



THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

Camera dei deputati

IX Commissione Trasporti

**AC 1435**

**Disegno di legge**

**Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione  
del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n.  
285**

Relazione

audizione ECCO think tank

9 novembre 2023

Fondazione Think Tank Ecco ETS  
Via Mecenate 84/8 – 20138 Milano  
C.F. 97883510154  
I.V.A. 12293360967  
S.D.I. M5UXCRI

**SEDI OPERATIVE:**

Giardini Pippa Bacca, entrata  
Via Tommaso da Cazzaniga - 20121 Milano  
Via del Quirinale, 26 - 00184 Roma

e-mail: [info@eccoclimate.org](mailto:info@eccoclimate.org)  
PEC: [eccoclimate@pec.it](mailto:eccoclimate@pec.it)  
[www.eccoclimate.org](http://www.eccoclimate.org)

## CONSIDERAZIONI GENERALI

Come recita l'articolo 1 del D.L. 30 aprile 1992 n. 285 e ss.mm.ii. (c.d. nuovo codice della strada), **la sicurezza e la tutela della salute delle persone e dell'ambiente** nella circolazione stradale rientrano nelle finalità di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato. Le norme e i provvedimenti attuativi ispirati dal codice si riferiscono ai principi della **sicurezza stradale e della mobilità sostenibile**, con l'obiettivo di ridurre i costi economici, sociali e ambientali derivanti dal traffico veicolare, migliorare il livello e la qualità della vita dei cittadini anche attraverso un più razionale utilizzo del territorio, di migliorare la fluidità della circolazione, di promuovere l'uso di velocipedi, più comunemente dette biciclette.

Sempre all'articolo 1, il codice vigente insiste sulla necessità di ridurre il numero di incidenti stradali in ottemperanza agli obiettivi e indirizzi della Commissione europea e nel quadro del Piano nazionale della sicurezza stradale, definito dal Ministero dei trasporti (Delibera CIPES 14 aprile 2022). Sottolineando l'importanza di un approccio olistico alla sicurezza stradale con metodologie di intervento **evidence-based**, il Piano individua gli **elementi essenziali che riguardano la sicurezza stradale**, tra cui le infrastrutture stradali, per come vengono progettate e utilizzate, la sicurezza dei veicoli, la velocità dei veicoli. In particolare, il Piano evidenzia che per limitare le conseguenze degli incidenti **occorre limitare la velocità dei veicoli** tenendo conto dei possibili eventi e dei soggetti potenzialmente coinvolti, nonché delle **limitazioni fisiche del corpo umano per tollerare le azioni di impatto senza subire danni**. In sintesi, dove ci sono rischi di impatto tra veicoli e soggetti a rischio su veicoli non motorizzati, ovvero nella maggior parte del territorio delle aree urbane, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h.

Rispetto a queste esigenze, il disegno di legge AC 1435 "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285", **sembra intervenire con una visione parziale**. Da un lato, inasprisce le sanzioni per comportamenti di guida scorretti, se non devianti, come nel caso della guida in stato di ebbrezza, e dall'altro non interviene su una delle principali cause di incidentalità e mortalità stradale, ovvero la velocità dei veicoli.

Il disegno di legge manca, infatti, di intervenire con ulteriori **misure di deterrenza alle violazioni dei limiti di velocità**, ad esempio inasprendo le sanzioni, come anche suggerito da ANCI in fase di consultazione. All'opposto, interviene con modifiche dell'attuale impianto normativo (art. 6 comma 1, lettera d, punti 1 e 2) tese a **comprimere l'autonomia dei comuni** nell'esercizio dei poteri di polizia stradale per l'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico, a valere sulla velocità, come sulla sosta e la segnaletica stradale in generale. La modifica introduce il vincolo che gli accertamenti debbano essere effettuati *per mezzo di dispositivi approvati od omologati ai sensi di appositi regolamenti ministeriali* [attraverso i quali sono anche] *definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo [...]*, fattispecie non prevista nella normativa vigente e foriera di riduzione dell'autonomia istituzionale degli enti locali in materia.

Il disegno di legge interviene in senso opposto anche rispetto all'efficacia **di misure di gestione e pianificazione della mobilità urbana in un'ottica di sicurezza e sostenibilità**, sia alleggerendo le sanzioni per le violazioni delle zone a traffico limitato e le aree pedonali (art. 6 comma 1, lettera c, 2bis), sia **pregiudicando l'autonomia dei Comuni nel disporre limitazioni della circolazione per accertate e prioritarie esigenze di prevenzione dell'inquinamento** (art. 15, comma 1, lettera a), contrariamente al parere espresso da ANCI in fase di consultazione.

Quest'ultima proposta di modifica della vigente normativa, infatti, vincola pretestuosamente la possibilità di intervenire con limitazioni del traffico al sussistere, "congiuntamente", di esigenze di tutela della qualità dell'aria e del patrimonio culturale, quando invece questi due aspetti possono e devono essere alternativi. Inoltre, assoggetta le decisioni a generici criteri di adeguatezza e proporzionalità, rendendo più **facilmente impugnabili** le decisioni, e a non meglio precisate esigenze di mobilità, in netta contraddizione con il già citato articolo 1, comma 1 dell'attuale codice.

