

**Camera dei Deputati
IX Commissione Trasporti**

**Audizione Clean Cities Campaign
Roma, 8 Novembre 2023**

**VALUTAZIONE DELLE PROPOSTE DI LEGGE C.1435, C.1265, C.526,
C.718, C.892 E ALTRE, RECANTI MODIFICHE AL CODICE DELLA
STRADA**

Osservazioni preliminari su ciclabilità, sicurezza stradale e limiti di velocità

Negli ultimi anni in Italia come nel resto d'Europa la domanda di ciclabilità è in crescita.

Non si tratta di un fenomeno nuovo: l'Italia è stato a lungo un paese di pedoni e di biciclette, prima che a partire dagli anni '50 le automobili diventassero il mezzo di locomozione preferito, acquisendo rapidamente un primato che ci ha portato a guidare, ormai da lungo tempo, la classifica in Europa per il numero di automobili per 1000 abitanti: 663.

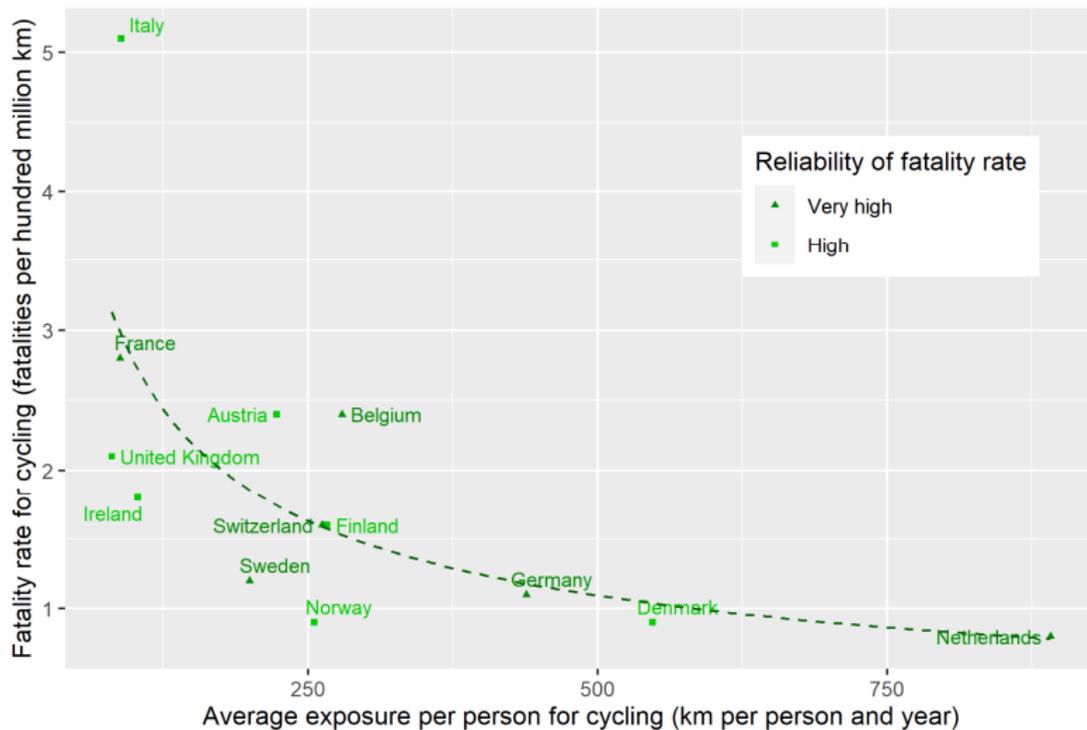
A partire dai lockdown del 2020, con l'inizio della pandemia di covid-19, tuttavia, gli italiani, come i loro concittadini europei, hanno riscoperto i benefici e i vantaggi del muoversi in bicicletta in termini di salute, riduzione dell'inquinamento dell'aria e dei gas climalteranti.

Ciononostante la quota modale della bicicletta sul totale degli spostamenti resta ferma intorno al 3-4%.

