

PROMEMORIA FIAB AUDIZIONE 23 MAGGIO 2023 SULLE PROPOSTE DI LEGGE RECANTI MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE DEI CICLISTI E DI LIMITI DI VELOCITÀ (C. 526 BERRUTO, C. 718 SANTILLO E C. 892 IARIA)

Gentile Presidente della IX Commissione Trasporti, on. Salvatore Deidda,

La ringraziamo sinceramente per l'invito e siamo lieti di contribuire alla discussione sui temi in oggetto.

Le ricordiamo che **FIAB Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta** è una organizzazione federativa su scala nazionale che riunisce quasi 200 sedi locali, sparse in tutta Italia, è membro di **ECF – European Cyclists' Federation** e ha come finalità principale la diffusione della bicicletta, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano.

Di seguito le nostre osservazioni.

Alleghiamo un Vademecum sulle Città 30 stilato dal coordinamento delle associazioni per la mobilità sostenibile.



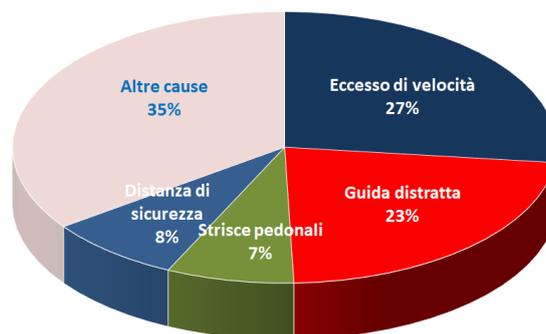
Il responsabile sicurezza FIAB
Ing. Edoardo Galatola
348-2269002
edoardo.galatola@fiabitalia.it

PREMESSA

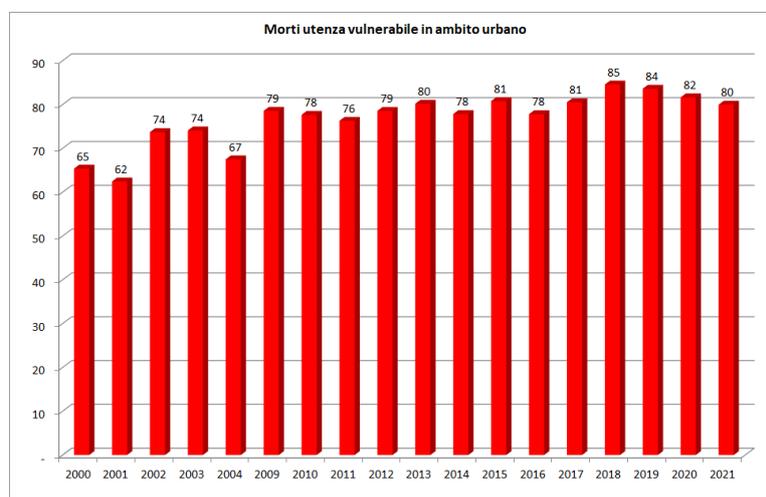
Vorremmo prima di tutto precisare che le nostre considerazioni si rifanno e sono allineate ai principi fondanti del Codice della Strada che infatti all'art. 1 comma 2 recita: *“Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai **principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile**, perseguendo gli obiettivi: di **ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare**; di **migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio**; di **migliorare la fluidità della circolazione**; di **promuovere l'uso dei velocipedi**.”*

Quando si parla di **incidenti stradali** i dati sulle **cause** sono inequivocabili, come ribadiamo da sempre. Secondo l'ISTAT (Dati 2021) quelli mortali sono provocati nell'ordine da eccesso di velocità (27%), guida distratta (23%), mancato rispetto degli attraversamenti pedonali (8%) e mancato rispetto della distanza di sicurezza (8%). Ciò evidenzia il fatto che il rischio per l'utenza vulnerabile è essenzialmente quello di essere investito da un mezzo a motore che commette un'infrazione.

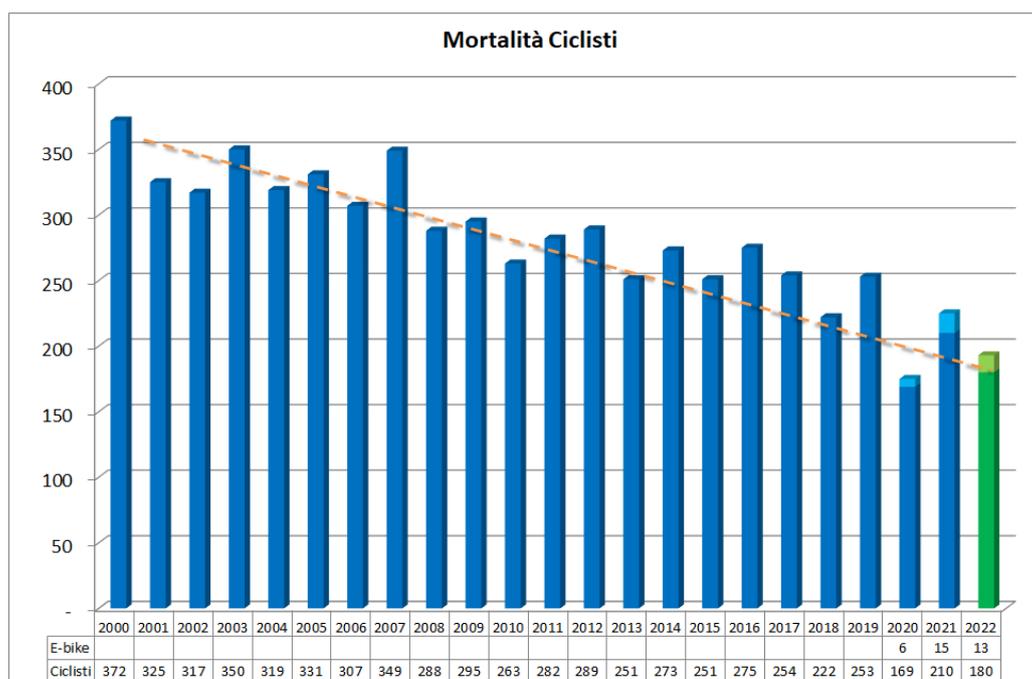
ISTAT 2021 - Distribuzione morti per cause



La stragrande maggioranza dei sinistri avviene all'interno dei contesti urbani (73%), mentre, sempre in città, l'80% delle vittime è un utente vulnerabile della strada (pedone, ciclista o motociclista), di cui il 50% un utente attivo (pedone o ciclista).



Le misure più efficaci per ridurre drasticamente l'incidentalità dove convivono mezzi diversi sono quindi: la **riduzione delle velocità** massime di percorrenza e la strategia **Safety in Numbers**. Su quest'ultima ricordiamo che a fronte del notevole aumento dei ciclisti registrato nelle due ultime decadi (quasi raddoppio dei km percorsi in bici), i decessi in bicicletta si sono dimezzati.



