

Le criticità più gravi del disegno di legge S. 1086



a cura di Andrea Colombo

Consulente legale esperto di mobilità e sicurezza stradale

andrea.colombo84@gmail.com



I DATI DI CONTESTO



QUALCHE NUMERO

73%

degli incidenti in Italia avvengono sulle **strade urbane**

principali cause degli incidenti mortali in città:

23% velocità

20% distrazione

17% strisce pedonali non rispettate

14% altre mancate precedenza

10% vs. 90%

la probabilità di **sopravvivenza** di una persona investita **a 50 km/h o a 30 km/h**

94%

incidenti imputabili a conducenti di **veicoli a motore**

80%

dei morti nelle città sono **utenti vulnerabili**

3.159 morti totali in incidenti stradali

in aumento sulle strade urbane rispetto al pre-covid (2019)

16 morti in incidenti con monopattini

15 morti in incidenti con trattori agricoli

violazioni contestate dalla Polizia Stradale a giovani di 18-24 anni nei primi cinque mesi del 2023:

31% distrazione, **29%** velocità, **5%** alcol e droga

Fonti: ISTAT-ACI 2022; Polizia stradale 2023; OMS-FIA-WB



IN SINTESI

UNA LEGGE INEFFICACE

PIÙ REPRESSIONE, MENO PREVENZIONE

- approccio tutto repressivo, incentrato sulle cause di circa il 5%* degli incidenti, sull'onda dei casi mediatici: 'ubriachi', 'drogati', ecc.
- nessuna modifica realmente efficace o addirittura peggioramento delle norme di prevenzione delle principali cause degli incidenti: alta velocità, distrazione alla guida, mancate precedenza, ecc.

FORTE COI DEBOLI, DEBOLE COI FORTI

- meno regole, limitazioni, controlli, sanzioni e più libertà di circolare nelle città per i veicoli più veloci e pesanti (quelli a motore: auto, moto, camion, ecc.)
- regole più restrittive e meno spazio e sicurezza per i veicoli più leggeri e gli utenti più vulnerabili (pedoni, ciclisti, micromobilità, bambini, anziani, disabili)

*Fonti: ISTAT-ACI 2022; *Relazione annuale sul fenomeno delle tossicodipendenze anno 2022 - Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le Politiche Antidroga*

UNA LEGGE DANNOSA

CONTRO LA SICUREZZA STRADALE

più velocità e meno autovelox, nessun intervento reale su distrazione alla guida e mancate precedenza (nel complesso le prime tre cause di incidenti in Italia); in generale, restrizione della possibilità di fare controlli e multe

CONTRO LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

meno ciclabili, meno ZTL e isole pedonali nelle città, meno sosta regolamentata, controlli automatici più difficili sulle infrazioni

CONTRO I COMUNI E LE CITTÀ

meno autonomia ai Comuni, più centralismo tramite nuovi decreti del Ministero che deciderà se, dove, come e cosa possono fare o no le città (su ZTL, ciclabili, sosta, telecamere, etc.) e nuove norme delegate (su limiti di circolazione, etc.)



**LE CRITICITÀ
PIÙ GRAVI**



VELOCITÀ SENZA FRENI

CONTROLLI PIÙ DIFFICILI

nuovo decreto del Ministero che complicherà e restringerà la possibilità di installare e usare gli autovelox fissi, mobili e in movimento (benché già omologati) per far rispettare i limiti di velocità

LIMITI PIÙ ALTI

delega al Governo addirittura per innalzare i limiti massimi di velocità

PIÙ VIOLAZIONI, UNA SOLA MULTA

nuova possibilità di violare i limiti di velocità anche più volte ricevendo una sola multa ogni ora (anziché una per ogni infrazione)



ATTACCO A ZTL E AREE PEDONALI

ZTL PIÙ DIFFICILI

solo in presenza di alti livelli di smog, non più come strumento generale per ridurre congestione, traffico, incidenti, rumore, spazio occupato dalle macchine

RICORSI AL TAR PIÙ FACILI

nuova clausola che subordina le ZTL alle esigenze della mobilità automobilistica e dell'economia, rendendo più attaccabili le delibere e ordinanze che limitano il traffico

MANI LEGATE AI COMUNI

nuovo decreto del Ministero che deciderà al posto dei Comuni, restringendo condizioni e modalità per poter creare ZTL e aree pedonali e stabilendo accessi liberi



MENO CONTROLLI

MANI LEGATE AI COMUNI

nuovo decreto del Ministero che deciderà al posto dei Comuni, restringendo condizioni e modalità per installare e usare telecamere (benché già omologate) per controllare i comportamenti più pericolosi per la sicurezza o dannosi per la circolazione

CONTROLLI PIÙ DIFFICILI

eliminata la possibilità di controllare e sanzionare con telecamere e senza contestazione immediata le infrazioni in materia di sosta e di segnaletica in generale

PIÙ VIOLAZIONI, UNA SOLA MULTA

nuova possibilità di violare ZTL, aree pedonali e strade a transito vietato anche più volte ricevendo una sola multa al giorno (anziché una per ogni infrazione)



ATTACCO ALLE BICI / 1

CICLISTI E CICLABILI COME PROBLEMA

impostazione di fondo per cui l'insicurezza stradale per i ciclisti dipende dalle ciclabili e dai ciclisti stessi, anziché da comportamenti pericolosi degli utenti più forti della strada, scarsità di infrastrutture ciclabili, % troppo bassa di mobilità in bici in Italia