Le ragioni sono molteplici, ma le due principali sono evidenti: la mancanza di sicurezza sulle nostre strade per gli utenti vulnerabili della strada, e l'assenza di adeguate infrastrutture per la ciclabilità.

L'Italia, rispetto ad altri paesi europei, è un paese estremamente pericoloso per chi si sposta in bicicletta. Fatta eccezione per l'anno 2020, le persone morte mentre si spostavano in bicicletta supera puntualmente le 200 unità. Un bilancio inaccettabile, specie se comparato ad altri paesi europei.

Un'analisi dell'OCSE e International Transport Forum¹ sugli anni 2011-2015, quindi ben prima che si moltiplicassero le cosiddette covid-lanes, ovvero le ciclabili pop-up emergenziali in ambito urbano, registra una media di quasi 270 morti in bicicletta in Italia, a fronte di poco più di cinquemila milioni di chilometri percorsi in bicicletta nell'intero Paese. Nei Paesi Bassi i morti erano la metà, nonostante il numero dei chilometri percorsi sia il triplo che in Italia (v. fig.).



L'Italia è un paese molto poco ciclabile.

Un'analisi pubblicata da Clean Cities, FIAB, Legambiente e Kyoto Club nel Novembre 2022 su dati ISTAT mostra come in media le città italiane abbiano appena 2,8 km di infrastrutture ciclabili per diecimila abitanti, contro gli 8 km di Copenaghen e i 20 di Helsinki. Una media che nasconde grandi disparità regionali: nelle sole città emiliano-romagnole i chilometri di corsie e piste ciclabili (1.439) sono il triplo di quelli presenti in tutte le città del sud, isole comprese (465).

Il risultato è una diffusa percezione di insicurezza, che scoraggia anche chi in bicicletta si sposterebbe volentieri.

La metà dei bambini e adolescenti (6-17 anni) intervistati in un recentissimo sondaggio realizzato da Yougov per conto di Clean Cities, ha citato la mancanza di sicurezza come la ragione principale per la quale non ci si sposta di più a piedi o in bici per andare a scuola.

¹ *Exposure-Adjusted Road Fatality Rates for Cycling and Walking in European Countries (2018)*
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/exposure-adjusted-road-fatality-rates-cycling-walking-eu-rope.pdf>

Dal momento che l'Italia ha ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione, e che il settore dei trasporti risulta tuttora essere la fonte di quasi un terzo del totale delle emissioni di CO₂eq italiane, nonché una delle fonti primarie dell'inquinamento dell'aria (in particolare NO₂, PM_{2.5} e O₃), ridurre l'uso dell'automobile a favore di altre modalità di spostamento, inclusa la bicicletta, sarà necessario, oltre ad una decisa elettrificazione del parco veicolare, per poter raggiungere tali obiettivi.

Senza migliorare la sicurezza di chi si sposta a piedi o in bicicletta, ciò non sarà però possibile. I dati ISTAT del 2022 sugli incidenti citano la velocità, insieme alla distrazione e al mancato rispetto delle precedenza agli incroci, come le principali cause degli incidenti. Un pezzo importante della soluzione non può che essere l'abbassamento dei limiti di velocità, soprattutto in ambito urbano, teatro di oltre il 73% degli incidenti.

A velocità più ridotte, non solo la mortalità si abbassa drasticamente, passando da quasi il 90% oltre i 50km/h al 5% sotto i 30km/h (v. fig.)², ma si riducono anche le conseguenze legate all'eventuale distrazione o al mancato rispetto delle precedenza.