I dati 2000-2021 sono di fonte ISTAT. Il dato 2022 è stato estrapolato da ASAPS. Quanto sopra evidenzia come i rischi per gli utenti vulnerabili vengano dagli investimenti con mezzi motorizzati, ma che l'aumento della mobilità ciclistica e pedonale è anche la principale misura di sicurezza.

OSSERVAZIONI SULLA PDL (C. 526) BERRUTO e ALTRI

Alla luce di quanto sopra premesso siamo sicuramente favorevoli alla Pdl C. 526 Berruto e altri.

Oggi il nostro impianto legislativo è incentrato unicamente sul disposto di cui all'articolo 148 del codice della strada che, come noto, regola il «sorpasso» in termini generali. Più in particolare, i commi della predetta norma da prendere in considerazione sono sostanzialmente tre: il comma il 3, il comma 5 e il comma 12, lettera c), del citato articolo 148 che, tuttavia, come detto, ci offrono solo indicazioni generali per la fase di sorpasso.

Manca quindi un'individuazione ben precisa della distanza minima che gli automobilisti che sorpassano i ciclisti devono mantenere, nonostante i pericoli per la sicurezza che derivano dalla manovra. Ciò, diversamente da quanto avviene in altri Paesi europei, da tempo molto attenti alla tutela della sicurezza dei ciclisti e ai necessari rapporti tra ciclisti e automobilisti.

In molte città europee (Barcellona, Brema, Copenaghen, Edimburgo, Graz, Strasburgo, e molte altre ancora) è facile imbattersi in appositi segnali stradali che raccomandano alle auto di mantenere, in fase di sorpasso, una distanza di almeno un metro e mezzo dalle biciclette che viaggiano ai lati della carreggiata.

La PdL va sicuramente in questa direzione. L'osservazione riguarda piuttosto il problema dei controlli, dato che occorre dotarsi di strumenti, anche tecnologici, che permettano di rilevare l'infrazione senza doverlo fare solo a posteriori in caso di collisione. Inoltre occorre prevedere una segnaletica specifica per il divieto di sorpasso bici, che potrebbe anche essere utile per le strade E-bis.

A tal proposito, secondo lo stesso principio, andrebbe eliminata dall'art. 143 comma 2 l'indicazione che prescrive "i veicoli senza motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata", lasciandola per i soli animali, dato che il principio di tenere la destra è già previsto dall'art. 143 comma 1. Infatti il pericolo maggiore per il ciclista è quello di non essere visto, mentre il margine della strada aumenta il pericolo.

Non è un caso che nel codice della strada inglese i ciclisti devono guidare nel centro della corsia nelle strade extraurbane a bassa percorrenza, quando il traffico è lento e quando si avvicinano a incroci o strade che si restringono e devono mantenersi almeno a mezzo metro di distanza dal marciapiede o banchina quando viaggiano su strade trafficate con veicoli che si muovono più veloci di loro oltre che possono andare uno accanto all'altro quando viaggiano in gruppo o se accompagnano inesperti.

Parimenti i ciclisti possono andare uno accanto all'altro, anzi è più sicuro se lo fanno, mentre da noi l'art. 182 comma 1 lo vieta. In realtà l'art. 182 recita "i ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro."

Non essendo chiaro il concetto di quali siano le condizioni di traffico che lo prevedano, si suggerisce di mantenere l'indicazione di "non procedere mai affiancati in numero superiore a due" e invece "su unica fila quando le condizioni di traffico, visibilità e sicurezza lo prevedano". Ciò, in analogia ad altri paesi come il citato Regno Unito, comporterebbe un rallentamento del mezzo sopraggiungente e permetterebbe anche più facilmente il rispetto del metro e mezzo di distanza.

La distanza di sicurezza è anche una questione di tipo culturale e non solo tecnico, in quanto serve per creare un approccio più rispettoso da parte degli utenti più forti nei confronti di quelli più fragili.

OSSERVAZIONI SULLE PDL C. 718 SANTILLO E C. 892 IARIA

Tra i provvedimenti che garantiscono la maggiore efficacia per quanto concerne la sicurezza stradale in ambito urbano c'è la riduzione delle velocità massime al di fuori degli assi di scorrimento veicolare. Studi in merito, tra cui fondamentale quello BMJ 1986-2006¹ effettuato nella città di Londra, hanno dimostrato che è possibile ottenere il dimezzamento del numero dei morti.

Ciò è anche in linea con il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030, approvato dal CIPESS su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: *"(...) si possono sintetizzare i seguenti principi cardine di questo approccio: dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h"* (pag. 22); *"In ambito urbano, in particolare, si propone, a valle di una revisione della gerarchizzazione delle strade, una chiara individuazione della viabilità a 50 km/h e delle zone a 30 km/h"* (pag. 79).

Il tutto nell'ottica di migliorare la sicurezza stradale, ma anche di garantire la fluidità e rapidità della circolazione **mantenendo il limite a 50 km/h** sulle tratte di viabilità principale dove il concetto di separazione delle componenti modali prevale. La **velocità media di spostamento** in ambito urbano è infatti già oggi molto più bassa di 30 km/h.

Per le suddette ragioni le Pd vanno nella giusta direzione, anche se non è sufficiente intervenire sui limiti di velocità, per rendere la città vivibile e il traffico sicuro, ma serve un programma organico di più azioni integrate tra loro, che riguardino la regolazione dei limiti di velocità nel centro abitato, fissati in via ordinaria a 30 km/h in tutta la città, salvo alcuni assi stradali specificamente individuati che possono o devono restare a 50 km/h, l'infrastrutturazione, con il ridisegno progressivo dell'assetto fisico delle strade nell'ottica della moderazione del traffico, i controlli, sia elettronici che con la presenza delle forze dell'ordine in strada e una corretta comunicazione.

Auspiciando un provvedimento che integri le diverse problematiche su esposte (riconducibile alla definizione di Città 30, vedi anche in Allegato il Vademecum sulle Città 30 stilato con altre associazioni per la mobilità sostenibile) si condividono le proposte delle Pdl C. 718 SANTILLO E C. 892 IARIA, con una formulazione più aderente alle tipologie di strade urbane, ovvero, si suggerisce:

- stabilire il limite di 30 km/h sulle strade di quartiere e locali (tipo F urbane, F bis ed E bis),
- mantenere il limite dei 50 km/h sulle strade urbane di scorrimento (tipo D)
- ferma restando l'autonomia dei Comuni nella classificazione delle strade di tipo E, E-bis e F, con la possibilità di elevare detti limiti fino a un massimo di 50 km/h, esclusivamente in presenza di "comprovate condizioni di sicurezza".

