

Nota per la IX Commissione – Audizione del 3 Aprile 2023

Proposte di legge C. 526 C.718 e C.819 recanti modifiche al codice della strada in materia di sicurezza stradale dei ciclisti e limiti di velocità

L'Associazione Lorenzo Guarnieri onlus che rappresento, è attiva dal 2011 nelle attività di prevenzione per la sicurezza stradale e supporto alle vittime di violenza stradale. Promotrice insieme ad ASAPS e Associazione Borgogni della prima raccolta firme per l'introduzione del reato di Omicidio Stradale. Collabora da anni con la Polizia Stradale nelle attività di educazione stradale nelle scuole e nel supporto alle vittime. Negli anni abbiamo partecipato a diversi progetti sulla sicurezza stradale e scritto articoli su stampa tecnica e libri sul tema. Vedi profilo in allegato_2

PREMESSA

Come indicato dall'onorevole Berruto in fase di discussione si tratta di due temi molto diversi: la distanza laterale di sorpasso dal ciclista e i limiti di velocità in ambito urbano. Pertanto è auspicabile che i due temi vengano affrontati, per chiarezza con due proposte di legge diverse. I commenti che seguiranno saranno pertanto differenziati sui due temi.

MODIFICHE IN MATERIA DI SICUREZZA DEI CICLISTI

Come indicato in entrambe le proposte di legge e nella discussione è evidente che il tema della protezione degli utenti più vulnerabili della strada, come ciclisti e pedoni, sia di grande e crescente importanza. Per semplicità non ripetiamo i numeri e le storie drammatiche di ciclisti uccisi sulle nostre strade da comportamenti imprudenti e aggressivi guidatori di mezzi a motore.

Riteniamo pertanto che la regola del metro e mezzo di distanza dal ciclista nel sorpasso sia una modifica necessaria al nostro codice della strada. Vorremmo che fosse la base di una modifica più ampia, in linea con quanto è già avvenuto nel Regno Unito (paese di dimensioni simili all'Italia ma dove si contano la metà dei morti e feriti rispetto all'Italia), **dove si è stabilito chiaramente nel codice della strada un trattamento prioritario per gli utenti vulnerabili come ciclisti e pedoni¹**, inserendo una serie di regole che li proteggano dai mezzi meccanici, come descritto nell'articolo della rivista il Centauro² (allegato_1) da me scritto.

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici delle due proposte di legge lascerei lavorare i due parlamentari firmatari con gli uffici legislativi. Mi permetto solo di segnalare alcuni suggerimenti sempre presi dalle recenti modifiche al codice della strada nel Regno Unito:

- Un mezzo a motore può superare la linea continua di mezz'ora se necessario (assumendo che la strada sia libera e non provengano veicoli in senso contrario) per sorpassare ciclisti se questi stanno procedendo a una velocità minore di 18 km/h
- Se il mezzo meccanico procede a velocità inferiore a 50 km/h occorre superare il ciclista lasciando uno spazio di almeno 1 metro e mezzo. Se la velocità è superiore lo spazio deve essere maggiore.

Concludo dicendo che questa legge, ormai discussa da vari anni grazie alla determinazione e il coraggio di Marco Cavorso (papà di Tommy 15enne ucciso mentre si allenava in bici da un guidatore di un furgone) sarebbe un passo di civiltà in avanti per il nostro paese.

L'omicidio stradale di Tommy e di tanti altri ciclisti dovrebbe far riflettere il parlamento sulla necessità di una maggiore protezione per i ciclisti in considerazione anche del fatto che la strada è di tutti e non solo degli automobilisti. E queste riflessioni di carattere etico e civile dovrebbero andare al di là dell'appartenenza al partito ma risvegliare la coscienza di ogni parlamentare indipendentemente dalla casacca che indossa.

¹ <https://www.gov.uk/government/news/the-highway-code-8-changes-you-need-to-know-from-29-january-2022>

² <https://www.lorenzoguarnieri.com/wp-content/uploads/2022/04/20220201-Centauro-E-se-il-codice-della-strada-imparasse-dal-mare.pdf>

MODIFICHE IN MATERIA DI LIMITI DI VELOCITA'

Da tempo è chiaro in letteratura scientifica che la velocità è una delle prime cause di scontri stradali e che all'aumentare della velocità di percorrenza dei mezzi su strada aumentano gli scontri e la gravità degli stessi come indicato anche dalla Commission Europea³ e da vari testi scientifici.