Chance of Fatality by Impact Speed

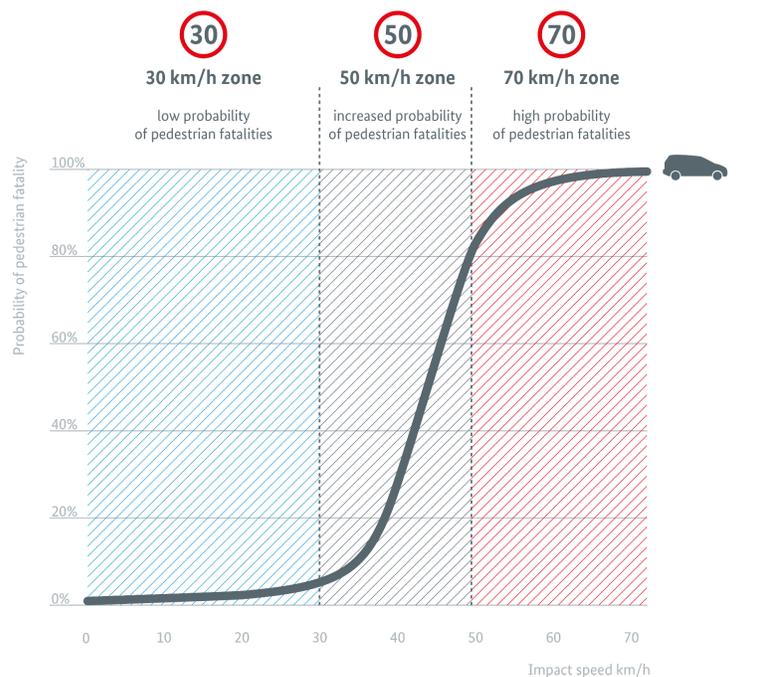


Illustration based on Petersen (2004, p.21), Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities, Module 24, Land Use Planning and Urban Transport. ©2022 https://www.org/rev/content/documents/resources/4_Sourcesbook_24_Land-Use-Planning-and-Urban-Transport_EN.pdf (accessed: 20.09.2022)

TUMI @TUMInitiative
transformative-mobility.org
Transformative Urban Mobility Initiative

² Illustrazione di Transport and Urban Mobility Initiative (TUMI) basata su Petersen (2004), *Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities*

In tutte le città europee (ad esempio Bruxelles, Bilbao, Helsinki) in cui è stato applicato un limite generalizzato dei 30km/h il numero delle fatalità è crollato immediatamente, in alcuni casi anche dimezzandosi.

Valutazione della proposta di riforma del Codice della Strada - C.1435

Nelle premesse di questa proposta di riforma si citano i dati ISTAT del 2022 sulle principali cause di incidente, ricordando che quasi 4 incidenti su dieci sono causati da velocità elevata, distrazione alla guida e mancato rispetto delle precedenza. Tale evidenza dovrebbe indurre a seguire l'esempio della Spagna, che con una legge nazionale ha abbassato il limite di velocità nelle aree urbane da 50km/h a 30km/h, con impatti più che positivi soprattutto sui morti e i feriti.

Invece, l'impianto complessivo della proposta di legge aggredisce principalmente due ambiti:

1. la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti (che combinati contano per circa il 14% dei sinistri);
2. le biciclette (erroneamente definite elettriche, mentre sono tutt'al più a pedalata assistita) e i monopattini elettrici, rei di aver visto aumentare il numero di incidenti che li vede coinvolti.

Ridurre, se non azzerare, gli incidenti causati dall'uso di alcol e droghe è un obiettivo importante, ma va segnalato come questi incidenti costituiscano solo una minoranza del totale dei sinistri, inclusi quelli mortali: sono di più i casi in cui un pedone è stato ucciso da un veicolo che non ha rispettato le strisce pedonali, eppure non si ravvisano in questa proposta di legge soluzioni a questo problema.

Per quanto riguarda i monopattini elettrici, se la crescita nel numero totale degli incidenti è certamente un dato da non sottovalutare, va comunque inquadrato rapportandolo alla pressoché equivalente crescita della quota modale del monopattino: più monopattini in circolazione, più incidenti. Peraltro, nel 2022 si sono registrati 16 morti in monopattino, e di questi 15 erano i conducenti dei monopattini stessi, e solo uno era un pedone. Per fare un confronto, nello stesso anno sono morte 15 persone in incidenti con trattori agricoli.