Il tema del limite 30 non è solo una questione di velocità, ma anche di approccio diverso alla città. Per questo sarebbero utile definire a livello nazionale delle linee guida per la moderazione del traffico, ispirandosi a quelle già sperimentate con successo in Europa.

¹ Department of Public Health and Policy, London School of Hygiene and Tropical Medicine, BMJ 2009; 339:b4469

CHI È FIAB

FIAB Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta riporta nel suo Statuto come finalità principale la diffusione della bicicletta, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente (urbano ed extraurbano). FIAB è una organizzazione federativa su scala nazionale che riunisce quasi 200 sedi locali, sparse in tutta Italia ed è membro di **ECF – European Cyclists' Federation**.

Congiuntamente alle associazioni aderenti svolge il proprio compito facendo advocacy nei confronti delle istituzioni e dei decisori per ottenere interventi e provvedimenti a favore della circolazione sicura e confortevole della bicicletta e, più in generale, per migliorare la vivibilità urbana (piste ciclabili, moderazione del traffico, politiche di incentivazione, uso combinato bici+mezzi collettivi di trasporto, e altro) per promuovere il cambiamento verso l'utilizzo di comportamenti quotidiani sostenibili e un utilizzo sempre più diffuso della bicicletta.

Dal 1998 FIAB ha assunto la forma di ONLUS e nel 2023 di ETS ed è stata riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente quale associazione di protezione ambientale (art. 13 legge n. 349/86) e riconosciuta dal Ministero dei Lavori Pubblici tra gli enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale.



CITTÀ 30 - IL VADEMECUM

Un documento delle associazioni per la mobilità sostenibile per favorire una discussione pubblica e aprire tavoli di progettazione sulla sicurezza stradale e sulla qualità della mobilità urbana e dello spazio pubblico nelle città italiane.

Il documento è promosso da FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, Legambiente, Asvis, Kyoto Club, ANCMA, Vivin strada, Salvaiciclisti, Fondazione Michele Scarponi, AMODO e Clean Cities Campaign.

SOMMARIO

PREMESSA	2
1. UN TEMA ATTUALISSIMO	3
2. COS'È (E COSA NON È) UNA CITTÀ 30	4
3. PERCHÉ LA CITTÀ 30	5
3.1. Migliorare la sicurezza stradale	5
3.2. Migliorare la mobilità sostenibile	7
3.3. Migliorare la fluidità della circolazione	7
3.4. Ridurre i costi economici, sociali e ambientali	8
3.5. Migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini	9
3.6. Promuovere l'uso dei velocipedi	10
3.7. La sicurezza stradale e il PNSS 2030	10
4. IL PERCORSO CHE PORTA ALLA CITTÀ 30	11
4.1. Come si fa una buona Città 30	11
4.2. La misurazione dell'efficacia	13
5. CONCLUSIONI	13



PREMESSA CITTÀ 30, LA CITTÀ DELLE PERSONE

La Città 30 nasce per rispondere a un bisogno primario che è la sicurezza dei cittadini e dal diritto a potersi spostare al suo interno senza il tributo quotidiano di morti e feriti sulle strade e in particolare delle strade urbane. Occorre ricordare che gli incidenti stradali sono la prima causa di morte tra i giovani sotto i 24 anni.

Di seguito si analizza l'efficacia di questo provvedimento che riduce l'incidentalità, contrasta l'inquinamento e migliora la vivibilità delle nostre città senza penalizzare il traffico veicolare.

In realtà la Città 30 non è semplicemente la riduzione di un limite di velocità, ma un "intervento" più ampio e complesso, infrastrutturale e culturale, di riqualificazione dell'ambiente urbano mediante la restituzione di spazio pubblico alle persone, alla loro sicurezza e socialità.

La sua introduzione permette di contrastare gli squilibri causati da politiche non lungimiranti che non hanno saputo bilanciare l'uso dei mezzi motorizzati privati con gli elementi connettivi dei centri urbani e la promozione dell'utilizzo dei mezzi pubblici e della mobilità pedonale e ciclistica. Le città hanno subito una trasformazione, comprese le città d'arte, facendone crescere la congestione, mentre si riduceva la vivibilità.

Questo processo ha inoltre causato una minore efficienza degli spostamenti, come è riscontrabile nella costante riduzione della velocità media dei movimenti e nell'esigenza di un sempre maggior numero di parcheggi; il tutto a discapito della mobilità pubblica e della mobilità ecosostenibile, che hanno restituito alle persone che vi abitano città invivibili, inquinate e insicure.

Tale situazione ha portato i cittadini alla consapevolezza che occorrono strade più fluide e sicure, luoghi di scambio culturale e di socialità, spazi verdi e ambienti meno inquinati: **questa è la Città 30, la città delle persone**, non soltanto una riduzione della velocità massima dei veicoli a 30 km/h sulle strade urbane che non siano di scorrimento.



1. UN TEMA ATTUALISSIMO

Il tema delle **Città 30** è centrale nel tema dell'evoluzione della mobilità sostenibile, ma il dibattito che lo accompagna si basa spesso su sensazioni, sentito dire, posizioni ideologiche ; è pertanto importante inquadrarlo con i dati scientifici e l'esperienza di chi ha già le ha già messe in atto.

Di Città 30 si parla da oltre cinquant'anni e in Europa sono state adottate in modo diffuso e sempre con soddisfazione. Ad esempio a Graz, che l'ha istituita da più di trent'anni, il consenso che era molto basso alla sua introduzione, è diventato plebiscitario dopo soli due anni di sperimentazione¹. Il **Parlamento europeo**, con la risoluzione del 6 ottobre 2021² approvata quasi all'unanimità, ha proposto l'introduzione del limite a trenta orari in tutte le città europee dove siano presenti zone residenziali ed elevato numero di ciclisti e pedoni.

Si tratta quindi di uno strumento consolidato, sperimentato e fortemente raccomandato e promosso dalle istituzioni UE . Ciò nonostante nel dibattito a cui si assiste sembra che manchi la conoscenza di cosa si intende per città 30 e perché sia così efficace. È utile approfondire l'argomento partendo dalla stessa definizione.

¹ <https://de.30kmh.eu/fakten-aus-europaeischen-staedten/graz/>

² https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_IT.html



2. COS'È (E COSA NON È) UNA CITTÀ 30

Per “Città 30” si intende prima di tutto l'**inversione generalizzata della regola e dell'eccezione nella disciplina dei limiti massimi di velocità all'interno dei centri abitati**: oggi la norma sono i 50 km/h salvo alcune zone regolate a 30 km/h, con questo progetto la norma diventano i 30 km/h salvo alcuni assi di scorrimento veicolare a 50 km/h. Questo, coi dovuti accorgimenti, può avvenire di fatto anche a **codice della strada vigente**³.