STOP ALLE NUOVE CICLABILI

blocco con effetto immediato della possibilità di realizzare corsie ciclabili, doppi sensi ciclabili, case avanzate, strade ciclabili, etc. fino all'emanazione di un futuro regolamento *ad hoc* del Ministero e all'aggiornamento di quello attuativo del codice

MANI LEGATE AI COMUNI

nuovi decreti e regolamenti del Ministero, che deciderà al posto dei Comuni se, dove, quando e come potranno o no progettare e realizzare le ciclabili nelle proprie città



ATTACCO ALLE BICI / 2

MENO CORSIE CICLABILI

ristrette ai soli casi in cui non è possibile fare piste ciclabili (per valutazione del Ministero anziché del progettista), sparita la doppia tipologia a uso esclusivo e a uso promiscuo, posizione limitata soltanto a destra

MENO DOPPI SENSI CICLABILI

eliminata la clausola europea “indipendentemente da larghezza della carreggiata, presenza di parcheggi, massa dei veicoli”, tolto l’obbligo per gli automobilisti di dare la precedenza alle bici

MENO CASE AVANZATE

ristrette ai soli casi di strade a una sola corsia di marcia e lungo cui deve essere già presente una ciclabile



ATTACCO ALLE BICI / 3

STRADE CICLABILI MENO SICURE

tolta la possibilità di renderle visibili anche con segnaletica orizzontale (simboli 30, auto e bici sulla sede stradale), obbligo per gli automobilisti di dare la precedenza ai ciclisti sostituito da un generico e inapplicabile obbligo di “prestare attenzione”

ADDIO CORSIE TPL + BICI

eliminata la fattispecie specifica delle corsie riservate a TPL + bici (mentre restano possibili corsie TPL + car sharing, moto, taxi, etc.)

ZONE CICLABILI

nuova fattispecie che ‘ghettizza’ i ciclisti in specifiche zone della città e che si sovrappone a ZTL, Zone 30 e Zone residenziali già esistenti creando confusione



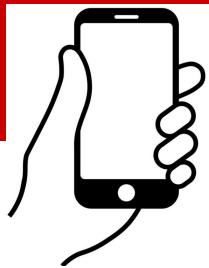
ATTACCO ALLE BICI / 4

IL 'METRO E MEZZO' INAPPLICABILE

nuovo obbligo di sorpasso ad almeno 1,5 metri dai ciclisti, annullato nella pratica dalla clausola per cui vale solo “ove le condizioni della strada lo consentano”

CASCO E TARGA

delega al Governo a introdurre l'obbligo generale di casco, targa e giubbotto riflettente per le biciclette, equiparandole ai veicoli a motore in deroga alla normativa UE



DISTRAZIONE

CONTROLLI DIFFICILI

inasprite le sanzioni per chi guida al cellulare, ma senza alcuna possibilità reale di controllo: rigettata la proposta di accertare e sanzionare la guida distratta anche con strumenti digitali, come già avviene in altri Paesi europei

SANZIONI INEFFICACI

nuova sospensione breve della patente per chi guida al cellulare, ma solo con meno di 20 punti (<3% delle patenti italiane)

Fonte: ASAPS



SOSTA

MANI LEGATE AI COMUNI

nuovo decreto del Ministero che deciderà al posto dei Comuni, restringendo condizioni e modalità per regolamentare la sosta (tariffe, veicoli esentati e altre condizioni limitative)

PIÙ SOSTA LIBERA

obbligo rafforzato di prevedere parcheggi liberi su strada, penalizzando i residenti nei quartieri, le persone con contrassegno handicap, i corrieri, ecc. che faranno ancora più fatica a trovare posto vicino a casa e ai negozi



LA SOLUZIONE GIUSTA

Il **73%** degli incidenti stradali avviene **su strade urbane**

In città, gli incidenti mortali sono causati da:

23% velocità (1° causa)

che aggrava anche
gli effetti di:

20% guida distratta

17% mancata precedenza sulle strisce pedonali

14% altre precedenzae non rispettate





World Health
Organization

CITTÀ 30 / chi la chiede



“Nelle aree urbane densamente popolate, c'è forte prova che anche la migliore progettazione delle caratteristiche di strade e veicoli non è in grado di garantire adeguatamente la sicurezza di tutti gli utenti della strada, quando le velocità sono al di sopra del noto livello di sicurezza dei 30 km/h. Per questo motivo, **nelle aree urbane, dove esiste un tipico e prevedibile mix di utenti della strada (automobilisti, motociclisti, ciclisti, pedoni), dovrebbe essere stabilito un limite massimo di velocità di 30 km/h**”

CITTÀ 30 / cos'è

MOLTO PIÙ DI UN SEMPLICE LIMITE

REGOLE: limite di velocità di 30 km/h nelle strade urbane di quartiere e locali, di 50 km/h nelle strade urbane di scorrimento

+

INFRASTRUTTURA: adeguamento delle strade per moderare il traffico e la velocità dei veicoli e restituire più spazio alla mobilità pedonale, ciclabile e pubblica

+

CONTROLLI: rafforzamento delle attività e degli strumenti di controllo delle forze dell'ordine sul rispetto delle regole di comportamento in strada

+

EDUCAZIONE: campagne di educazione, informazione e comunicazione rivolte alla cittadinanza e a tutti gli utenti della strada