La riforma del Codice della Strada in esame viene presentata già dal frontespizio come la risposta ai "problemi della circolazione stradale di maggiore impatto sociale", ma a nostro giudizio essa avrà un impatto nullo o addirittura negativo sulla sicurezza nelle nostre strade.

Le ragioni principali sono tre:

1. L'inasprimento delle pene per chi guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti avrà un debolissimo effetto deterrente aggiuntivo. Assai più efficace sarebbe invece intervenire per via amministrativa, attivando e organizzando meglio i controlli delle varie forze di polizia: oggi il 40% circa delle multe sono per violazioni della sosta, il 40% per eccesso di velocità e solo una percentuale residuale per guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti.
2. La riforma di fatto aumenterà la libertà di circolare nelle città per i veicoli più veloci e pesanti (quelli a motore: auto, moto, camion, ecc.) e ridurrà invece lo spazio e la sicurezza

per gli utenti più vulnerabili della strada, a partire da ciclisti e pedoni, con una vera e propria controriforma su infrastrutture ciclabili, ZTL, parcheggi e autovelox.

3. Non c'è alcuna modifica efficace e in alcuni casi c'è un peggioramento delle norme di prevenzione delle cause della stragrande maggioranza degli incidenti, e soprattutto di quelli mortali: alta velocità, distrazione alla guida, mancate precedenza, etc.

Su quasi 166mila incidenti registrati nel 2022, oltre 103mila sono stati causati in modo univoco dal conducente di un veicolo a motore, e altri 42mila da un concorso di colpa, per la gran parte con altri veicoli a motore. Solo due conducenti sono deceduti perché un pedone aveva attraversato la strada irregolarmente, mentre dei 485 pedoni morti, 122 sono deceduti perché un veicolo li ha falciati sulle strisce pedonali, e altrettanti per cause riconducibili esclusivamente al comportamento di guida del conducente del veicolo a motore.

Nulla di tutto ciò viene affrontato o risolto da questa proposta di riforma del Codice della Strada, quando sappiamo bene che l'unico modo efficace, provato in centinaia di città europee, per ridurre l'incidentalità e i morti è l'applicazione del limite di velocità dei 30 km/h o inferiori su strade urbane, dove peraltro avvengono i tre quarti degli incidenti. Infatti, in tutte le città europee (ad esempio Bruxelles, Bilbao, Helsinki) in cui è stato applicato un limite generalizzato dei 30 km/h il numero delle fatalità è crollato immediatamente, in alcuni casi anche dimezzandosi.

Desta inoltre grande preoccupazione il fatto che la riforma di fatto legni le mani ai sindaci e alle amministrazioni comunali, esautorandoli su una varietà di temi e politiche cruciali per la transizione delle nostre città verso una mobilità più sostenibile e a zero emissioni, nonché normando in modo univoco e dettagliato materie su cui è essenziale lasciare alle amministrazioni locali ampi margini di discrezionalità, nel rispetto del principio di sussidiarietà e per consentire ai sindaci di applicare soluzioni e regole adatte al contesto locale.

In particolare:

- a. ZTL (art. 15 comma 1 lettera b): la proposta di legge prevede che, per poter istituire una nuova ZTL debbano sussistere congiuntamente le esigenze di tutela della qualità dell'aria e del patrimonio storico, e subordina l'istituzione della ZTL a un nuovo decreto ministeriale, che limiterà ulteriormente l'autonomia dei Comuni, stabilendo centralmente quali Comuni possono istituire ZTL (oggi tutti), veicoli esentati, parametri critici di qualità dell'aria sotto i quali non è possibile attivare la ZTL, etc. Vengono introdotte peraltro formulazioni alquanto vaghe sulle esigenze della produzione e il rispetto di criteri di adeguatezza e proporzionalità che avranno come unico effetto quello di esporre qualsivoglia misura di restrizione del traffico a complessi ricorsi e alle interpretazioni dei TAR, facendo venir meno per cittadini e operatori economici quella certezza delle regole necessaria a pianificare le proprie scelte di consumo e d'investimento.
- b. Sosta (art. 13 comma 1, lettera a, n. 1.3 e 4): le disposizioni di questo articolo comprimono l'autonomia dei Comuni nella regolazione e tariffazione della sosta,