La Città 30, perciò, **non è un semplice insieme di più “zone 30”** istituite all'interno di una stessa città. E' vero che di solito ne rappresenta la naturale evoluzione, nel senso che tipicamente il processo vede il diffondersi progressivo delle zone 30 come anticipatore della Città 30. Per poter parlare di Città 30 in senso proprio, tuttavia, è necessario che vi sia effettivamente **quel “salto”** costituito dal capovolgimento di regola ed eccezione e che avvenga in modo complessivo nell'intera città, nella stragrande parte delle strade, a partire da un determinato momento.

	Città 30	Zone 30
Limiti di velocità	regola 30 km/h, eccezione 50 km/h in specifici assi stradali	regola 50 km/h, eccezione 30 km/h in specifiche zone
Tempi	entrata in vigore del provvedimento in tutta la città a una certa data	diffusione progressiva nel tempo per singole zone
Estensione	di norma ⁴ almeno il 90% della rete stradale urbana con limite 30 km/h	in misura inferiore
Controlli	controlli anche elettronici e interventi di moderazione	per lo più interventi di moderazione

Tabella 1. Differenze tra Città 30 e zone 30

La Città 30, inoltre, **non è un mero abbassamento del limite di velocità in ambito urbano**, che pure ne costituisce il presupposto che non può mancare: è fondamentale infatti che questo sia preceduto e accompagnato da numerosi altri tasselli, descritti nel paragrafo 4.2 “Come si fa una Città 30”, che disegnano un puzzle complessivo, che si può chiamare appunto “Città 30”.

Città 30: elementi costitutivi			
Regole	Infrastruttura	Controlli	Comunicazione

Tabella 2. Elementi costitutivi delle Città 30

³ Si veda al riguardo questo approfondimento legale: <https://www.bikeitalia.it/2023/01/20/il-limite-di-30-km-h-e-contro-il-codice-della-strada/>

⁴ In funzione dell'estensione proporzionale delle strade urbane di scorrimento rispetto all'intera rete stradale.



3. PERCHÉ LA CITTÀ 30

Per spiegare perché la città 30 sia un elemento indispensabile nell'evoluzione dell'organizzazione della mobilità è sufficiente rifarsi e partire dal **Codice della Strada**⁵ che nell'**articolo 1**, ai primi tre commi, recita:

- 1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.*
- 2. La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente Codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai **principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile**, perseguendo gli obiettivi: di **ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare**; di **migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini** anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di **migliorare la fluidità della circolazione**; di **promuovere l'uso dei velocipedi**.*
- 3. Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il **Piano nazionale per la sicurezza stradale**.*

È utile analizzare gli obiettivi (evidenziati in grassetto) che si prefigge il Codice, nel suo articolo fondante, in relazione alle Città 30. In questo modo sarà possibile comprenderne il rigore scientifico delle motivazioni che ne stanno alla base e al contempo renderà possibile sfatare falsi miti.

3.1. Migliorare la sicurezza stradale

È la prima e più importante ragione che ci porta a rivedere il regime delle velocità in ambito urbano. Il 55% dei morti⁶ nelle nostre città è dovuto a sole tre cause: **eccesso di velocità**, **mancata precedenza ai pedoni** sugli attraversamenti e **guida distratta**.

Fondamentale partire dalle città. Infatti il 73% degli incidenti avviene su strade urbane; ma è un altro il dato che crea grande allarme: 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)⁷, mentre nella maggior parte dei casi è al disotto del 32%.

⁵ Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni

⁶ ACI-ISTAT, Statistiche incidenti stradali 2021, Roma luglio 2022

⁷ European Road Safety Observatory Facts and Figures – Urban areas - 2022



È da notare che, sempre in ambito urbano, l'80% delle vittime è un **utente vulnerabile** (50% come mobilità attiva)⁸. Ne consegue che i provvedimenti per migliorare la sicurezza in città che non garantiscano la convivenza tra i diversi segmenti di mobilità e la riduzione di incidentalità dell'utenza vulnerabile, risulterebbero del tutto inefficaci.

Come detto per ridurre l'incidentalità occorre intervenire su velocità, distrazione e mancato rispetto degli attraversamenti. Perché 30 km/h? Prima di tutto è bene ricordare che per il Codice (art. 142 comma 1) *nei centri abitati la **velocità massima non può superare i 50 km/h** (con possibilità di elevare il limite a 70 km/h solo ove le caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano).*

In caso di investimento di un utente vulnerabile, se la velocità è pari a 30 km/h, la mortalità è residuale (accade in meno del 10% dei casi, equivale a una **caduta dal primo piano**); al contrario se l'investimento avviene a oltre 50 km/h, la mortalità ha una probabilità di accadimento di oltre il 50% (equivale a una **caduta dal terzo piano**).⁹ Se un bambino attraversa la strada all'improvviso, a 30 km/h sarà possibile evitarlo perché la **distanza di arresto** (reazione più frenata) sull'asciutto è di 13 metri; a cinquanta questo non sarà più possibile, perché l'arresto avverrà a distanza più che doppia (28m). Infine alla velocità di 30 km/h (sempre in rapporto ai 50 km/h) l'**angolo di visuale** del conducente raddoppia e quindi un ostacolo improvviso (il suddetto bambino) si riuscirà a vederlo in tempo¹⁰.

Questi dati trovano conferma dall'analisi delle statistiche relative a chi ha già introdotto le Città 30, da Grenoble a Graz a Bruxelles. Lo studio scientifico più completo è stato però condotto a Londra per vent'anni, dal 1986 al 2006¹¹ e il risultato è stato in modo incontrovertibile il **dimezzamento di morti** e incidenti gravi (con risultati anche migliori per quanto riguarda i bambini).

Sulla efficacia delle Città 30 in termini di aumento della sicurezza e rispetto delle indicazioni del PNSS 2030 non ci sono quindi dubbi: nessun altro intervento di miglioramento su scala urbana è equivalente. Chi contesta questa affermazione ritiene accettabile l'attuale numero di vittime.

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-07/ff_roads_inside_urban_areas_20220707.pdf

⁸ Per utente vulnerabile si intendono ciclisti, pedoni e motociclisti, mentre come mobilità attiva ci si riferisce solo a ciclisti e pedoni

⁹ Ciclisti e incidenti stradali, CMR, Polis, Lombardia, 2018,

<https://www.polis.lombardia.it/wps/portal/site/polis/DettaglioRedazionale/pubblicazioni/studi-e-documenti/ciclisti-e-incidenti-stradali>

¹⁰ Speed and crash risks, ITF-OECD, 2018, <https://www.itf-oecd.org/lower-speed-means-fewer-road-deaths>

¹¹ Department of Public Health and Policy, London School of Hygiene and Tropical Medicine, BMJ 2009; 339:b4469



3.2. Migliorare la mobilità sostenibile

Il 77,6% di tutti gli spostamenti¹² è fatto in ambito urbano; di questi il 36% è **inferiore a 2 km**. Per queste distanze non vi è dubbio che gli spostamenti in bicicletta e talvolta anche quelli a piedi sono concorrenziali in termini di tempo (incluso il problema della ricerca del parcheggio) rispetto all'auto privata.

