UNIONE NAZIONALE AUTOSCUOLE E STUDI DI CONSULENZA AUTOMOBILISTICA

CAMERA DEI DEPUTATI
IX COMMISSIONE TRASPORTI

AUDIZIONE 2 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"

Roma, 2 maggio 2023

UNIONE NAZIONALE AUTOSCUOLE
E STUDI DI CONSULENZA
AUTOMOBILISTICA

Buongiorno Presidente e Buongiorno Onorevoli,

Vi ringrazio per la considerazione che riponete nella nostra associazione e nel ruolo che le autoscuole e gli studi di consulenza, che rappresentiamo, svolgono nel campo della mobilità e della sicurezza stradale.

Le mie considerazioni nascono da un punto di vista particolare che è quello dell'educazione stradale e della formazione degli Utenti della strada, vista la mia professione e la categoria che rappresento.

La prima considerazione è che sul tema mobilità ciclabile e della difesa degli Utenti vulnerabili abbiamo avuto diversi interventi negli ultimi anni e altri stanno per essere esaminati e proposti, come quelli di cui stiamo discutendo. Da una parte è giusto e lodevole visto che il Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2020/2030 indica come prioritari 5 interventi (bambini, pedoni, ciclisti, veicoli a motore, a due ruote, anziani) e le modifiche vanno in questa direzione. Dall'altra però occorre considerare che continue e parziali correzioni di un Codice della Strada già complesso e di difficile lettura da parte dei cittadini probabilmente non aiuta a risolvere i problemi e centrare l'obiettivo di diminuire il numero di vittime. Peraltro in termini di numeri di vittime è da rilevare come gli Utenti dei veicoli a motore a due ruote siano tra i più coinvolti, più degli Utenti delle biciclette, visto che il loro numero è di oltre 700 morti ogni anno (786 nel 2019, 762 nel 2021) . Crediamo che anche questo debba essere un tema su cui attenzionare il Governo e il Parlamento, a partire da questa Commissione. Più volte abbiamo fatto presente che in Italia non esiste un obbligo di formazione per conseguire la patente di questi veicoli, nonostante la maggior parte degli aspiranti conducenti siano minorenni, e che tutto viene affidato ad un esame, con tutti i problemi che ne conseguono.

Altra considerazione è che di fronte a continua evoluzione di norme, tecnologia applicata ai veicoli e alle strade non vi è nessun intervento per "evolvere" gli Utenti della strada, in particolare i conducenti: occorre quindi riprogettare l'educazione stradale, la formazione iniziale dei conducenti e un aggiornamento di chi la patente l'ha conseguita da molti anni. Ci sembra di aver colto segnali positivi in questo inizio legislatura e vi saranno sicuramente altri momenti di confronto a partire dall'annunciato decreto "strade sicure" alla proposta di nuova Direttiva Comunitaria sulle patenti di guida, alla revisione e semplificazione del Codice della Strada.

In tutto questo le autoscuole sono una risorsa per il Paese e in grado di interagire con altri soggetti, assolvendo al compito definito dall'articolo 123 del Codice della Strada che le definisce "scuole per l'educazione stradale, l'istruzione e la formazione dei conducenti" e dall'articolo 335 del regolamento di esecuzione del CdS che stabilisce che "Le autoscuole devono altresì effettuare corsi di aggiornamento per i conducenti in relazione all'evolversi della normativa secondo le disposizioni emanate dal Ministro dei Trasporti". Disposizione mai applicata!

Sulle proposte in esame.

Unasca ha aderito alla campagna ONU volta a promuovere l'adozione sempre più estesa del limite massimo di velocità di 30 km/h all'interno dei centri abitati (su You Tube si trova il nostro filmato) per cui siamo favorevoli su questo punto alla proposta di legge dell'On. Iaria, anche se a nostro avviso le tecnologie possono aiutare a variare i limiti di velocità anche nello stesso luogo a seconda della situazione reale; ad esempio una zona scolastica in certi giorni, in alcune fasce orarie e in certi mesi dell'anno non presenta quelle caratteristiche di pericolosità che impongono limiti ridotti.