che è una tipica ed efficace leva di gestione della mobilità urbana e del suolo pubblico di loro competenza. Anche qui la tariffazione è assoggettata a un nuovo decreto ministeriale che stabilirà centralmente massimali tariffari, veicoli esentati e altre condizioni limitative.

- c. Ciclabilità (art. 8 comma 2): rispetto all'attuale norma, viene peggiorata e ristretta la fattispecie della corsia ciclabile, tra le altre cose bloccandone di fatto l'applicazione con effetto immediato nelle more dell'approvazione di un nuovo decreto e rimuovendo dalla norma primaria tutti gli elementi di segnaletica prima presenti e indispensabili per applicarla in via diretta. Ne viene inoltre limitata l'applicabilità generale, subordinandola all'impossibilità accertata di creare una pista ciclabile, così togliendo la valutazione della soluzione migliore nel caso concreto da parte del progettista. Discorso simile per altre previsioni del d.l. Semplificazioni che hanno consentito in questi anni un salto in avanti nell'infrastrutturazione leggera per la ciclabilità urbana, cui è corrisposto un aumento del numero delle persone che scelgono di muoversi in bicicletta, riducendo traffico, inquinamento dell'aria ed emissioni climalteranti.

La proposta di riforma si regge infine su un equivoco di fondo: che il numero elevato di incidenti e di morti sulle nostre strade sia in qualche modo dovuto alla purtroppo limitata crescita della mobilità attiva e ai comportamenti degli utenti vulnerabili della strada, che vanno quindi segregati il più possibile e vessati con obblighi di legge quali quello dell'uso del casco per le biciclette che appaiono prima facie di buon senso ma che si sono rivelati, ovunque siano stati applicati, controproducenti in quanto costituiscono un'ulteriore barriera all'ingresso che scoraggia più utenti di quanti ne salva, al contrario di campagne di sensibilizzazione sul tema che inducono chi già fa uso regolare della bicicletta a proteggersi almeno da alcuni tipi di incidenti, ovvero quelli che non coinvolgono veicoli a motore: se si viene sbalzati di sella da un'auto ai 50 km/h o a velocità ancora superiori, il casco può fare poco per attutire un urto equivalente alla caduta da un terzo/sesto piano a seconda che il veicolo viaggi ai 50 km/h o ai 70 km/h (velocità purtroppo frequentissima in ambito urbano e regolarmente superata dai veicoli a motore sulle strade a maggior scorrimento e rettilinee).

Ci si muove quindi in senso opposto a quanto sperimentato con successo in altri grandi paesi europei, laddove si identifica correttamente nel comportamento alla guida dei conducenti di veicoli a motore il principale ambito di intervento, ad esempio istituendo un criterio di responsabilità crescenti al crescere del peso e delle dimensioni del veicolo.

Inoltre l'equiparazione tra bicicletta a pedalata assistita e monopattini elettrici è del tutto ingiustificata: i due tipi di veicoli andrebbero regolati in modo completamente diverso, trattandosi nel primo caso di biciclette sempre e comunque spinte dalla forza delle gambe e in cui la batteria elettrica fornisce un alleggerimento dell'inerzia dei pedali in salita e nelle ripartenze, staccandosi al raggiungimento dei 25 km/h (velocità già facilmente raggiungibile e superabile da un qualunque ciclista non sportivo in pianura e sulla lunga distanza); nel secondo caso di veicoli di micromobilità esclusivamente elettrica, e su cui peraltro si innesta il problema dei monopattini non omologati CE

acquistati online e di fatto truccati per raggiungere velocità già oggi illegali e che continueranno ad esserlo anche qualora le disposizioni previste da questa proposta diventassero legge dello Stato.