Nella percezione collettiva la principale causa addotta da chi preferisce l'uso dell'auto è la sensazione di insicurezza. Questa sensazione è anche la causa dell'inibizione alla mobilità autonoma di bambini e anziani. È del tutto evidente che l'introduzione delle Città 30, migliorando sia la sicurezza che la sua percezione, porta a una maggiore diversificazione delle componenti modali del trasporto e alla loro **integrazione**.

Anche il **TPL** risulta incentivato con un effetto di decongestionamento dei centri urbani e, di nuovo, una maggiore efficienza degli spostamenti.

3.3. Migliorare la fluidità della circolazione

I detrattori delle Città 30 dipingono il provvedimento come nefasto per la mobilità pensando che venga esteso in modo indiscriminato. Al contrario nelle Città 30 **viene mantenuto il limite a 50 km/h** sulle tratte di viabilità principale dove il concetto di separazione delle componenti modali prevale. Cambia solo la priorità di progettazione: tutte le strade hanno il limite di 30 km/h salvo quelle individuate a 50 km/h (mentre oggi vale esattamente il contrario).

In realtà la **velocità media di spostamento** in ambito urbano è già oggi molto bassa e non supera mai i 30 km/h. In Europa si va dai 19 km/h di Londra e Berlino ai 26 km/h di Varsavia. In Italia, caratterizzata dal più elevato numero di auto pro-capite d'Europa, i centri urbani sono intasati e le medie di percorrenza sono tra le più basse e comunque ben al di sotto di 30 km/h¹³.

Garantire una velocità media costante **fluidifica il traffico** molto di più rispetto a continui stop and go. Tenendo conto delle condizioni reali, vari studi sono stati condotti e su un tragitto di 5 km danno risultati variabili di incremento di tempo di percorrenza (in una città

¹² ISFORT, 19° rapporto Audimob 2022

¹³ Forbes, In Depth: Europe's Most Congested Cities, 2008, https://www.forbes.com/2008/04/21/europe-commute-congestion-forbeslife-cx_po_0421congestion_slide.html?sh=26a35d316500



30) nel range **tra 10 secondi e 2 minuti** (orario di punta/traffico scorrevole)¹⁴, ma in alcuni casi sono addirittura inferiori. Elemento non secondario anche per l'automobilista: la riduzione dello stop and go riduce lo stress¹⁵.

3.4. Ridurre i costi economici, sociali e ambientali

Le Città 30 portano a **decongestionare i centri urbani** e ridurre la componente motorizzata privata.

Partendo dai costi dell'incidentalità e utilizzando la nuova parametrizzazione di ACI, ISTAT e Ministeri interessati¹⁶ (da molti considerata sottostimata)¹⁷, il costo sociale degli incidenti 2021 è di € 14,6 miliardi, di cui 9,15 sono a carico delle strade urbane. Un dimezzamento dell'incidentalità porterebbe a un risparmio di € 4,6 miliardi annui.

Anche a parità di composizione modale la riduzione dello stop and go comporta un **miglioramento della qualità dell'aria** e una riduzione delle emissioni (CO2 e polveri sottili) oltre a un minor consumo di carburante da parte degli stessi automobilisti. L'**inquinamento è dovuto alla combustione dei motori endotermici e alle polveri sottili rilasciate da rotolamento dei pneumatici sull'asfalto**. Ben più significativa è la **riduzione dell'impatto acustico** con cali di rumorosità compresi tra i 2 e i 4 dB, ovvero una riduzione del rumore percepito stimabile fino al -50%¹⁸.

Gli impatti della mobilità come costi ambientali e sociali esterni nel loro complesso sono stati contabilizzati dalla Commissione europea nell'Handbook on the external costs of transport¹⁹ del 2019 (dati al 2016) per l'Italia pari al 6,8% del PIL (contro il 5,7% della media UE28), dunque per 117,2 miliardi di euro all'anno (841,1 miliardi per l'UE 28), di cui a) 115 miliardi di euro per il trasporto su strada, b) 2,2 miliardi di euro per il trasporto su ferrovia.

Un a ricerca di un centro studi indipendente ²⁰ ha quantificato in € 1.535,00/anno il costo dell'inquinamento pro-capite, in termini di esternalità, causato dal trasporto motorizzato nei 27 Stati membri dell'UE + Regno Unito .

¹⁴ A che velocità si muovono le auto in città? LaPresse, Davide Maria De Luca, 2023

<https://www.editorialedomani.it/ambiente/citt%C3%A0-automobili-velocit%C3%A0-media-dzrtw0r8>

¹⁵ Limite 30 km/h per aumentare la sicurezza stradale, Fatti e argomentazioni, UPI, Berna, 2020,

https://www.bfu.ch/media/ew3fetqt/2021-03-01_tempo_30_fakten_it_fin.pdf

¹⁶ MIT, Costi sociali dell'incidentalità stradale, Anno 2019

¹⁷ Miliardi di Euro persi per strada, i conti che non tornano sui costi degli incidenti. Il Centauro, Stefano Guarnieri, 2020

¹⁸ Bruxelles Ville 30 - dernier bilan et perspectives! 2021,

<https://mobilite-mobiliteit-brussels.prezly.com/bruxelles-ville-30-dernier-bilan-et-perspectives>

¹⁹ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>

²⁰ Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport, 2018, CE Delft



Parte dei suddetti costi possono essere ampiamente compensati con le città 30. A livello economico l'introduzione delle Città 30 può essere fatta con **investimenti limitati**, salvo riorganizzare nel tempo la viabilità che garantisca un rispetto dei limiti in modo naturale, con interventi di moderazione del traffico, laddove concretamente necessario come restringimenti della carreggiata in corrispondenza degli attraversamenti, disassamenti con parcheggi e arredi alternati, attraversamenti rialzati, cuscini berlinesi, etc.

I risparmi vengono dal minor consumo di combustibili, dal valore aggiunto del turismo che privilegia le città più vivibili e smart, ma anche dalla riduzione del **costo sociale degli incidenti** stradali, degli effetti sulla salute delle polveri sottili e del rumore. La riduzione correlata delle emissioni di gas serra aggiunge un ulteriore valore sociale ed economico anche nella prospettiva delle future generazioni .

3.5. Migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini

Per parlare di **qualità della vita** bisogna ripensare al concetto di città. Dai primi insediamenti della Mesopotamia alla Polis greca, passando per il Foro romano, le Città stato medioevali e le Città ideali del Rinascimento, le città hanno sempre esercitato un ruolo che andava al di là della mera funzione abitativa. Che la vocazione fosse politica, commerciale o industriale sono sempre stati dei luoghi nelle quali le relazioni umane erano fondamentali.

