



**AUDIZIONE DEL 3 APRILE 2023 PRESSO LA COMMISSIONE TRSPORTI,
POSTE E TELECOMUNICAZIONI ALLA CAMERA DEI DEPUTATI**
DISCUSSIONE DDL N. 892, 718 E 526

Illustrissimo Presidente, Spettabile Commissione e Onorevoli tutti,
ringrazio dell'invito a questa importante audizione relativa a tre disegni di legge diretti a introdurre disposizioni per ridurre l'incremento progressivo dell'incidentalità stradale, che presenta numeri allarmanti, così come riferito dall'ISTAT: in particolare, nel corso dell'anno 2021 si sono verificati 151.875 sinistri, con 2.875 vittime (il 20% in più rispetto all'anno precedente), e 204.728 feriti (il 28,6% in più rispetto al 2020). In particolare, i cosiddetti utenti "vulnerabili" risultano quelli più interessati, poiché sono ben 210 i ciclisti uccisi e ben 15.769 sono stati feriti. E pure i conducenti di monopattini elettrici sono stati coinvolti in vari sinistri, con dieci morti e 2.107 feriti. Ora, pur tenendo conto del periodo di chiusura pressoché totale tra marzo e maggio 2020, che ha sicuramente comportato una sensibile riduzione del numero dell'incidentalità, si tratta comunque di aumenti considerevoli, seppure in discesa rispetto al 2019 (anno in cui i morti furono 3.173), che devono richiamare l'attenzione sulla necessità di apportare modifiche legislative dirette a disincentivare il verificarsi di queste situazioni di danno non solo per i veicoli, ma soprattutto per le persone.

Sarebbe certamente auspicabile una riforma organica del Codice della Strada, che prendesse innanzitutto in considerazione l'effettivo stato del "sistema circolatorio" presente sul nostro territorio, assai complesso e articolato, formato da differenti



tipologie di strade, alcune di pertinenza statale, alcune regionali, altre provinciali, comunali e vicinali (che possono avere una larghezza anche inferiore a quattro metri), di diversa ampiezza e spesso non dotate di banchina. Infatti, pur essendo pregevole e determinante per la protezione del ciclista, così come dell'utente su monopattino, mantenere una congrua distanza laterale in fase di sorpasso da parte di un veicolo, la previsione di un metro e mezzo risulta di fatto irrealizzabile proprio per la conformazione stradale di moltissime vie non solo cittadine, ma anche di campagna e di montagna, che a volte hanno una larghezza così ridotta da non consentire il passaggio contemporaneo di due autovetture provenienti da opposti sensi di marcia. Forse si dovrebbe ragionare nell'ottica di prevedere un ampliamento della rete stradale laddove particolarmente frequentata sia da ciclisti sia da autovetture, e prevedere la possibilità di percorrenza da parte dei ciclisti amatoriali, che spesso circolano in gruppi numerosi, soltanto nei giorni festivi o pre festivi, in modo da evitare, quanto più possibile, l'incontro/scontro con autoveicoli. Si tratta di una proposta che limiterebbe certamente il diritto di circolazione degli utenti più vulnerabili, ma in assenza di una rete stradale uniforme e omogenea, in grado di garantire adeguate distanze, appare forse come una delle poche soluzioni allo stato prospettabili. Piuttosto, sia per i velocipedi sia per i monopattini, sarebbe importante prevedere l'obbligatorietà dell'adozione di misure di protezione adeguate, come caschi e giubbotti imbottiti, in modo da attutire e attenuare il più possibile i danni fisici in caso di caduta e/o collisione.

Quanto al limite di velocità, il suo superamento rappresenta una delle prime tre cause di incidentalità, ed essa aggrava sistematicamente le conseguenze dei sinistri stradali. Per



questo, ben venga una norma diretta a garantire il rispetto della distanza dal veicolo che precede, mentre qualche dubbio sorge circa l'introduzione dell'obbligo di rispettare il limite di velocità dei 20 o 30 km orari nelle zone urbane ad alta densità o presso quelle scolastiche o residenziali, per vari fattori. Innanzitutto, poiché la grande maggioranza dei veicoli dispone attualmente del cambio automatico, che porta a superare quel limite solo sfiorando il pedale dell'acceleratore, per cui risulta oggettivamente assai complicato rispettarlo. In secondo luogo, si immaginino le conseguenze in termini di traffico e di inquinamento che potrebbero causare migliaia di auto in fila, la mattina o nel tardo pomeriggio, per i vari centri cittadini, che procedono ai 20 km all'ora. Prospettiva, codesta, che stride con un'ottica di miglioramento ambientale, in attesa della cosiddetta rivoluzione *green* anche nel campo automobilistico. Sarebbe auspicabile, invece, soprattutto all'interno delle città e in prossimità dei plessi scolastici e delle zone residenziali, ampliare quanto più possibile le piste ciclabili e pedonali, evidenziando maggiormente la presenza delle strisce pedonali e ricorrendo ai dissuasori orizzontali di velocità.

Modificare la mobilità stradale urbana ed *extra* urbana è fondamentale per migliorare non solo la qualità della vita di tutti, bensì pure per garantire maggiore sicurezza quando ci si pone alla guida, ricordando tutti che ogni mezzo di circolazione non è un giocattolo con cui divertirsi, ma un potenziale strumento di pericolo e distruzione della vita, propria e altrui.

Si ringrazia per l'attenzione e si porgono ossequiosi saluti.

Avvocato Elisabetta Aldrovandi



Presidente Osservatorio Nazionale Sostegno Vittime