In conclusione, sembra che la proposta di legge in oggetto faccia di tutto per evitare di affrontare i veri nodi e le vere cause dell'incidentalità, avallando ulteriormente una narrazione che identifica il diritto alla mobilità con il diritto per chi conduce un veicolo a motore di utilizzarlo e parcheggiarlo ovunque e comunque, senza l'intralcio creato da utenti più vulnerabili della strada e senza soverchie restrizioni motivate da esigenze sanitarie o ambientali. In questo modo si viola invece il diritto alla mobilità di tutti gli altri utenti della strada, costretti a dividersi spazi assai più risicati e a muoversi in contesti urbani completamente dominati dai veicoli a motore.

Al contrario riteniamo, in linea con diverse delle altre proposte di legge accorpate nell'esame della Commissione, che garantire il diritto alla mobilità significa fare in modo che ciascun cittadino abbia a disposizione e possa usare in sicurezza una pluralità di alternative di trasporto tra le quali scegliere.

Norme da modificare o stralciare dalla proposta di legge C. 1435

| Ddl | Oggetto | Motivazione | Richiesta |
|--------------------------------------|---|--|---|
| Art. 6, c. 1, lett. c) capov. 2-bis) | Violazioni plurime di ZTL e aree pedonali | La disposizione riduce l'efficacia deterrente della sanzione e rischia anzi di favorire gli accessi non autorizzati a ZTL e aree pedonali, consentendo ai conducenti di veicoli non autorizzati di entrarvi anche ripetutamente nella stessa giornata 'al costo' di una sola sanzione (anziché, com'è correttamente nel codice vigente, di una sanzione per ciascun accesso non autorizzato). Ciò costituirebbe de facto una violazione dell'autonomia dei Comuni nella gestione della mobilità urbana, rendendo inefficaci, a causa dell'alleggerimento dell'apparato sanzionatorio delle violazioni, strumenti indispensabili di loro competenza come le zone a traffico limitato e le aree pedonali. | Si chiede di stralciare questa disposizione dal disegno di legge e di non modificare la norma attualmente vigente. |
| Art. 6, c. 1, lett. d), | Uso dei dispositivi di controllo | La disposizione (n. 1) comprime l'autonomia dei Comuni nell'esercizio dei poteri di polizia stradale per l'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico (non solo gli | Si chiede di: - stralciare dal disegno di legge |

| | | | |
|----------------------------|---------------------------|---|---|
| <p>n. 1 e n. 2</p> | <p>automatico</p> | <p>autovelox, ma qualsiasi tipo di telecamera per qualsiasi tipo di infrazione), sottoponendoli ad un nuovo e finora non previsto regolamento ministeriale, che ne dovrebbe fissare condizioni di installazione e di uso.</p> <p>Inoltre, la medesima disposizione restringe le possibilità di accertamento automatico delle violazioni, circoscrivendo il richiamo al solo comma 3 dell'art. 146: ciò significherebbe non poter più accertare con strumenti elettronici le violazioni generali alla segnaletica stradale, in contrasto con le finalità di sicurezza stradale del disegno di legge stesso.</p> <p>Ancora, la stessa disposizione sembra far venir meno la possibilità, oggi piena, di accertamento automatico delle violazioni in materia di sosta, limitandola alle sole fattispecie di sosta riservata a particolari categorie.</p> <p>Infine, l'altra disposizione (n. 2) sembra far venire meno la possibilità, oggi prevista, di accertamento automatico delle violazioni in materia di copertura assicurativa obbligatoria, senza necessità di presenza degli organi di polizia stradale.</p> | <p>il seguente periodo della disposizione in questione: "Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento"; - reintrodurre il richiamo all'articolo 146 nella sua totalità; - inserire il richiamo all'art. 158 nella sua totalità, senza specificazioni e limitazioni.</p> |
| <p>Art. 8</p> | <p>Ciclabilità</p> | <p>Le disposizioni restringono pesantemente le caratteristiche, i presupposti e le condizioni d'uso delle nuove fattispecie ciclabili introdotte con il D.L. 76/2020 (cd. "Decreto Semplificazioni").</p> <p>Ciò rappresenterebbe un grave pregiudizio all'autonomia dei Comuni, che si vedrebbero di fatto sottrarre o comunque enormemente ridimensionare proprio quegli strumenti che si sono rivelati decisivi dal 2020 ad oggi per accelerare, semplificare e rendere di stampo europeo l'infrastrutturazione ciclabile delle città italiane.</p> <p>Ciò si tradurrebbe anche in una riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili, proprio in una fase storica di grandi investimenti da realizzare con soluzioni semplici e in tempi stringenti.</p> | <p>Si chiede di stralciare l'intero articolo 8 dal disegno di legge in questione e di non modificare le norme attualmente vigenti.</p> |

