

Ringraziando il Presidente per l'invito che ha rivolto alla nostra associazione, si trasmette di seguito una breve memoria da lasciare agli atti, esplicativa dei quattro temi sui quali il Presidente di Euromobility ha avuto di affrontare nel corso dell'audizione di giorno 9 novembre 2023: "Formazione, ciclabilità in generale, Zone a Traffico Limitate e micromobilità"

FORMAZIONE

Si chiede di integrare l'articolo 4 del disegno di legge (Promozione dell'attività formativa nelle Scuole), in quanto:

Il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole è di fatto limitato al **bonus di due punti** sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale. Il comma 1 dell'articolo 4 del disegno di legge recita infatti: "All'articolo 230 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2-bis è aggiunto il seguente: 2-ter. La partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie determina l'attribuzione, all'atto del rilascio della patente, del credito di due punti ai sensi dell'articolo 126-bis sulle tipologie di patenti di cui all'articolo 115, comma 1, lettere b) e c)". Sebbene alla pagina 4 della relazione tecnica si dichiara espressamente che "La proposta si colloca nel novero delle molteplici iniziative già adottate dal Ministero al fine di promuovere, nelle scuole di ogni grado, la cultura della prevenzione e della sicurezza stradale ..." e si ricordi che "... è stata già attivata la Piattaforma Nazionale sull'Educazione Stradale (EDUSTRADA-PNES) ..." dove "... risultano disponibili circa 30 progetti formativi in materia di educazione stradale e mobilità sostenibile di ambito nazionale che contemplano attività di formazione in presenza nelle scuole di ogni grado, lezioni frontali e da remoto, eventi di formazione pratica presso gli istituti scolastici svolti sotto la supervisione dei tutor, con materiale didattico fruibile dai docenti registrati che ogni anno partecipano all'offerta formativa.", il disegno di legge dimentica poi il tema della mobilità sostenibile. L'inserimento del tema della mobilità sostenibile consentirebbe, invece, di lavorare a livello formativo anche sulle cause invece di limitarsi agli effetti. La mobilità sostenibile promuove infatti le modalità alternative a quella motorizzata privata, prima causa di incidentalità nelle aree urbane.

Si propone quindi di modificare l'articolo 4 come di seguito:

"All'articolo 230 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2-bis è aggiunto il seguente: 2-ter. La partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale **unitamente a corsi extracurricolari di mobilità sostenibile e mobility management scolastico di cui alla Legge n. 108 del 5 agosto 2022** organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie determina l'attribuzione, all'atto del rilascio della patente, del credito di due punti ai sensi dell'articolo 126-bis sulle tipologie di patenti di cui all'articolo 115, comma 1, lettere b) e c)". Con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, sono individuati i soggetti formatori tra gli enti e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale, **mobilità sostenibile e mobility management scolastico** e sono definite le modalità per lo svolgimento dei corsi extracurricolari di cui al primo periodo e per la relativa certificazione».

Nel contempo si propone di modificare gli indicatori di cui alla pagina 78 degli Atti Parlamentari (pagina 16 della ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE) come di seguito:

n. di corsi sulla sicurezza stradale organizzati dalle scuole e n. di partecipanti
diventa

*n. di corsi sulla sicurezza stradale, **la mobilità sostenibile e il mobility management scolastico** organizzati dalle scuole e n. di partecipanti*

n. di neopatentati che ricevono il bonus per aver frequentato corsi extracurricolari sulla sicurezza stradale

diventa

*n. di neopatentati che ricevono il bonus per aver frequentato corsi extracurricolari sulla sicurezza stradale, **la mobilità sostenibile e il mobility management scolastico***

CICLABILITÀ

Si chiede di stralciare l'intero articolo 8 dal disegno di legge e di non modificare le norme attualmente vigenti, in quanto:

Le nuove fattispecie di ciclabili introdotte dal decreto semplificazioni hanno di fatto aumentato la capacità tecnica e amministrativa dei Comuni con soluzioni semplici e in tempi contenuti, mentre quanto previsto dal disegno di legge costituirebbe di fatto un ritorno indietro. Non si ravvisa alcuno motivo per fare modifiche alle norme vigenti, in quanto l'introduzione di tali soluzioni non ha avuto, dati alla mano, alcun effetto sull'incremento di incidentalità, anzi esattamente l'opposto. Quindi le modifiche andrebbero esattamente nella direzione opposta ai motivi che starebbero alla base delle modifiche proposte.