**La modifica, inoltre, subordina l'istituzione di limitazioni del traffico a un nuovo, e finora non previsto, decreto ministeriale, che stabilisca le tipologie di Comuni possono avvalersi di tale facoltà, nonché le categorie dei veicoli non soggetti a limitazioni e i parametri di qualità dell'aria ai quali è subordinata la limitazione.**

In merito alla **mobilità ciclistica**, che è un altro elemento essenziale di una mobilità sostenibile, le modifiche di cui all'articolo 8 del disegno di legge restringono le caratteristiche, i presupposti e le condizioni d'uso delle fattispecie ciclabili recentemente introdotte dal D.L. n. 76 del 2020 (cd. "Decreto Semplificazioni") **ridimensionando gli strumenti attualmente a disposizione dei Comuni per l'infrastrutturazione ciclabile**. Questo aspetto rende, di fatto, meno sicuro l'utilizzo di questa modalità di trasporto per gli utenti, con il rischio di un incremento dell'incidentalità, in direzione contraria rispetto alle intenzioni del disegno stesso.

Nel dettaglio, le modifiche proposte dal disegno di legge intervengono togliendo dalla norma primaria gli elementi di segnaletica necessari a rendere le piste ciclabili efficaci, riducendone di fatto la fattibilità. Inoltre, viene eliminata la possibilità di una doppia corsia ciclabile a uso promiscuo, che consentiva di adattare lo strumento a specifiche esigenze progettuali. Viene ristretta la possibilità di corsie a doppio senso ciclabile, viene peggiorata e ristretta la fattispecie zona di attestamento ciclabile (o casa avanzata, per la norma vigente, ossia quello spazio di carreggiata dedicata esclusivamente alle biciclette e altri velocipedi, al fine di potersi arrestare in sicurezza, in posizione avanzata rispetto agli altri veicoli, ad esempio in prossimità di semafori). Viene eliminato l'obbligo per conducenti di veicoli a motore di dare la precedenza alle biciclette; vengono eliminate le possibilità di consentire la circolazione delle biciclette sulle corsie preferenziali, la necessità di rendere riconoscibili le strade ciclabili urbane mediante specifica segnaletica orizzontale. L'obbligo per i conducenti di veicoli a motore di dare precedenza ai ciclisti nelle aree a loro dedicate di dare la precedenza ai ciclisti, è sostituito da un **generico e inapplicabile obbligo di prestare particolare attenzione**. L'obbligo di distanza di sicurezza di un metro e mezzo nelle fasi di sorpasso è reso inefficace dall'inciso "ove le condizioni lo consentano".

Per quel che riguarda la parte di **delega al governo** del Titolo V, si ritiene rischioso aprire alla prospettiva di un aumento dei limiti di velocità (art. 17, comma 3, lettera q), considerato che la velocità è una delle primissime cause di incidentalità mortale ed è in ogni caso sempre fattore di aggravamento degli effetti delle altre violazioni. Inoltre, si ritiene che le proposte in **merito alla ciclabilità** (e in particolare quanto previsto all'art. 17 comma 3 lettera e) si riferiscano all'idea, errata, che il problema della sicurezza dei ciclisti siano i comportamenti dei ciclisti stessi e le infrastrutture ciclabili, anziché il traffico motorizzato (a cui, secondo ISTAT 2021, è

imputabile il 94% degli incidenti stradali). In questo senso la soluzione non può essere aggravare le regole di comportamento per i ciclisti, rivedere in senso restrittivo le regole di circolazione delle bici, circoscrivere la realizzazione delle infrastrutture ciclabili, limitando tra l'altro l'autonomia dei Comuni nella progettazione e regolazione della mobilità urbana.

## OSSERVAZIONI

Per quanto sopra esposto, si ritiene opportuno rivedere se non stralciare dal Disegno di Legge prioritariamente le seguenti disposizioni:

- Art. 6 comma 1, lettera c) capoverso 2-bis – Sulle modifiche per le violazioni plurime di ZTL e AP;
- Art. 6 comma 1, lettera d) n. 1 e n. 2 – Sulle modifiche per i dispositivi di controllo automatico delle violazioni;
- Art. 8 tutto – Sulle modifiche alla disciplina della ciclabilità;
- Art. 15 comma 1 – Sulla limitazione della circolazione dei veicoli a motore per esigenze di inquinamento e qualità dell'aria;
- Art. 17 comma 3, lettera e) – Sulla delega per la revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi;
- Art. 17 comma 3, lettera q) – Sul miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità.

Si ritiene inoltre opportuno modificare o integrare le norme del Disegno di Legge al fine di recepire le proposte di modifica al Codice della Strada avanzate da ANCI in sede di consultazione, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- ampliamento dei controlli automatici della velocità;
- estensione del controllo automatico delle violazioni;
- interventi per infrastrutture di moderazione del traffico e della velocità.