| | | | |
|---|--------------|---|--|
| | | <p>Peraltro, non risulta alcun comprovato motivo reale di sicurezza stradale che renda necessario modificare nell'immediato queste norme del codice vigente, che al contrario in questi anni, dati alla mano, hanno dimostrato la loro piena efficacia e sicurezza: aumento dell'estensione dell'infrastruttura ciclabile urbana e dei flussi di ciclisti, in misura molto maggiore rispetto al passato proprio grazie ad esse, senza alcuna evidenza di ripercussioni dirette negative sull'incidentalità.</p> <p>Paradossalmente, per di più, l'indebolimento delle fattispecie ciclabili in parola avrebbe come effetto quello di impedire, complicare o rallentare gli interventi infrastrutturali tesi proprio a promuovere e mettere in sicurezza la circolazione delle biciclette nelle aree urbane, in contrasto con l'oggetto stesso del disegno di legge.</p> | |
| Art. 13, c. 1, lett. a), n. 1.3 e n. 4 | Sosta | <p>Le due disposizioni comprimono l'autonomia dei Comuni nella regolazione e tariffazione della sosta, che è una tipica ed efficace leva di gestione della mobilità urbana e del suolo pubblico di loro competenza.</p> <p>La prima disposizione, infatti, assoggetta la tariffazione a un nuovo decreto ministeriale che stabilirà centralmente massimali tariffari, veicoli esentati e altre condizioni limitative.</p> <p>La seconda disposizione, inoltre, rafforza l'obbligo di istituire stalli di sosta gratuiti, riducendo l'ambito di tariffazione della sosta.</p> | Si chiede di stralciare dette disposizioni dal disegno di legge in questione e di non modificare le norme attualmente vigenti. |
| Art. 15, c. 1 | ZTL | <p>La disposizione pregiudica gravemente l'autonomia dei Comuni nella istituzione e regolamentazione delle ZTL e restringe pesantemente le possibilità applicative di questo strumento, che rappresenta da decenni una leva fondamentale di gestione della mobilità urbana e dello spazio pubblico nelle città.</p> <p>La disposizione, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - restringe in modo irragionevole le condizioni di applicabilità della ZTL, prevedendo che debbano sussistere congiuntamente le esigenze di tutela della qualità dell'aria e del patrimonio storico, che invece possono essere alternative; - assoggetta la ZTL ad interessi estranei alle finalità | Si chiede di stralciare l'intero comma 1 dell'articolo 15 dal disegno di legge in questione e di non modificare le norme attualmente vigenti. |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>sancite dall'articolo 1, comma 1 del codice della strada, come le esigenze della produzione;</p> <ul style="list-style-type: none"> - rende la ZTL più facilmente attaccabile e annullabile in caso di impugnazione al TAR, inserendo nuovi criteri generici di adeguatezza e proporzionalità; - subordina la ZTL a un nuovo e finora non previsto apposito decreto ministeriale, che limiterà ulteriormente l'autonomia dei Comuni, stabilendo centralmente quali Comuni possono istituire ZTL (oggi tutti), veicoli esentati, parametri critici di qualità dell'aria sotto cui non è possibile attivare la ZTL, standard di servizio pubblico, etc. <p>Paradossalmente, l'indebolimento della fattispecie della ZTL, rendendo più difficile limitare e contenere il traffico motorizzato nelle città, avrebbe come effetto di peggiorare la sicurezza stradale nelle aree urbane, in contrasto con l'oggetto stesso del disegno di legge.</p> | |
|--|--|--|--|

