

Roma, 2 maggio 2023

Oggetto: Proposte di legge C526, C718 e C892 – Audizione Conftrasporto IX Commissione Camera dei Deputati

Prima di entrare nel merito delle proposte di modifica di alcuni articoli del codice della strada, recate dalle proposte di legge C526, C718 e C892, ci sia consentito esprimere una premessa dirimente: la **sicurezza stradale** è una priorità, anzi **la priorità** principale del mondo dell'autotrasporto che si riconosce in **Conftrasporto**.

Da sempre Conftrasporto si è battuta per la **tolleranza zero** contro l'alcool e la droga alla guida, per il potenziamento dei controlli sul rispetto delle regole, per l'applicazione **dei costi indicativi per la sicurezza**, per la concreta applicazione delle norme sulla **responsabilità condivisa** dei diversi anelli della filiera, al fine di evitare ogni forma di lucro o vantaggio competitivo ai danni della sicurezza e della vita umana.

Siamo i rappresentanti degli operatori professionali del trasporto, di chi, cioè, sta più a lungo sulle strade ed è, quindi, **più direttamente interessato dalla prospettiva di zero morti sulle strade al 2050**.

I livelli effettivi di sicurezza stradale, come noto, sono il frutto di un complesso interagire di diversi fattori: la dotazione e la qualità delle **infrastrutture**, i veicoli e i relativi sistemi di sicurezza attiva e passiva, la **formazione dei conducenti**, le **regole** di circolazione ed i relativi **controlli**.

Di fronte alle tragedie che avvengono sulle strade è comprensibile reagire sotto la spinta emotiva, con singole specifiche proposte di intervento, ma così facendo diventa praticamente impossibile governare in maniera efficace la complessità, che è alla base della sicurezza stradale.

Per questo motivo, anche alla luce dei lavori avviati dal Ministero dei Trasporti per giungere ad una **revisione organica del Codice della Strada**, Conftrasporto ritiene che proprio all'interno di quei lavori si potrà dare una più efficace risposta alle condivisibili esigenze di sicurezza che sono alla base dei disegni di legge, su cui ci stiamo confrontando oggi.

D'altra parte, anche **la città è una realtà complessa**, caratterizzata da una pluralità di utilizzatori. Ci sono, quindi, le legittime esigenze degli utenti più deboli della strada, ma ci sono, anche, le istanze degli operatori del **trasporto** di persone e merci, che con le proprie attività assicurano la **vitalità economica** e il buon funzionamento dell'ambiente urbano.

In linea generale riteniamo che, laddove possibile, si debba cercare di **evitare la coesistenza in sede promiscua, di diverse forme di trasporto incompatibili** o comunque fortemente condizionanti le une per le altre.

Quando, invece, non è possibile garantire la separazione dei diversi flussi, occorre ricercare una mediazione tra i diversi interessi in campo, che garantisca, al tempo stesso, la massima sicurezza e la funzionalità socio economica dell'ambiente urbano.

A fronte della crescita imponente della mobilità dolce e della micro mobilità, ogni ragionamento sulla sicurezza stradale non può prescindere dall'esigenza di un **ferreo rispetto delle norme** introdotte specificatamente per tali nuove forme di mobilità: **limiti di velocità, caschi protettivi, regole di circolazione e sosta**. Il marciapiede non può essere trasformato né in un disordinato parcheggio fuori ogni regola, né in una pista per le corse delle due ruote. Dolci-ci sia consentita la battuta- ma sempre troppo veloci, per chi va a piedi!

Entrando nel merito delle proposte di legge in esame, mentre riteniamo condivisibile che alcuni ambiti urbani, a partire da quelli oggetto di interventi di riqualificazione, possano essere oggetto di una riduzione dei limiti di velocità, nell'ottica della promozione della mobilità dolce e di una maggiore vivibilità dell'ambiente urbano, non comprendiamo per quale motivo debbano essere ridotti i limiti di velocità anche per **le strade urbane di scorrimento** (tipo D).

Le proposte di modifica dell'art. 142 del codice della strada, d'altra parte, supererebbero la possibilità oggi teoricamente prevista, ma non concretamente attuata, di innalzare sulle tratte autostradali a tre corsie il limite di velocità a 150 km/h. **A nostro giudizio, tale facoltà non dovrebbe essere eliminata**, al massimo si potrebbero conseguentemente modificare, riducendole di 20 km/h in tale circostanza, le soglie di superamento dei limiti oltre le quali il Codice dispone la sanzione accessoria della **sospensione della patente**.

I dati dell'Osservatorio europeo sulla sicurezza stradale forniscono, d'altra parte, alcune indicazioni interessanti.

Nel nostro Paese, pedoni e ciclisti rappresentano una quota preoccupante, ma meno significativa (24%), rispetto alla media europea delle morti totali sulle strade (29%), mentre più critiche, tra gli utenti deboli della strada, appaiono le performance degli utilizzatori delle due ruote motorizzate (25% delle morti sulle strade nel periodo 2018-2020, contro il 18% in EU).

D'altra parte, se nel passaggio dagli anni 2010-2012 agli anni 2018-2020, il numero di incidenti mortali per i pedoni si è ridotto in Italia del 13%, in Europa il miglioramento è stato del 25%. Con riferimento ai ciclisti, invece, l'Italia ha registrato una riduzione media delle fatalità del 23%, nettamente superiore a quella conseguita complessivamente nell'Unione Europea (-3%).

Quanto alle particolari cautele che i disegni di legge in commento intendono introdurre per il sorpasso delle biciclette e dei monopattini, appaiono ragionevoli, sebbene non sempre di facile applicazione e controllo.

Resta ferma, però, la convinzione che per garantire al meglio la sicurezza e la funzionalità della mobilità di tutti gli utenti della strada, la strada maestra da perseguire sia sempre quella di **evitare**, con adeguanti interventi infrastrutturali e regolatori, **il contestuale svolgimento, in sede promiscua, di traffici diversi, fortemente incompatibili tra di loro**