Il cambiamento è avvenuto quando la rete viaria ha iniziato ad adattarsi al mezzo di spostamento motorizzato, mangiando spazi e diventando **elemento di separazione** e non più di aggregazione. Non è un caso che oggi la qualità della vita sia associata alla riappropriazione degli spazi perduti, ai contatti di prossimità e allo spostamento lento, fermo restando la necessità di rapidi collegamenti col mondo esterno.

La convivenza di diverse modalità di trasporto con l'ecosistema urbano, modificando l'arredo in modo che il polmone verde delle città torni a respirare è esattamente la **Città 30**.

Le Città 30 **non disincentivano l'uso delle automobili** perché i tempi di percorrenza rimangono pressoché gli stessi. È più corretto dire che **incentivano la mobilità attiva** e l'uso dei mezzi pubblici.

Città 30, naturalmente, non vuol dire solo ridurre il limite di velocità, ma **adattare l'intero contesto urbano** a una diversa concezione di uso dello stesso. È una misura che deve essere accompagnata da interventi urbanistici e solo in un secondo momento, una volta condivisa, con altri interventi atti a disincentivare l'abuso della motorizzazione privata e la sua stessa necessità: ZTL, zone a basse emissioni, politiche restrittive sui parcheggi.



3.6. Promuovere l'uso dei velocipedi

È l'ultimo dei capisaldi elencati dall'art.1 comma 2 del Codice della Strada. È automatico.

Tutte le forme di mobilità diverse dalle auto diventano più appetibili: mezzi pubblici, biciclette, monopattini elettrici, motorini in-sharing. È questo l'effetto più prezioso delle Città 30. Gli esempi sopracitati (Lille e Bilbao) confermano che la mobilità attiva è diffusa in modo più capillare.

Da quando nel 2019 Lille ha intrapreso questa strada, i ciclisti sono aumentati del cinquanta per cento. A Bilbao, da settembre 2020 gli ossidi di azoto e il PM10 sono calati nell'ordine del dieci per cento, mentre gli spostamenti in bicicletta sono cresciuti di sei volte. E così in tutte le altre città che hanno condiviso la scelta.

Per raggiungere l'obiettivo di portare dal 27% al 20% al 2025 gli spostamenti in automobili in centro città, la città di Monaco ha per esempio destinato alla ciclabilità nel corso di un anno circa 10 milioni di euro, destinando un quarto ad attività di comunicazione rivolte alla cittadinanza

3.7. La sicurezza stradale e il PNSS 2030

Con riferimento infine all'articolo 1 comma 3 del Codice della Strada, le Città 30 sono del tutto coerenti con quanto ha **espressamente previsto** il nuovo Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030, approvato dal CIPESS su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: *"(...) si possono sintetizzare i seguenti principi cardine di questo approccio: dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h" (pag. 22); "In ambito urbano, in particolare, si propone, a valle di una revisione della gerarchizzazione delle strade, una chiara individuazione della viabilità a 50 km/h e delle zone a 30 km/h" (pag. 79).*

Va ricordato che già nel 1995 la "Direttiva per la redazione, adozione e attuazione dei Piani urbani del traffico"²¹ prevedeva la creazione di "Isole Ambientali", comprendenti solo strade locali, interne alle maglie di viabilità principale, con velocità veicolare limitata (in genere 30 Km/h) prive del traffico motorizzato di attraversamento, finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani. Lo stesso Codice della Strada, inoltre, individua zone della città dove moderare la velocità e adottare una serie di accorgimenti per la sicurezza di tutti gli utenti della strada, come (art. 3 D.Lgs. 30/4/92, n.285), come la **zona residenziale** e la **zona scolastica**.

²¹ Direttive del Ministero LL. PP. del 12 aprile 1995 sulla "Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico – PUT", al paragrafo 3.1.2 - Viabilità principale ed Isole Ambientali e nel suo Allegato Tecnico al paragrafo 1.4 "Continuità della rete pedonale"



La Terza conferenza ministeriale globale sulla sicurezza stradale di Stoccolma di febbraio 2020, che fa il punto sugli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile dell'ONU, ha indicato chiaramente che l'azzeramento delle vittime della strada richiede maggiore azione e deve passare per "la gestione della velocità e il rafforzamento delle forze dell'ordine per prevenire gli eccessi e imporre una velocità massima di marcia su strada di 30 km/h in aree in cui utenti vulnerabili e veicoli si mescolano in modo frequente e pianificato". L'Impegno dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile dell'ONU di dimezzare le morti stradali al 2030 rispetto al 2020 è lontanissima dal raggiungimento del risultato, considerati i trend dei soli primi sei mesi del 2022 (1.450 decessi, un +15,3% rispetto allo stesso periodo di riferimento nel 2021).

4. IL PERCORSO CHE PORTA ALLA CITTÀ 30

4.1. Come si fa una buona Città 30

Dunque, per poter parlare propriamente di Città 30 e, soprattutto, conseguire un'efficacia reale rispetto ai suoi molteplici obiettivi (vedi paragrafo 3 "*Perché la Città 30*"), è necessario che l'amministrazione comunale provveda a sviluppare un **programma organico di più azioni integrate** tra loro, che possono essere così riassunte:

- la **regolazione**, mediante la revisione generale dei limiti di velocità nel centro abitato, fissati in via ordinaria a 30 km/h in tutta la città, salvo alcuni assi stradali specificamente individuati che possono o devono restare a 50 km/h (ferma restando, in questo caso, la necessità di assicurare adeguate condizioni di sicurezza alla circolazione, in particolare per l'utenza più vulnerabile), nonché mediante l'applicazione e attuazione diffusa delle norme innovative del codice della strada introdotte nel 2020 (corsie ciclabili, doppio senso ciclabile, zone scolastiche, case avanzate, strada urbana ciclabile, etc.);
- l'**infrastrutturazione**, con il ridisegno progressivo dell'assetto fisico delle strade nell'ottica della moderazione del traffico e della velocità (dossi rallentatori, golfi laterali, platee e attraversamenti rialzati, pinch point, chicane, ecc.), della riduzione dello spazio per i veicoli privati a motore (diminuzione della quantità e ampiezza delle corsie veicolari e dei parcheggi su strada), e dell'aumento dello spazio destinato alla mobilità attiva, ai trasporti pubblici, alle funzioni di incontro, cultura, commercio, gioco e sport, all'arredo urbano proprie della "città pubblica" (sedute, verde, giochi, ecc.);
- i **controlli**, sia elettronici che con la presenza delle forze dell'ordine in strada, per la prevenzione e la repressione del mancato rispetto delle regole del codice della strada, in particolare relative ai limiti massimi di velocità e agli altri comportamenti alla guida statisticamente più pericolosi (distrazione, mancate precedenza agli incroci e agli attraversamenti pedonali e ciclabili);
- la **comunicazione**, prima, durante e dopo, per spiegare cos'è e perché si fa la Città 30 sfatando anche i luoghi comuni più ricorrenti, per promuoverne una piena comprensione e accettazione sociale, anche con attività di *nudging*, per sensibilizzare e



ingaggiare la comunità nel cambiamento dei comportamenti e nella trasformazione della città, per educare la popolazione di tutte le fasce di età alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale.

