

**Camera dei Deputati**

**IX Commissione Trasporti**

 **Audizione**

**LEGAMBIENTE**

**Roma 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**

Nella mobilità urbana e extra urbana, si sta assistendo a una più forte domanda di spazio pubblico condiviso da utenze diverse, in particolare dalla crescita della domanda di ciclabilità. Cresce di conseguenza anche la richiesta di spazi urbani e stradali fruibili in sicurezza, un fronte drammatico su cui l’Italia registra ancora statistiche inaccettabili, specie in ambito urbano dove accadono il 70% degli incidenti e dove oltre il 50% delle vittime è un utente vulnerabile, un ciclista o un pedone.

Questi fattori concorrono a disegnare una richiesta di mobilità diversa in ambito urbano e extra urbano che necessità di regole diverse, urgenti e adatte a una mobilità non solo centrata sull’automobile.

E' bene in premessa ricordare che l’Italia è il paese europeo con la più alta densità di automobili: 36 milioni di auto, il 17% dell’intero parco circolante in Europa, a fronte di una popolazione pari al 7% di quella dell’intero continente. L’altissimo tasso di motorizzazione e, insieme, il ricorso all’auto privata per la stragrande maggioranza degli spostamenti generano una lunga serie di esternalità negative economiche, ambientali, sociali e sanitarie.

Per questo Legambiente, ma anche a nome di AMODO, Alleanza della Mobilità Dolce, accoglie con favore l'iter avviato con l'Esame di questa Commissione delle diverse Proposte di Legge in materia su temi molto importanti, anche se resta prioritario favorire una riforma del Codice della strada unitaria, attenta ad assegnare un peso maggiore a indicatori fino a oggi svalutati o sottostimati: la sicurezza, la salute delle persone, la vivibilità delle strade, l’equità sociale, la salvaguardia del territorio, la decarbonizzazione della società.

In attesa di un provvedimento che vada in questa direzione crediamo che le diverse istante portate dalle tre proposte di legge debbano essere al momento trattate separatamente con l’attenzione che meritano nel loro specifico.

E’ in questo senso e senza dubbio molto urgente attuare come prima risoluzione la moderazione della velocità all’interno dei centri abitati, portando ovunque a 30 km/h, e istituendo isole pedonali e zone a basso traffico intorno a tutte le scuole, agli ospedali e ai maggiori centri di aggregazione collettiva, con l’eccezione di quelle arterie dove l’amministrazione locale è in grado di garantire che all’aumento della velocità non corrisponde un aumento dell’insicurezza stradale, a fine di garantire una decisa riduzione delle vittime di incidenti stradali, del rumore, dello smog e delle emissioni di gas serra rendendo il traffico più scorrevole e rendendo più attraenti modalità di spostamento alternative all’auto privata, come i piedi, la bici o il trasporto pubblico.

Per questo si propone prioritariamente di modificare l’articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come da proposte di legge in oggetto, seppur limitate e questa specifico intervento puntuale, laddove invece la realizzazione di una moderazione diffusa necessiterebbe di misure più armoniche e strutturate in tutto il tessuto urbano.

Per ciò che invece concerne la Regola del "metro e mezzo", o meglio del sorpasso sicuro, ben definita nel testo proposto dall’on Berruto e del’on Iaria come primi firmatari, è una norma di fondamentale importanza per la sicurezza stradale dei ciclisti sia in ambito urbano che extra urbano anche per tornare a sostenere il ciclismo sportivo in Italia e il crescente mercato del cicloturismo.

Alla norma prevista di modifica dell’art 148 e 149 sarebbe altresì auspicabile introdurre affiancandolo un comma più generico ma più realistico che prescrivesse di rallentare in prossimità dei ciclisti incontrati nel proprio senso di marcia anche quando la strada è libera, rispettando la distanza di sicurezza, e preparando in sicurezza il sorpasso con "adeguata distanza laterale", introducendo dove presente la doppia corsia, l’obbligo di sorpasso su altra corsia. come comunque già prevede l'art 146.

Per rinforzare la sicurezza del ciclista sarebbe inoltre necessario superare il principio della Guida "emarginata" previsto dall['art. 143](http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-v-norme-di-comportamento/art-143-posizione-dei-veicoli-sulla-carreggiata.html) al comma 2 che prescrive che "i veicoli senza motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata", che tenendo conto di quanto enunciato al Art. 1 comma 1 risulta una norma discriminatoria e pericolosa. Discriminatoria perché dà all'automobilista, ma anche al conducente di mezzi pesanti, la sensazione di essere favorito rispetto ai conducenti di biciclette - e a chi conduce animali.

È inoltre in contrasto con quanto stabilito dai principi generali all'Art. 1 CdS, che con il generale principio informatore di cui all'Art. 1 comma 1: "La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato".

Ancora di più urgente superare questa distinzione in quanto pericolosa perché di fatto il margine della strada è sempre ingombro di oggetti e di eventualità, aumentando il rischio di brusche e inevitabili intromissioni del ciclista nella traiettoria dei veicoli a motore.

Oltretutto, il l'Art. 143 comma 3 prescrive anche ai veicoli a motore di "essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata", ma solo nelle condizioni di maggiore rischio evidente come le curve. Data la notevole incidentalità, e i relativi costi sociali, La bicicletta può essere equiparata agli altri veicoli, potendosi trovare come tutti "al margine" solo quando fosse davvero necessario.

Basterebbe quindi aggiungere la parola "Tutti" all'inizio del testo [dell'Art. 143](http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-v-norme-di-comportamento/art-143-posizione-dei-veicoli-sulla-carreggiata.html) comma 1, come segue: "Tutti i veicoli devono circolare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima, anche quando la strada è libera."; e poi adattare i commi 2 e 3 come segue: "Gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.", tutelando così le attività agricole e la tradizione della transumanza (quest'ultimo comma può diventare il 3); e al comma 3 (che potrebbe diventare a questo punto il 2): "Tutti i veicoli, quando si incrociano ovvero percorrono una curva o un raccordo convesso, a meno che circolino su strade a due carreggiate separate o su una carreggiata ad almeno due corsie per ogni senso di marcia o su una carreggiata a senso unico di circolazione, devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.". da sottolineare che è una variazione che non ha costi.

Infine soprattutto in ambito extraurbano sarebbe fondamentale rinforzare e attuare le strade a prevalenza ciclabile che possono rilanciare quel vasto reticolo di strade a basso traffico veicolare particolarmente vocate per il cicloturismo e per il ciclismo sportivo amatoriale o professionale.

Ricordiamo infine che già nella riforma del codice della strada inglese entrato in vigore a gennaio 2022 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 ristringono 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. 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.

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