E' indubbio che in strade urbane particolarmente frequentate da pedoni, bicilette, attività commerciali con spazi esterni, ecc. la riduzione della velocità a 30 km/h porti vantaggi in termini di sicurezza visto che si riduce lo spazio di arresto dei veicoli, si riducono notevolmente i danni in caso di impatto, in particolare tra veicoli e Utenti vulnerabili.

L'altro tema che le diverse proposte hanno in comune è il "sorpasso nei confronti delle biciclette" e la distanza laterale da tenere in questa situazione.

Ogni sforzo per tutelare gli Utenti vulnerabili, in questo caso biciclette e monopattini, è sacrosanto. Qualche perplessità in merito all'introduzione di un "valore assoluto", 1,5 metri di distanza, difficilmente riscontrabile sulla rete stradale italiana, in particolare nelle strade extraurbane secondarie e difficilmente "misurabile" da parte delle Forze dell'Ordine. Occorre anche tenere presente che i velocipedi in alcune situazioni possono viaggiare affiancati e che oggi esistono tipologie di "biciclette" come le Cargo Bike con sagoma fino a 1,30 metri di larghezza.

UNIONE NAZIONALE AUTOSCUOLE
E STUDI DI CONSULENZA
AUTOMOBILISTICA

Inoltre a nostro avviso per coerenza e per maggiore comprensione dell'Utenza le cautele del sorpasso nei confronti dei velocipedi vanno inserite nell'articolo 148 del codice "sorpasso" e non nell'articolo 149 dedicato alla "distanza di sicurezza" peraltro sempre trattata come distanza tra un veicolo e chi lo precede, quindi longitudinale e non laterale.

Da ultimo, nell'ottica di un riordino delle norme relative alla mobilità ciclabile suggeriamo alla Commissione:

1) Articolo 141 comma 3:
   inserire tra le circostanze che richiedono la necessità di "particolare riduzione della velocità" anche la circostanza di incontrare sul proprio lato della carreggiata un pedone, un veicolo sprovvisto di motore o ad esso equiparato.
   Spesso gli incidenti avvengono perché i conducenti dei veicoli a motore tardano a moderare la velocità in presenza di questi utenti deboli.
2) Articolo 143 comma 2:
   precisare che la posizione dei veicoli sprovvisti di motore sulla carreggiata debba tenere conto anche delle condizioni del manto stradale e della presenza di veicoli in sosta o dello stato della banchina.
   Spesso i conducenti di velocipedi non transitano il più possibile vicino al margine destro della carreggiata a causa delle irregolarità del manto stradale o al rischio associato all'apertura delle portiere dei veicoli in sosta.
3) Art. 145 comma 4 bis.
   A nostro avviso occorre sopprimere la parte che stabilisce che i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che circolano su strade urbane ciclabili anche quando queste " vi si immettono, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio". Questa norma contrasta con il principio generale della precedenza che stabilisce che chi si immette su una strada pubblica deve dare la precedenza a coloro che vi circolano e può generare comportamenti pericolosi da parte dei ciclisti.
4) Articolo 148 comma 9:
   introdurre specifiche cautele nell'esecuzione della manovra di sorpasso nei confronti dei velocipedi e dei veicoli ad essi equiparati (monopattini) citando anche la distanza minima laterale di sicurezza dell'articolo 149 comma 1 e specificando la facoltà di differire tale manovra in assenza delle condizioni di sicurezza, senza prevedere una sanzione amministrativa (quindi tale condotta verrà giudicata in sede civile e/o penale).
5) Articolo 149 comma 1:
   introdurre la distanza laterale di sicurezza di 1,5 metri rispetto ai velocipedi al di fuori dei centri abitati derogabile in relazione all'ampiezza della carreggiata a condizione dell'adozione di una condotta più prudente, senza prevedere una sanzione amministrativa e prevedendo una specifica segnaletica verticale di prescrizione.

Ringrazio ancora per l'attenzione.

Il Segretario Nazionale Autoscuole
Emilio Patella