**Camera dei Deputati**

**IX Commissione Trasporti**



**Audizione**

**ASSOCIAZIONE SALVAICICLISTI ROMA**

**Roma 23 maggio 2023**

**VALUTAZIONE SULLE PROPOSTE DI LEGGE C. 526, C. 718 E C. 892**

**RECANTI MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA IN MATERIA DI**

**SICUREZZA STRADALE DEI CICLISTI E DI LIMITI DI VELOCITÀ**

Per poter prevenire i sinistri stradali e migliorare **la sicurezza sulle strade, soprattutto urbane, occorre rivede il regime della velocità** attualmente vigente, infatti come è a tutti noto il 55% dei morti nelle nostre città è dovuto a sole tre cause: **eccesso di velocità, mancata precedenza e guida distratta**.

Considerata tale situazione **è fondamentale partire dalle città, in quando il 73% degli incidenti avviene su strade urbane, dove vi è una difficoltà di convivenza tra le diverse tipologia di utenti della strada**, dovuta soprattutto all’eccessivo numero di autoveicoli circolanti in proporzione al numero degli abitanti. Tale allarme è ancora più evidente in quanto: **il 44% delle vittime lascia la vita in incidenti in città**. Questo dato ci discosta **dall’Europa, dove la media è il 39%** (Anno 2019), mentre nella maggior parte dei Paesi è al disotto del 32%.

L**’ISFORT** (19° rapporto Audimob 2022) inoltre **rileva che il 77,6% di tutti gli spostamenti avviene in ambito urbano, d**i questi il 36% è inferiore a 2 km, per tali distanze non vi è dubbio che gli spostamenti in bicicletta e talvolta anche quelli a piedi sono concorrenziali in termini di tempo (includendo il problema della ricerca del parcheggio) rispetto all’auto privata.

Stanti questi i dati appare evidente che **se si vogliono diminuire le collisioni stradali occorre intervenire sulla velocità massima consentita nei centri urbani, soprattutto nelle zone residenziali e nelle zone scolastiche, dove la velocità massima dovrebbe essere obbligatoriamente a 30 km/h,** invece degli attuali 50 km/h, occorre che i comuni siano agevolati nell’installazione dei dispositivi di controllo da remoto quali tutor, autovelox, nelle strade urbane.

Per tali motivi occorre intervenire prioritariamente sull’articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come da proposte di legge in oggetto.

Pertanto, in modifica del 1 comma dell'art. 142 del Codice della strada in materia di limiti di velocità dei veicoli, invece del limite di velocità per le strade nei centri abitati a 50 km/h, innalzabile fino a 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali, **occorre sostituire gli attuali “50 km/h” con “30km/h”** e i “**70 km/h**” con “**50 km/h**”, come criterio generale. Aggiungendo altresì come da proposta di legge A .C. 892 anche la distinzione per tipologia di strada di cui all’articolo 2 del C. d. s., prevedendo che: **la velocità massima consentita per le strade classificate con la lettera D) deve essere di 50 km/h, mentre per le strade di quartiere di cui alla lettera E) e per quelle locali di cui alla lettera F), la velocità massima consentita deve essere di 30km /h. In presenza di zone scolastiche essa deve essere ulteriormente diminuita a 20 km/h**

All’interno dei centri urbani, inoltre, **le persone** chiedono sempre di più spazio pubblico condiviso e maggiore ciclabilità, rendendo urgente e necessario *la previsione di una mobilità diversa, soprattutto in ambito urbano, non centrata esclusivamente sull’automobile.*

Avendo riguardo alla prevista misura del "**metro e mezzo**", o meglio del *sorpasso sicuro*, si ritiene che essa **sia norma di fondamentale importanza per la sicurezza stradale dei ciclisti sia in ambito urbano che extra urbano**.

Pertanto si rende necessario anche che, **alla proposta di modifica degli art. 148 e 149 del c.d.s., venga previsto obbligatoriamente di dover rallentare in prossimità dei ciclisti incontrati nel proprio senso di marcia anche quando la strada è libera**, comunque rispettando la distanza di sicurezza **e preparando in sicurezza il sorpasso con "adeguata distanza laterale". Introducendo altresì** dove presente la doppia corsia, **l’obbligo di sorpasso su altra corsia**, come per altro già previsto dall’art. 146.

In osservanza all’art. 1 comma 1 del c.d.s. nel quale è previsto come principio cardine e inderogabile che: "*La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato*", occorre dare maggiore tutela e sicurezza ai ciclisti, superando l’anacronistica e pericoloso principio di cui all’art. 143 al comma 2 nella parte in cui è prescritto che "i veicoli senza motore … devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata". In quanto, come è a tutti noto, ai margini della carreggiata (soprattutto in citta) sono presenti ostacoli di ogni tipo, ad esempio tombini e grate ribassate, che aumentano la mancanza di sicurezza per il ciclista, costringendolo a manovre che potrebbero farlo entrare nella direttrice dei veicoli a motore. Stante questa la situazione reale normativamente deve essere previsto e consentito al ciclista di potersi spostare sulla carreggiata anche in posizione centrale se necessario o se in presenza di ostacoli oggettivi.