ZONE A TRAFFICO LIMITATO

Si chiede di stralciare l'intero comma 1 dell'articolo 15 dal disegno di legge e di non modificare le norme attualmente vigenti, in quanto:

Le modifiche proposte restringono le condizioni di applicabilità della ZTL, perché: indicano come requisito di base le esigenze sia di tutela della qualità dell'aria sia di tutela del patrimonio storico, anziché quello di incremento della sicurezza, che invece sarebbe alla base del Disegno di legge stesso; inoltre, le modifiche proposte asserviscono l'introduzione della ZTL non alla sicurezza, bensì alle esigenze del commercio.

Di fatto si limita la possibilità di introduzione di ZTL, che nascono proprio come strumento di governo della domanda di mobilità (al pari di una area pedonale) per contenere il traffico privato a favore di un riequilibrio modale e di promozione del TPL e della mobilità dell'ultimo miglio, con l'indubbio effetto di andare ad aumentare la sicurezza stradale in città, esattamente l'opposto di quello a cui vorrebbe tendere il disegno di legge.

Inoltre, sarebbe auspicabile che il legislatore prevedesse, al fine di promuovere il carpooling all'interno dei grandi centri urbani, la possibilità di accedere alle ZTL a coloro che viaggiano a bordo di un'auto con almeno due passeggeri a bordo oltre il conducente. Molte piattaforme digitali sono già in grado di fornire dati precisi su chi percorre le strade cittadine in carpooling e potrebbe fornire in tempo reale le loro targhe: conseguentemente l'amministrazione locale potrebbe concedere loro l'ingresso nelle ZTL e auspicabilmente potrebbe concedere ulteriori benefici quali, ad esempio, parcheggi gratuiti nei luoghi di interscambio modale, gratuità o convenzioni per l'acquisto dei titoli di viaggio al TPL.

MICROMOBILITÀ

Si chiede di stralciare l'intero articolo 17 comma 3 lettera e) dal disegno di legge e di non modificare le norme attualmente vigenti, in quanto:

La micromobilità elettrica sta dando un contributo sempre maggiore per il perseguimento di una mobilità più sostenibile grazie alla capacità di determinare l'auspicata diversione modale. Le restrizioni e limitazioni introdotte dal disegno di legge, di contro, sono penalizzanti per il settore della micromobilità elettrica senza peraltro determinare alcuna riduzione della sicurezza stradale, tutt'altro. Infatti, i dati recentemente pubblicati da ISTAT sui monopattini elettrici (senza distinzione tra monopattini in sharing e monopattini privati) dimostrano che tra il 2021 e il 2022 è aumentata esponenzialmente la domanda di monopattini in sharing, mentre il numero di incidenti è drasticamente diminuito.

Si fa presente, inoltre, che la promozione della micromobilità elettrica è una tipica azione di mobility management in imprese e PA di cui alla Legge 77/2020: la micromobilità elettrica viene, infatti, incentivata dalle citate imprese e PA proprio per l'ultimo miglio in combinazione con il TPL attraverso una serie di azioni, come ad esempio convenzioni a tariffe agevolate con gli operatori del settore. La stessa Euromobility ha sottoscritto tali convenzioni a favore dei dipendenti di tutti i suoi associati (quasi 94.000 lavoratori, numero in continua crescita) come misura di mobility management.

Una riflessione: in una strada fuori città è il monopattino ad essere un intruso ed è il suo conducente che dovrebbe, qualora la potesse percorrere, stare attento alle automobili. Ma in città non sono i cittadini a piedi, in bicicletta o in monopattino a essere degli intrusi, ma l'automobilista, che dovrebbe sentirsi come un elefante in una cristalleria e per dirla con il compianto Alberto Sordi dovrebbe "avanzare come in punta di piedi, con molta religiosità" e invece con le modifiche che il disegno di legge propone è come se si dicesse che la causa dell'incidentalità è la velocità ridotta del monopattino anziché quella elevata dell'automobile.

Di contro si propone di estendere la disciplina dei monopattini in sharing, che si sostanzia nella dotazione di sistemi che non consentano di percorrere strade pericolose e che limitino la velocità oltre che nell'obbligatorietà dell'assicurazione e di identificazione dell'utente, anche al settore privato.

Si propone, infine, di valutare il collegamento diretto di un incentivo (sia per i monopattini elettrici sia per le biciclette, siano esse a pedalata assistita o a trazione muscolare), ad esempio di 25 centesimi di euro per ogni chilometro percorso, all'articolo 208 che consentirebbe di disporre di un budget stabile per le Municipalità per implementare questa efficace strategia di mobilità sostenibile. In alternativa, o in aggiunta, valutare l'opportunità di incentivare l'acquisto di biciclette nuove da parte dei cittadini (misura che ha avuto un evidente successo in passato) collegandola in maniera diretta all'articolo 208, garantendo alle Municipalità l'accesso a un budget dedicato e stabile.

Il Presidente

(Ing. Lorenzo Bertuccio)