E' anche provato scientificamente che la diminuzione dei limiti di velocità ha un effetto sulla velocità media di percorrenza di quel tratto. Una meta-analisi su 51 studi scientifici⁴ stima che per una riduzione del limite di 10km/h la velocità media di percorrenza del tratto si riduce di 2,5 km/h. Pertanto ridurre in ambito urbano il limite a 30 km/h comporta, solo per l'introduzione del limite stesso, una riduzione della velocità media di percorrenza di 5 km/h. Sempre applicando il modello scientifico *power model of speed*⁵ **nel caso di una riduzione in una zona del limite di velocità da 50 km/h a 30 km/h** (senza ulteriori interventi) e assumendo una velocità media nel tratto di 50 km/h **gli scontri con esito mortale si stimano ridursi del 37% e i feriti gravi del 27%**. Per aumentare ulteriormente l'efficacia del provvedimento è auspicabile che ci siano maggiori controlli elettronici sulla velocità anche e soprattutto in ambito urbano accompagnati da interventi strutturali di "traffic calming" che inseriscano ostacoli al procedere ad alta velocità.

Con un ragionamento analogo aumentare la velocità in autostrada di 20 km/h da 130 km/h a 150 km/h comporterebbe una stima di **aumento della mortalità per scontri stradali in quel tratto del 18% e un aumento dei feriti gravi stimato del 12%**

Pertanto la nostra posizione alla riduzione dei limiti di velocità in ambito urbano, dove sono presenti utenti vulnerabili come pedoni e ciclisti è assolutamente favorevole. Come siamo favorevoli ad eliminare dall'articolo 142 la possibilità di aumentare la velocità in autostrada sino a 150 km/h (possibilità fortunatamente mai usata ad oggi) in quanto una velocità di 150km/h in autostrada porterebbe sicuramente a maggiori scontri e di gravità superiore.

Sulla modalità di scrittura della legge non mi pronuncio e invito i proponenti a unire le forze e lavorare con gli uffici legislativi al fine di proporre un'unica proposta di legge.

F.to Ing. Stefano Guarnieri

Firenze, 29 Marzo 2023

In allegato:

- (1) E se il codice della strada imparasse dalle regole in mare? E' quello che è accaduto in UK con l'introduzione nel codice della strada delle gerarchie fra veicoli, privilegiando i più vulnerabili
- (2) Informazioni su Associazione Lorenzo Guarnieri onlus

Pagina 2 di 2

³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_speeding.pdf

⁴ Si veda Elvik, Høy, Vaa, Sørensen, The Handbook of road safety measures, Second Edition – pagina 448

⁵ Si veda Elvik, Høy, Vaa, Sørensen, The Handbook of road safety measures, Second Edition – pagina 449



E se il codice della strada imparasse dalle regole in mare?

E' quello che è accaduto in UK con l'introduzione nel codice della strada delle gerarchie fra veicoli, privilegiando i più vulnerabili

N

on c'è dubbio che l'uomo vada per mare da molto più tempo rispetto ad andare per strada con auto e moto. Forse è per questo che anche le regole marittime sono assai più consolidate e condivise rispetto a quelle della strada. Inoltre in mare, da sempre, lo spirito che ha animato le regole fra imbarcazioni è sempre stato quello della sicurezza della navigazione.

In mare da sempre esiste una chiara gerarchia nella precedenza dei veicoli, basata sulla capacità di manovra, per cui per essere semplici le imbarcazioni a vela hanno sempre la precedenza sulle imbarcazioni a motore. I più forti devono cedere spazio ai più deboli. E' un bel principio che, se applicato sulla strada, stravolgerebbe le attuali regole. Infatti il nostro codice della strada, come quello di altri paesi, è nato con in testa l'obiettivo principale: quello di diffondere l'uso dell'auto e per garantire la fluidità di circolazione.

In fondo lo dice l'articolo 140 che inizia la parte relativa alle norme di comportamento del codice della strada e che al primo comma indica: "gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale". Per i codici della strada viene prima il non essere di intralcio alla fluidità e poi salvarsi la vita. Il contrario delle regole del mare.

