limitazioni alla circolazione di cui all' articolo 7, comma 1, lett. b) possa essere fatta attraverso i dispositivi previsti dall'articolo 17, comma 133-bis, della legge 15 maggio 1997, n. 127. In tal senso, si segnala anche l'utilità della modifica degli articoli 3 e 5 del DPR 250/99. SI RITIENE LA PROPOSTA CONDIVISIBILE CON PROPOSTE DI MODIFICA.