La Città 30, inoltre, richiede un **percorso tecnico e giuridico-amministrativo all'interno del Comune**. Esso eventualmente può anche prendere le mosse e trovare impulso in un **atto di indirizzo** politico-amministrativo, ad esempio un ordine del giorno o una mozione approvati in Consiglio comunale²², o da una **petizione popolare**²³. Questo percorso, in ogni caso, deve basarsi su uno o di norma una sequenza di **atti amministrativi** in senso stretto.

A quest'ultimo proposito, idealmente, in un processo "a cascata"²⁴ la Città 30 viene:

- prevista a monte, a **livello pianificatorio**, in strumenti di settore come il PUMS²⁵ (piano urbano della mobilità sostenibile) e/o il PGU²⁶ (piano generale del traffico urbano)²⁷, di competenza del Consiglio comunale; è auspicabile in quest'ultima sede anche una gerarchizzazione della rete stradale (cd. "classifica funzionale delle strade"), orientata alla Città 30, come raccomandato anche dal PNSS 2030²⁸;
- progettata e disciplinata nei suoi aspetti fondamentali tramite un "piano particolareggiato del traffico urbano", avente ad oggetto complessivamente la Città 30, attuativo del PGU e approvato con **deliberazione di Giunta**, che può anche essere preceduta da una delibera, sempre dello stesso organo, che detta, agli uffici comunali e ad eventuali progettisti esterni da incaricare, gli indirizzi per la redazione del suddetto piano particolareggiato²⁹;
- istituita e regolata mediante un'**ordinanza**, di competenza dirigenziale, ai sensi del combinato disposto dell'art. 7, comma 1, lett. a) in relazione all'art. 6, comma 4, lett. b), e dell'art. 142, comma 2 in relazione al comma 1, del codice della strada.

²² Esempio di ordine del giorno del Comune di Milano:

https://docs.google.com/document/d/1grh_Q2A412XtrTNNXWGM55WnQcfxhZjzCjEHUa6L4/edit

²³ Esempio di petizione promossa dagli attivisti della campagna "Bologna30": <https://bologna30.it/wp-content/uploads/2021/07/Petizione-Bologna30.pdf>

²⁴ Come disegnato dalle "Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei piani urbani del traffico" (Ministero dei lavori pubblici, 12 aprile 1995), che prevedono un'articolazione della pianificazione in tre livelli: piano generale del traffico urbano, piani particolareggiati e piani esecutivi.

²⁵ Esempio del PUMS della Città metropolitana di Bologna (pag. 188 e ss.):

https://pumsbologna.it/Engine/RAServeFile.php/f/documenti_approvazione/RELAZIONE/Relazione.pdf

²⁶ Esempio del PGU del Comune di Bologna (pag. 57 e ss.):

https://www.comune.bologna.it/myportal/C_A944/api/content/download?id=6020f9a2ce91270058ea27d2

²⁷ In assenza di una previsione specifica della Città 30, può comunque essere considerata utile a questi fini la pianificazione di una forte e sistematica politica di diffusione di Zone 30, Isole ambientali, etc. all'interno della città.

²⁸ Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030: "(...) Si possono sintetizzare i seguenti principi cardine di questo approccio: dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h" (pag. 22); "In ambito urbano, in particolare, si propone, a valle di una revisione della gerarchizzazione delle strade, una chiara individuazione della viabilità a 50 km/h e delle zone a 30 km/h" (pag. 79).

²⁹ Esempio di delibera di Giunta di indirizzi alla progettazione del Comune di Bologna:

https://www.comune.bologna.it/myportal/C_A944/api/content/download?id=63627730a0d57c00970b011c



4.2. La misurazione dell'efficacia

Come su esposto sono molteplici gli effetti positivi dell'istituzione di una Città 30, ma è bene ritornare a uno dei motivi principali che ne suggerisce l'adozione, ovvero il **miglioramento della sicurezza stradale**. Occorre quindi definire degli **indicatori** misurabili e verificabili per certificare la riduzione della pericolosità.

Non basta quindi una dichiarazione di intenti per qualificare una Città 30, ma occorre mettere in atto un'azione condivisa e partecipata di modifica dell'organizzazione stradale, come avvenuto nei percorsi intrapresi da **Chambery** (che è partita dal 1979) e **Graz** (dal 1986) o in Italia da **Cesena** (dal 1998), Rovereto (dal 2012)) o **Olbia** (dal 2021). Serve organizzare una campagna di comunicazione capillare, una ridefinizione del reticolo stradale e interventi coordinati (sopra descritti) per evitare di considerare unico strumento un cartello di divieto.

Per misurare l'efficacia non serve aspettare anni per verificare il raggiungimento del dimezzamento dei morti (come chiede il PNSS 2030), ma si possono introdurre criteri e obiettivi di **accettabilità del rischio stradale**³⁰. In particolare è possibile definire un limite target di 3 morti per miliardo passeggero*km annuo per le auto e di 12 morti per miliardo ciclista*km annuo per le biciclette (corrispondono al dimezzamento del rischio odierno e possono essere applicati a ogni tratta stradale e centro urbano), considerando l'orizzonte ideale della Vision zero che abbiamo assunto con l'UE³¹.

5. CONCLUSIONI

Quanto sin qui esposto mostra come l'adesione alla filosofia delle Città 30 sia davvero **conveniente** e **senza particolari contraddizioni**, del tutto in linea con i principi del Codice della Strada, al contrario dell'attuale mobilità urbana, al servizio delle auto e non delle persone. Infatti Città 30 non è solo riduzione del limite di velocità a 30 km/h, ma attenta pianificazione dell'ambiente urbano che garantisca sicurezza a tutti gli utenti della strada, migliore qualità dell'aria, recupero dello spazio urbano per fini sociali ed economici (restituendo spazio agli esercizi commerciali, alle attività ludiche e sportive, al verde urbano) e maggiore fluidificazione del traffico veicolare.

Non bastano i cartelli e non bastano gli atti amministrativi ma è necessario rendere visibile la trasformazione delle città in tempi accettabili, con progettazioni partecipate che

³⁰ Edoardo Galatola, "A New Approach to Assessing Acceptability of Road Transport-related Risks", IEEE, 2022 6th International Conference on System Reliability and Safety (ICRS)

³¹ <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/d7ee4b58-4bc5-11ea-8aa5-01aa75ed71a1>



ridefiniscano lo spazio stradale, per restituire democrazia al diritto di mobilità dei cittadini e delle cittadine.