Ma dal 29 gennaio scorso nel Regno Unito le cose sono cambiate e per la prima volta sono state introdotte delle regole che stravolgono il principio della "fluidità del traffico" e del "dominio dell'auto" e si spostano verso la protezione di chi è più debole sulla strada, in particolare ciclisti e pedoni. Il codice della strada inglese introduce per la prima volta il principio **della gerarchia dei veicoli**: quelli più pericolosi (camion, pullman, van, auto moto) hanno maggiori responsabilità e doveri rispetto agli utenti più deboli (ciclisti, pedoni e i poco presenti da noi cavalieri a cavallo).

Riporto la regola H1 nella sua interezza, nel testo originale

E' importante che tutti gli utenti della strada conoscano il codice della strada e che siano rispettosi degli altri utenti della strada e capiscano la propria responsabilità per la sicurezza degli altri. Tutti soffrono quando c'è uno scontro stradale sia che siano feriti oppure no. Ma quelli che guidano i veicoli che possono causare il danno maggiore in un evento di collisione hanno la più alta responsabilità di fare attenzione e ridurre il pericolo che possono portare agli altri. Questo principio si applica in maniera ancora più forte ai guidatori di camion, pullman, van, minibus, auto, taxi e motocicli [...]

Su questo principio si basano poi diverse modifiche che regolano la precedenza e la condotta che favoriscono chiaramente pedoni e ciclisti. Riassumiamo di seguito le principali e per la lista completa dei cambiamenti vi rimandiamo al seguente link del governo del Regno Unito.

<https://www.gov.uk/government/news/the-highway-code-8-changes-you-need-to-know-from-29-january-2022>



Pedoni che attraversano agli incroci:

Quando i pedoni attraversano o stanno per attraversare ad un incrocio, hanno sempre la precedenza su tutto l'altro traffico.



Posizione del ciclista sulla strada

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.

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.

Per i ciclisti che viaggiano in gruppo, possono andare uno accanto all'altro, anzi è più sicuro se lo fanno, particolarmente se sono in gruppo o se accompagnano bambini o ciclisti inesperti.

I ciclisti devono essere consapevoli dei veicoli che sono dietro di loro e quando possibile facilitare il sorpasso.



Sorpassare un ciclista o cavaliere lento

Un mezzo a motore può superare la linea continua di mezz'ora se necessario (assumendo che la strada sia libera e non provengano veicoli in senso contrario) per sorpassare ciclisti o cavalieri se questi stanno procedendo a una velocità minore di 18 km/h

Occorre **superarli lasciando uno spazio di almeno 1 metro e mezzo** se procediamo a velocità minori di 50 km/h, altrimenti uno spazio maggiore

Nel caso si debba superare un pedone in una strada senza marciapiede, i mezzi meccanici devono lasciare fra loro e il pedone almeno 2 metri.

Se non è possibile avere questi spazi o non è sicuro il sorpasso aspettare dietro di loro e non sorpassare.



Ciclisti sulle rotonde

I mezzi a motore devono dare la precedenza ai ciclisti sulla rotonda e in particolare: non cercare di superarli e permettere loro di svoltare in uscita sul percorso da loro desiderato. I mezzi a motore devono usare molta attenzione quando entrano in una rotonda per essere sicuri di non tagliare la strada ai ciclisti che la percorrono.



Uscita dal veicolo parcheggiato

Il nuovo codice raccomanda massima attenzione quando si esce dal veicolo parcheggiato per non urtare ciclisti e pedoni e in particolare di usare la tecnica nota come 'Dutch Reach'. Quando si apre lo sportello dell'auto per uscire farlo con la mano opposta al lato della porta dalla quale si vuole uscire (esempio per il guidatore aprire con la mano destra). In questo modo si gira la testa verso la direzione di un potenziale ciclista che passa e si diminuiscono le probabilità di creare un pericolo per un veicolo a due ruote



Le modifiche alle norme sono molte di più di quelle sopra elencate, tutte basate sul principio che **la priorità deve essere nella sicurezza dei più deboli.**

In definitiva, come si diceva all'inizio, non si tratta di niente di nuovo, è quello che viene fatto in mare da tanti anni: si cerca di garantire la sicurezza di tutti dando la priorità a quella dei più vulnerabili. In fondo se il mare aperto rappresenta le nostre autostrade, le città rappresentano i nostri porti. Provate ad entrare in un porto a 27 nodi (50 km/h) e vedere cosa vi succede (le velocità massime consentite, se mi ricordo bene, sono di 6 nodi). E noi ancora ci lamentiamo delle zone 30 km/h!!

