



CAMERA DEI DEPUTATI
IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni
Note sulle proposte di modifica del Codice della Strada

Milano, 28 Novembre 2023

Le presenti note riguardano una parte delle proposte di modifica del CdS che si è avuto modo di visionare, e in particolare quelle destinate ad avere un impatto significativo sugli equilibri generali di funzionamento della mobilità nelle sue diverse componenti, materia di più diretta competenza dello scrivente.

1. Proposte relative alla circolazione dei monopattini

Facendo sintesi delle diverse proposte relative alla circolazione dei monopattini, da estendere secondo alcuni proponenti anche alle e-bike, verrebbero introdotti l'obbligo di targatura, di uso del casco, di bretelle retroriflettenti e, nel caso di minorenni non altrimenti patentati, l'obbligo di seguire un apposito corso semestralmente organizzato dalla PL o, in altre proposte, il divieto di condurli.

Si tratta di obblighi che, nel caso del casco, renderebbero di fatto impossibile l'esercizio delle attività di sharing mentre nel loro complesso renderebbero più complesso e oneroso l'uso di tali mezzi.

Si tratta inoltre di provvedimenti destinati a rendere meno competitivo e più oneroso -e quindi a ridurre- l'uso di tali veicoli quale risposta alla incapacità di esercitare un efficace controllo, oggi in pratica non esistente, dei veicoli e del comportamento dei guidatori.

In sintesi, si affrontano le oggettive criticità derivate dall'introduzione di tale nuova forma di mobilità non con attività di controllo minimamente adeguate come chiunque può constatare, ma ostacolandone la diffusione, il che comporta un grave danno economico per gli utenti che in tale mezzo hanno trovato una risposta ai loro problemi di mobilità.

Infatti la micromobilità offre un supporto prezioso, soprattutto nei contesti -in Italia diffusissimi- caratterizzati da un livello insufficiente o nullo di offerta del trasporto pubblico, con particolare riferimento alle fasce sociali con minor reddito. Basta vedere l'uso che molti lavoratori ne fanno per raggiungere le periferie industriali dai terminal spesso lontani del trasporto pubblico.

Inoltre la possibilità di offrire servizi di monopattini in sharing, che offrono margini operativi positivi, consente alle aziende del settore di offrire anche biciclette in sharing, assai meno redditizie, riducendo o eliminando la necessità di contributo pubblico. Di converso, l'eliminazione di tale modalità comporterà una drastica riduzione dei servizi di bike sharing, ovvero un forte aumento della contribuzione pubblica per il loro mantenimento.

Da sottolineare infine che il monopattino rappresenta una modalità di trasporto molto apprezzata e utilizzata dai turisti, e questo non può non essere valutato in una nazione come l'Italia che di turismo vive.

Altre riflessioni riguardano:

- l'obbligo di targatura. Per i veicoli in sharing, che sono sempre collocati su suolo pubblico dove possono effettivamente procurare intralcio e pericolo, è già presente e sempre ben visibile l'etichettatura delle aziende, mentre per i veicoli privati di fatto non serve dato che non vengono mai lasciati su suolo pubblico e che in caso di sinistro viene identificato direttamente il conducente, esattamente come nel caso delle biciclette. E come nessun paese prevede ormai la targatura delle biciclette, imposizione che si è rivelata inutile e controproducente, così è logico avvenga per i monopattini¹;
- la proposta di obbligo per i minorenni (14-18) di utilizzare il monopattino solo su corsie ciclabile e aree pedonali. Si ritiene la proposta non ragionevole sia perché gli stessi soggetti sono abilitati a utilizzare biciclette, potenzialmente più veloci, su tutte le strade urbane, sia perché nelle città vi sono ampie porzioni di reti a traffico scarso e moderato –si pensi ai centri storici- che consentono una circolazione sicura, sia infine perché si individuano come più adatte la zone pedonali dove non di rado il conflitto tra monopattini e pedoni risulta ancora più critico;
- il ripristino del divieto di circolazione su strade extraurbane, misura che riporta l'uso del monopattino a un più corretto ambito di utilizzo e con il quale si concorda;
- il divieto assoluto di uso del monopattino lungo le strade attrezzate con doppio senso ciclabile. Si tratta di un divieto davvero poco comprensibile (quale è la differenza tra monopattino e bici in questa circostanza?), inutilmente punitivo e nel caso destinato a essere ampiamente disatteso con relativa perdita di credibilità dell'intero sistema delle regole.

2. Limiti di velocità

Per quanto riguarda le proposte di riduzione dei limiti di velocità in ambito urbano, si ritiene che il tema sia ben robustamente strutturato dalla proposta di legge sulla 'Città 30' n.1265 riportata nella documentazione visionata.

Di tale proposta si condivide in particolare la richiesta di differenziare il limite di velocità in ambito urbano, mantenendo l'attuale limite per le strade destinate a svolgere funzioni di scorrimento a scala urbana e/o di caratteristiche geometriche e urbanistiche tali da non presentare profili di criticità in ordine alla sicurezza dell'utenza debole, e abbassando il limite a 30 km/h per le altre strade.

Si tratta di una richiesta che ha un fondamento tecnico molto robusto ed evidente, come è dimostrato dall'analisi costi-benefici che lo scrivente ha recentemente svolto per la città di Bologna e alla quale si rimanda².

Per quanto invece riguarda le proposte orientate a 'forzare' l'aumento dei limiti a 150 km/h sulle autostrade dove potrebbe essere consentito, si esprime la più ferma e netta contrarietà in quando è una misura destinata a incidere poco o nulla sui tempi effettivi di percorrenza, mentre avrebbe un impatto gravemente negativo e più che proporzionale su incidentalità, consumi ed emissioni oltre che sulla capacità stessa delle infrastrutture.

¹ In molte realtà le stesse aziende hanno implementato, in accordo con i comuni concedenti, sistemi efficaci di governo della sosta basati sulla impossibilità di rilascio del veicolo al di fuori degli spazi a ciò deputati. Il tema cioè può essere affrontato e risolto semplicemente con una migliore organizzazione del servizio.

² Il documento è scaricabile al seguente link:

https://www.google.it/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjA98yTmOaCAxVmhp0HHewyBk8QFnoECBMQAQ&url=https%3A%2F%2Fwssol.comune.bologna.it%2Fdownloadalfresco%2Fdocumentale%2Fdownload%3Fid%3DC6bKc6-yWG5JRoldcNYMpDy3uRAxnD8cC_XmlCsIXD9Aj0Wz9k-dug&usg=AOvVaw0RGkw6Fwi4mdzYFvIVeImg&opi=89978449

L'aumento della velocità in particolare innalzerebbe drasticamente la dispersione delle velocità, parametro dal quale dipende strettamente il tasso di incidentalità e di lesività.

Suscita se ci è consentito particolare perplessità il fatto che tale proposta sia avanzata senza il supporto di un'analisi che ne misuri in modo tecnicamente neutro l'impatto sul benessere sociale, come dovrebbe essere fatto da ogni pubblico decisore.

3. Durata luce gialla e altre disposizioni semaforiche

La proposta mira a innalzare la durata del giallo semaforico da 3 a 4 secondi in ambito urbano (vel.50 km/h) e da 4 a 5" per velocità di 70 km/h.

Si ritiene che tale durata debba restare oggetto di specifiche valutazioni ingegneristiche da effettuarsi in sede di progetto sulla base delle velocità ammesse e si ribadisce che, se si rispettano i limiti, i valori minimi suggeriti sono in genere pienamente adeguati. Occorre anche ricordare che sempre più impianti semaforici resteranno ricompresi in zone a velocità limitata (zone 30) per effetto della progressiva estensione di tale misura.

Un aumento indifferenziato dei tempi di giallo non risulterebbe giustificato da motivazioni tecniche e porterebbe da una parte a un inutile allungamento dei tempi semaforici e, dall'altra, potrebbe paradossalmente portare a una maggiore diffusione dei comportamenti irregolari. Condizioni di maggiore sicurezza dovrebbero piuttosto tradursi in un aumento del rosso interfase, da operare sempre sulla base di specifiche e ben consolidate valutazioni tecniche.

Particolarmente preoccupanti le proposte avanzate dal Consiglio Regionale Veneto di consentire il superamento della striscia di arresto pur di non 'impegnare l'area di intersezione' e, soprattutto, quella gravissima di subordinare la possibilità di operare controlli automatici delle infrazioni semaforiche alla presenza di count-down applicato a tutte le luci semaforiche e di un tempo minimo di giallo di 10". Tale disposizione equivale all'impossibilità di adottare tale forma fondamentale di controllo.

Ci si limita qui al proposito a ricordare che la presenza di controlli automatici del rosso semaforico è in grado di ridurre l'incidentalità grave del 20/30%.

4. Distanza della sosta dagli attraversamenti

La proposta che chiede di prevedere il divieto di sostare a meno di 5 metri dagli attraversamenti pedonali è condivisibile ma dovrebbe essere modificata per:

- rimodulare il termine perentorio di un anno per l'adeguamento dell'esistente, termine palesemente irrealistico;
- tener conto degli attraversamenti appoggiati ad avanzamenti del marciapiede, che non necessitano di tale arretramento;
- ripensare/rimodulare tale obbligo quando applicato alle fermate del trasporto pubblico, per le quali è importante poter tenere in stretta adiacenza delle fermate nelle due direzioni.

5. Controlli

Si ha avuto modo di conoscere il testo dell'audizione tenuta da ASAPS, che si condivide appieno laddove scrive che servono regole più chiare e inappellabili per distinguere nettamente ciò che è tutela dell'automobilista da ciò che è tutela dell'impunità dell'automobilista, come purtroppo spesso accade e come alcune delle proposte depositate sembrano voler reiterare.

ASAPS richiama giustamente anche l'inaccettabilità di dover ancora attendere i decreti attuativi della L.120/2010 relativamente alle modalità di installazione degli autovelox. Aggiungo che stiamo ancora attendendo quello previsto dalla stessa legge all'art.60 che doveva consentire l'installazione, peraltro già ampiamente praticata grazie alla personale assunzione di responsabilità di tecnici e amministratori, dei semafori regolati dalla velocità. Ricordo al proposito che nel 2019 lo scrivente, in qualità di membro della Struttura Tecnica di Missione del MIT aveva sviluppato e portato a termine con i tecnici ministeriali una bozza di regolamento, poi accantonata.

Si concorda pienamente con ASAPS anche circa la necessità di estendere l'uso di sistemi di telecontrollo per controllare e sanzionare un maggior numero di violazioni, non solo per migliorare funzionalità e sicurezza della mobilità in generale, ma anche per costruire un contesto più ordinato e quindi più adatto alla futura introduzione e diffusione di veicoli a guida autonoma o semiautonoma.

A tal fine risulta importante rafforzare l'utilizzabilità di strumenti di telecontrollo per il controllo della sosta, in particolare di quella in seconda fila, sugli attraversamenti pedonali, sulle corsie ciclabili, sui marciapiedi ecc..

6. Corsie, zone di attestamento e doppio senso ciclabili

Molte delle modifiche proposte dalla A.C. 1435 risultano regressive rispetto a quanto positivamente stabilito dalla L.120/2020, in particolare:

- la possibilità di inserire le zone di attestamento avanzate solo in presenza di un'unica corsia per senso di marcia equivale a non poterla utilizzare dove più serve. Per quanto riguarda la possibilità di inserirla solo in presenza di una corsia ciclabile si sottolinea come in realtà i due dispositivi svolgono funzioni differenti ancorchè entrambe finalizzate alla protezione dei ciclisti. E dato che non è vietata la circolazione dei ciclisti lungo strade prive di corsia ciclabile, non si capisce perché non possa invece essere adottato un dispositivo atto a migliorare la sicurezza dei ciclisti giunti all'intersezione;
- la possibilità di utilizzare la fattispecie della corsia ciclabile solo dove non sia possibile inserire una pista ciclabile realizzata ai sensi del DM 557/99 difende una fattispecie obsoleta, molto più complessa e costosa e, soprattutto, differente dalle modalità in uso nel resto d'Europa. Si ricorda al proposito della crescente importanza della bicicletta associata al turismo, e della conseguente necessità di garantire la massima comprensibilità delle regole d'uso dello spazio anche per utenti non italiani;
- scomparire la distinzione tra corsia di uso promiscuo e uso esclusivo, cioè la vera 'rivoluzione' introdotta dalla 120/2020, con conseguente drastica riduzione delle possibilità del suo inserimento in molti contesti non altrimenti attrezzabili. Si sottolinea al riguardo l'esperienza assolutamente positiva maturata in questi ultimi anni da parte di tutti i comuni che hanno sfruttato tale possibilità, talchè non si comprendono le motivazioni per la sua eliminazione;
- le limitazioni per l'inserimento del doppio senso ciclabile, per come sono formulate, rischiano di contrastare con la necessità di distinguere i diversi contesti³; a esempio, imporre una larghezza minima della carreggiata può avere senso in una strada trafficata, non ne ha nessuno in un vicolo di un centro storico. A questo riguardo risulta anche negativa l'abolizione dell'obbligo di dare la precedenza alle biciclette nel caso di incrocio difficoltoso con altri veicoli;
- è sbagliato impedire tout court ai comuni di autorizzare la circolazione delle biciclette nelle corsie riservate, che possono invece assai utilmente ospitare percorsi ciclabili se ben attrezzate e se in

³ Si fa presente come non un solo dato sia stato portato a supporto della presunta 'pericolosità' del dispositivo e delle conseguenti limitazioni invocate.

presenza di flussi compatibili. E' poi del tutto inaccettabile qualora tali corsie non siano in sede fisicamente separata o in centro strada: costringere un ciclista a circolare a sinistra di una corsia riservata posta a lato strada significa esporlo a gravissimi rischi.

In sintesi, a fronte di tre anni di ormai ampie e più che positive applicazioni delle nuove fattispecie, ormai pacificamente acquisite alla strumentazione tecnica di tutti i progettisti di settore, si propone una drastica riduzione del loro ambito applicativo senza portare nessun dato a motivazione della scelta.

7. ZTL e sosta

Le modifiche di modifica dell'art.7 della proposta A.C. 1435 restringono la potestà di comuni di adottare un dispositivo di ZTL in quanto le motivazioni legate all'inquinamento e quelle legate alla tutela del patrimonio culturale devono essere presenti **congiuntamente**. E' davvero difficile comprendere come un'acropoli greca posta in un sito ben ventilato non possa essere tutelata da un tale dispositivo. Più in generale si delega a futuri decreti ministeriali la definizione di criteri generali per l'istituzione di tali dispositivi tra cui le tipologie di comuni e la presenza di servizi TPL, limitando in tal modo l'utilizzabilità di uno strumento oggi a disposizione dei comuni per governare la mobilità urbana.

Diverso sarebbe un intervento teso a rendere omogenee le regole di accesso, come a esempio fu tentato tempo fa dalla Regione Emilia Romagna, e rendere più comprensibile la segnaletica (oggi il medesimo segnale di ZTL si applica a molte diverse fattispecie, con conseguente incomprensibilità per gli utenti).

Per quanto riguarda la sosta si ribadisce il criterio dell'equilibrio da garantire tra sosta regolata e sosta libera, criterio ben poco adeguato nelle realtà urbane caratterizzate da elevati tassi di occupazione della sosta o congestione, nelle quali la presenza di sosta libera, lungi dal soddisfare la domanda, funziona unicamente da 'moltiplicatore' del traffico.

Tale equilibrio, individuato dalle proposte analizzate nel 20%, è oggi non richiesto nelle ZTL e nelle Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU). Ci si augura che tale distinzione resti immutata e che non si introducano vincoli per la definizione della ZPRU, fattispecie grazie alla quale le politiche di governo della sosta possono ad oggi essere definite con la necessaria efficacia.

8. Dispositivi di moderazione

Circa i dispositivi di moderazione, l'unico cenno presente riguarda la loro assimilazione alla categoria della 'segnaletica complementare', si immagina per poterli associare alla pitturazione gialla e nera.

E' davvero poco per un paese unico in Europa a non avere ancora nessuna norma che regoli l'ampio paniere dei dispositivi di moderazione, lasciando interamente all'assunzione volontaria di responsabilità da parte di progettisti e amministratori coraggiosi il compito di poterli vedere applicati sulle nostre strade per salvare ogni anno molte, moltissime vite.



(ing. Alfredo Drufuca)