Valutazione delle altre proposte di legge

C. 1265 - Morassut

La proposta di legge per città 30km/h a prima firma Morassut rappresenta un tentativo avanzato e sistematico di affrontare non solo il tema della sicurezza stradale, ma più in generale quello di come le nostre città possono e devono diventare luoghi più vivibili e in cui venga garantito il diritto alla mobilità di tutti (non solo dei conducenti di veicoli a motore).

Particolarmente apprezzabili e di molto migliorative rispetto alla proposta di legge C. 1435, risultano le seguenti previsioni:

- Art. 3 - Principio responsabilità
I conducenti dei veicoli che per massa e velocità possono causare i danni maggiori in caso di collisione devono avere la massima responsabilità di prendersi cura e di ridurre il pericolo per gli altri utenti (veicoli a motore verso utenti non motorizzati e ciclisti verso pedoni).
- Art. 4 - Nuovi limiti di velocità in città
Come per le proposte a prima firma Iaria e Santillo, si valuta positivamente l'introduzione di un limite dei 30 km/h per le strade di quartiere (tipo E), le strade ciclabili (tipo E-bis), le strade locali (tipo F) e gli itinerari ciclopedonali (tipo F-bis)
- Art. 6 - Zone e strade residenziali e scolastiche

L'introduzione di un limite di velocità ulteriormente ridotto e la priorità data a pedoni e bici, nonché le misure speciali di protezione dei bambini nel caso delle strade scolastiche, e l'inibizione del traffico di attraversamento nel caso delle zone e strade residenziali consentirebbero di trasformare buona parte delle strade più frequentate in luoghi effettivamente sicuri e quindi vissuti.

- Art. 12 - Più poteri di controllo: velocità e altre violazioni pericolose
Si valuta positivamente la possibilità qui prevista per i Comuni di installare o usare **autovelox** fissi o mobili con meno autorizzazioni e più ambiti di applicazione, in particolare per quanto riguarda quei **comportamenti che sono statisticamente più pericolosi per la sicurezza**, quali guida al cellulare, mancato rispetto delle precedenza agli incroci e sulle strisce pedonali e ciclabili, sorpassi azzardati.
- Art. 13 - Limitazioni al traffico
Quest'articolo prevede che i Comuni possano limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli, per prevenire e ridurre non solo l'inquinamento ma anche gli incidenti stradali.
- L'intero Titolo V, infine, sulle campagne di educazione, informazione e comunicazione, riscuote una valutazione più che positiva per il contributo che esso darebbe al cambiamento della cultura della strada e della mobilità.

C. 526 - Berruto

È necessario sensibilizzare i conducenti dei veicoli più pesanti e più pericolosi sulla vulnerabilità degli altri utenti della strada.

Accogliamo con favore la proposta di legge C. 526 a prima firma Berruto.

C. 892 - Iaria

Per quanto riguarda nello specifico l'art. 1 comma 1 punto a della proposta di legge, vediamo con favore l'attribuzione di nuovi limiti di velocità in base alla classificazione delle strade, rilevando che tale approccio consentirebbe di lasciare una certa discrezionalità ai sindaci sulla base delle caratteristiche dello spazio urbano delle proprie città.

C. 718 - Santillo

Come per la C. 892, l'introduzione di un limite 30km/h su strade E ed F è auspicabile per migliorare le condizioni di sicurezza sulla strada per tutti.