Fortunatamente all'orizzonte ci sono dei venti di cambiamento che piano piano arriveranno anche da noi a ricordarci che la strada è come il mare: è di tutti!!

***Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus
Sottotenente di Vascello in congedo del Corpo delle Capitanerie di Porto**

Foto tratte dal sito del governo UK www.gov.uk

ALCUNE INFORMAZIONI

Perché esistiamo

L'Associazione Lorenzo Guarnieri è nata nel 2010 per ricordare Lorenzo e per salvare vite umane. **Lorenzo aveva 17 anni e mezzo** quando è stato ucciso nella notte del 2 giugno 2010. A Firenze un uomo di 45 anni che guidava sotto effetto di alcol e di droga ha invaso la sua corsia di marcia e lo ha investito in pieno. Lorenzo aveva **diritto di vivere** e il suo omicidio, come quelli di tantissimi altri giovani, poteva essere evitato. Occupandosi seriamente di prevenzione per la sicurezza stradale si possono **salvare tante vite umane**: questo è il nostro obiettivo.

Come combattere la violenza stradale

È necessario un **cambio di mentalità** negli amministratori e nei cittadini. Gli scontri stradali non sono frutto del caso o del destino, quindi non sono *incidenti*. Dietro ogni scontro grave ci sono sempre **delle scelte e dei comportamenti sbagliati** da parte degli individui (la velocità, la distrazione, l'alcol o la droga). I comportamenti si possono cambiare se i cittadini e chi governa capiranno che questa è una vera e propria emergenza sociale. Allora la sicurezza stradale diventerà una **priorità per le nostre amministrazioni**.

Con un intervento integrato e persistente fatto di formazione continua, comunicazione trasparente ed efficace, regole, controlli, sanzioni adeguate, interventi infrastrutturali preventivi, mezzi ed equipaggiamenti più sicuri, si possono salvare tante vite umane.

Attività dell'Associazione e risultati principali

- Promotori della proposta di legge popolare insieme ad ASAPS, Associazione Gabriele Borgogni e Comune di Firenze, per inserire il nuovo reato di **omicidio stradale** nel codice penale. Raccolte a fine 2014 circa 85.000 firme. L'omicidio stradale è diventato legge il 25 marzo 2016.
- Attività di **educazione alla sicurezza** con interventi nelle scuole superiori.
- Scrittura e diffusione di numerosi articoli sul tema della sicurezza stradale e dei libri: **Felici di seguirti , Il torto di essere vittime e il valore delle parole**
- Collaborazione con la Fondazione ANIA e **Università la Sapienza** nel progetto "ANIA Cares" (www.aniacares.it) per fornire assistenza psicologica alle famiglie delle vittime di violenza stradale.
- Collaborazione con la **Polizia Stradale** nel "Progetto Chirone" per determinare delle linee guida nell'approccio alle vittime e ai loro familiari rivolte agli operatori di Polizia Stradale e Ferroviaria.
- Collaborazione con l'associazione per l'adozione di bambini a distanza **Progetto Agata Smeralda** e creazione in Brasile, a Salvador de Bahia, di due spazi multifunzionali per sport e cultura.
- Vincitori del bando promosso dalla **Lega Calcio di Serie B – Lega B Solidale** per il campionato 2015/2016 nella categoria "disagio sociale" con il progetto "Rispetta le REGOLE, Vinci la VITA".
- Collaborazione con il Comune di Firenze all'implementazione del **Piano DAVID**, il Piano strategico per la sicurezza stradale 2011-2020 sviluppato grazie all'aiuto di McKinsey e con segnato alla città nel giugno 2011. A Firenze la mortalità sulle strade è passata da 25 nel 2010 a 6 nel 2019 con una riduzione della mortalità del 76% a fronte di una riduzione nazionale nello stesso periodo del 23%.
- Diffusione, attraverso progetti specifici, di una cultura della **sicurezza stradale** agli **atleti delle società sportive** dilettantistiche del territorio fiorentino.
- Organizzazione di **eventi** di aggregazione e di divertimento che diventano occasione per dare un'informazione corretta sul problema della violenza stradale.
- Con i fondi raccolti l'Associazione **aiuta** anche **altri enti no profit** e in particolare quelli che seguono persone con disabilità gravi come, ad esempio, il Pianeta Elisa Onlus e l'Associazione Cerebrolesioni Acquisite.
- Vincitori del premio **Buone Notizie 2013 del Corriere della Sera**