Questo vuol dire anche allocare le giuste risorse economiche sulla mobilità e sulla sensibilizzazione come hanno fatto città come Copenaghen, considerata una delle città più bike-friendly al mondo. Senza investimenti ingenti, 200 milioni di euro solo nell'ultimo decennio, non sarebbe diventata una città con più biciclette che auto nel centro, con quasi 400 chilometri e oltre 40 mila passaggi al giorno di bici in ingresso al centro.

Città 30 è oggi la migliore traduzione degli impegni per la vision zero e la realizzazione delle living streets: dove le persone non muoiono, si incontrano e si muovono in maniera sostenibile e attiva

Ciò nonostante il dibattito evidenzia resistenze e paure, vere o indotte che siano. Nella stragrande maggioranza dei casi queste sono generate dal timore che passare a Città 30 possa causare una qualsivoglia limitazione all'uso della motorizzazione privata, quasi per un **meccanismo di dipendenza**, come evidenziato dall'abnorme numero di auto in circolazione nel nostro paese (67 ogni 100 abitanti, contro una media europea di 48) e dal loro notevole sottoutilizzo (ogni vettura resta ferma per il 95% del suo tempo).

È un passaggio culturale da compiere, sapendo che in Europa, ma anche in Italia, si è in buona compagnia.

Il volume **CITTÀ 30 - IL VADEMECUM** è a cura di Edoardo Galatola (*responsabile sicurezza FIAB e membro del Centro Studi*) e Andrea Colombo (*Consulente esperto di mobilità sostenibile, sicurezza stradale e spazio pubblico*), con il contributo dei referenti delle associazioni promotrici: Alessandra Bonfanti (*Legambiente*), Enzina Fasano (*Salvaiciclisti*), Luca Polverini (*FIAB*), Francesco Ferrante (*Kyoto Club*), Luigi Di Marco (*ASVIS*), Piero Nigrelli (*ANCMA*), Claudio Magliulo (*Clean Cities Campaign*), Marco Scarponi (Fondazione Michele Scarponi), Alfredo Giordani (*Vivinstrada*).

PROMEMORIA FIAB AUDIZIONE 23 MAGGIO 2023 CON OSSERVAZIONI IN MERITO ALLA PDL IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE DI MONOPATTINI ELETTRICI, BICICLETTE A PEDALATA ASSISTITA E ALTRI MEZZI A MOTORE FORNITI DI UNA O PIÙ RUOTE C. 1030 MASCARETTI

Gentile Presidente della IX Commissione Trasporti, on. Salvatore Deidda,

Colgo l'occasione per inviare anche alcune osservazioni in merito alla PdL C. 1030 Mascaretti e altri in materia di circolazione di monopattini elettrici, biciclette a pedalata assistita e altri mezzi a motore forniti di una o più ruote, appena assegnata alla sua Commissione.

Le ricordiamo che **FIAB Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta** è una organizzazione federativa su scala nazionale che riunisce quasi 200 sedi locali, sparse in tutta Italia, è membro di **ECF – European Cyclists' Federation** e ha come finalità principale la diffusione della bicicletta, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano.

Di seguito le nostre osservazioni.



Il responsabile sicurezza FIAB
Ing. Edoardo Galatola
348-2269002
edoardo.galatola@fiabitalia.it

OSSERVAZIONI AGGIUNTIVE IN MERITO ALLA PDL (C. 1030 MASCARETTI)

Anche se non oggetto della presente audizione, si vuole qui approfondire brevemente la PDL C. 1030 Mascaretti e altri, da poco assegnata alla spett. IX Commissione Trasporti in sede Referente.

La proposta equipara tutti i veicoli “a motore”: ciclomotori, motoveicoli, monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, biciclette a pedalata assistita e ogni altro mezzo fornito di una o più ruote.

L’equiparazione paragona mezzi profondamente diversi e in particolare:

1. **monopattini elettrici** potenza massima **500 watt**, velocità massima **20 km/h**
2. **E-bike** ovvero biciclette elettriche a pedalata assistita (con stacco della potenza senza pedalata) caratterizzate da un motore della potenza massima continua di **250 watt** e limite di velocità di intervento a **25 km/h**

e

3. **S-bike** ovvero Super-bike, biciclette con pedalata assistita (senza stacco della potenza in assenza di pedalata) supportate da motori superiori ai 250 watt di potenza fino a **4000 watt** e che permettono di raggiungere i **45 km/h**.
4. **Ciclomotori** che comprendono quelli dotati di motore termico fino a **50 cavalli** o elettrico fino a 4000 watt e velocità fino a **45 km/h**

Risulta evidente la disparità di velocità e potenza tra i primi due mezzi, assimilabili a biciclette e gli ultimi due, vere e proprie moto. La velocità massima di 25 km/h, per cadute da solo o investimento, ha conseguenze di mortalità sotto il 10%, mentre a 45 km/h ha probabilità di morte è circa il 50%.

Anche le statistiche ISTAT lo confermano: nel 2021 ci sono stati 11 morti tra i monopattini elettrici e 15 morti tra le bici elettriche (di cui molti erano di s-bike irregolari), contro i 69 tra i ciclomotori.

L’equiparazione avrebbe quindi risultati irrilevanti sulla sicurezza, ma devastanti sull’utilizzo di mezzi che riducono il traffico e migliorano l’ambiente.

Ne consegue un giudizio di non condivisione della PdL in questione

CHI È FIAB

FIAB Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta riporta nel suo Statuto come finalità principale la diffusione della bicicletta, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente (urbano ed extraurbano). FIAB è una organizzazione federativa su scala nazionale che riunisce quasi 200 sedi locali, sparse in tutta Italia ed è membro di **ECF – European Cyclists' Federation**.

Congiuntamente alle associazioni aderenti svolge il proprio compito facendo advocacy nei confronti delle istituzioni e dei decisori per ottenere interventi e provvedimenti a favore della circolazione sicura e confortevole della bicicletta e, più in generale, per migliorare la vivibilità urbana (piste ciclabili, moderazione del traffico, politiche di incentivazione, uso combinato bici+mezzi collettivi di trasporto, e altro) per promuovere il cambiamento verso l'utilizzo di comportamenti quotidiani sostenibili e un utilizzo sempre più diffuso della bicicletta.

Dal 1998 FIAB ha assunto la forma di ONLUS e nel 2023 di ETS ed è stata riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente quale associazione di protezione ambientale (art. 13 legge n. 349/86) e riconosciuta dal Ministero dei Lavori Pubblici tra gli enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale.