



8^A COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI

SENATO DELLA REPUBBLICA

CONTRIBUTO SU

**“DELEGA AL GOVERNO PER LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA, DI CUI AL
DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N.285”**

(AS 1638)

27 OTTOBRE 2015

L'ANCI, nell'accogliere favorevolmente la ripresa dell'esame del ddl AS n. 1638 "Delega al governo per la Riforma del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285", sottolinea come la materia trovi nei Comuni un anello fondamentale considerando che sono i proprietari/gestori di circa il 90% dell'intera rete stradale italiana.

I dati Istat pubblicati lo scorso novembre sugli incidenti stradali mostrano un netto **miglioramento della sicurezza stradale nelle città**: rispetto al 2012, nel 2013 si registra un **calo degli incidenti** del 4,4%, dei morti dell' 11,3% e dei feriti del 4,2%, così come abbiamo una diminuzione anche per le moto e gli scooter con un -14,5% e un -14% per le biciclette. I numeri complessivi nelle strade anche extraurbane rimangono comunque impietosi, con 181.227 incidenti con feriti (-3,7% rispetto al 2012), che hanno causato 3.385 morti (-9,8%) e 257.421 feriti (-3,5%), a dimostrazione che c'è ancora tanto da fare, ma certamente il lavoro realizzato in questi ultimi anni nei Comuni italiani sta portando buoni risultati.

La collaborazione con la Direzione generale per la sicurezza stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha portato, nel corso del 2013, alla realizzazione di diversi interventi ed anche ad iniziative in occasione della seconda settimana mondiale della sicurezza stradale dedicata alla sicurezza dei pedoni. Sono oltre 120 i Comuni che hanno adottato specifiche di sicurezza stradale raccogliendo l'invito di ANCI, con l'adozione di misure immediate (ma anche a medio e lungo periodo) utili ad affrontare le maggiori urgenze legate alle criticità presenti nelle città. Il lavoro condotto da Comuni e MIT, nonché l'attenzione sul tema con la realizzazione di oltre 30 seminari sull'intero territorio nazionale, hanno portato anche alla definizione di un apposita **guida "Indicazioni per la gestione della sicurezza stradale urbana" presentata lo scorso martedì 14 luglio**.

Significativa l'attività delle Polizie Municipali che **nel 2014 hanno accertato 6.014.606 violazioni alle norme di comportamento sulla strada. Confrontando i dati 2013 e 2014 si evidenzia un aumento delle sanzioni che sono passate dalle 160.701 del 2013 a 184.244 del 2014 per mancanza del casco protettivo e mancato utilizzo delle cinture di sicurezza e uso del cellulare**. Sono 6.796 le sanzioni per aver guidato in stato di ebbrezza o a seguito di assunzione di sostanze stupefacenti.

Gli operatori della Polizia Municipale segnalano come urgenti le nuove regole per far emergere i dati sui sinistri alcol-droga correlati e quelli sulla pirateria, che continua ad

avere dei dati allarmanti: nell'anno 2014 sono stati 2.138 i casi di omissione di soccorso e fuga a seguito di un incidente.

Da considerare infine il fenomeno di guida senza patente che **nell'anno 2014** sono stati 4.617 e **66.687 sanzioni dovute alla mancanza di copertura assicurativa.**

IL CODICE DELLA STRADA: UNO STRUMENTO STRATEGICO PER IL CONTROLLO DEL TERRITORIO

Nella convinzione che i Comuni debbano esercitare il controllo del territorio, anche attraverso le disposizioni contenute nel Codice della Strada, di seguito le principali considerazioni.

L'articolo 2 (Principi e criteri direttivi) comma 1 lettera n) prevede una revisione della disciplina sanzionatoria secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione. **Nell'ambito di tale previsione, si ritiene indispensabile un rafforzamento** di quanto previsto al comma 15-*bis* dell'art. 7 del Codice **riguardo coloro che esercitano abusivamente l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine.**

Accesso di veicoli a due ruote nelle corsie riservate al trasporto pubblico e parcheggi destinati a categorie speciali

L'articolo 2, comma 1, lettera d), numero 7) del ddl in questione prevede "altresì disposizioni che favoriscano l'accesso delle biciclette, dei ciclomotori e dei motocicli alle corsie riservate ai mezzi pubblici".

A tal proposito, va osservato in premessa che le corsie riservate sono destinate ai mezzi pubblici al fine di migliorare la velocità commerciale, la regolarità e la puntualità del servizio di trasporto pubblico, anche nell'ottica di renderlo competitivo rispetto al mezzo privato. Ora, in quest'ottica, la possibilità di far accedere alle corsie riservate al trasporto pubblico anche i mezzi a due ruote a motore, a parte essere una contraddizione terminologica in quanto tale, da un lato appare rischiosa sotto il profilo pratico, in quanto il numero significativo di motocicli e ciclomotori che circolano in molte città è idoneo a mettere in crisi la scorrevolezza del trasporto pubblico (alcune sperimentazioni condotte in alcuni Comuni hanno già dato esito negativo, spingendo le amministrazioni a tornare sui propri passi), e dall'altro lato risulta in totale contraddizione con il primario principio di delega di incentivazione della mobilità sostenibile, visto che andrebbe a

favorire veicoli privati rispetto alle modalità di spostamento più sostenibili che si afferma di voler prioritariamente promuovere (trasporto pubblico, bicicletta, piedi). E' invece fortemente condivisibile l'introduzione della possibilità di far accedere a dette corsie le biciclette, sia per il loro numero comunque più limitato, sia soprattutto perché tale misura è coerente con l'obiettivo di promuovere la mobilità ciclistica, ad esempio rendendo più veloce, diretti e lineari i percorsi: in questo modo le corsie preferenziali diventerebbero dei veri e propri "corridoi di mobilità sostenibile" (tpl e bici).

Cartellonistica di Protezione Civile e di Sicurezza urbana

All'articolo 2 comma 1 lett e) che illustra i criteri inerenti l'aggiornamento e l'ammodernamento delle disposizioni concernenti la progettazione dello spazio stradale e della segnaletica, si evidenzia l'opportunità di **prevedere una cartellonistica specifica di Protezione Civile e di Sicurezza urbana.**

Piani Urbani di Mobilità

L'art. 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340 ha previsto l'istituzione dei PUM (*Piani urbani di mobilità*) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei *mobility manager*, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città.

Considerando il **PUM** come strumento in grado di coprire le varie problematiche del settore mobilità e strategico per la sicurezza stradale, **è indispensabile prevedere meccanismi di premialità al fine di incrementare l'adozione di tale Piano.** Si ricorda infatti che non è uno strumento obbligatorio per legge ma che **molti Comuni attuano proprio in un'ottica pianificazione della sicurezza stradale** agendo contestualmente e coerentemente su più settori, da quello ambientale a quello della mobilità, della logistica, salute ed educazione.

Per concludere, si ricorda nell'attuale testo sono state accolte le proposte dell'ANCI presentate in sede di Conferenza Stato Città e Autonomie Locali.

Proposta di emendamento :

All'articolo 2, comma 1, lettera d), numero 7), eliminare le parole “, dei ciclomotori e dei motocicli”.

Motivazione:

Va osservato in premessa che le corsie riservate sono destinate ai mezzi pubblici al fine di migliorare la velocità commerciale, la regolarità e la puntualità del servizio di trasporto pubblico, anche nell'ottica di renderlo competitivo rispetto al mezzo privato. Ora, in quest'ottica, la possibilità di far accedere alle corsie riservate al trasporto pubblico anche i mezzi a due ruote a motore, a parte essere una contraddizione terminologica in quanto tale, da un lato appare rischiosa sotto il profilo pratico, in quanto il numero significativo di motocicli e ciclomotori che circolano in molte città è idoneo a mettere in crisi la scorrevolezza del trasporto pubblico (alcune sperimentazioni condotte in alcuni Comuni hanno già dato esito negativo, spingendo le amministrazioni a tornare sui propri passi), e dall'altro lato risulta in totale contraddizione con il primario principio di delega di incentivazione della mobilità sostenibile, visto che andrebbe a favorire veicoli privati rispetto alle modalità di spostamento più sostenibili che si afferma di voler prioritariamente promuovere (trasporto pubblico, bicicletta, piedi). E' invece fortemente condivisibile l'introduzione della possibilità di far accedere a dette corsie le biciclette, sia per il loro numero comunque più limitato, sia soprattutto perché tale misura è coerente con l'obiettivo di promuovere la mobilità ciclistica, ad esempio rendendo più veloce, diretti e lineari i percorsi: in questo modo le corsie preferenziali diventerebbero dei veri e propri “corridoi di mobilità sostenibile” (tpl e bici).