

Comuni Ciclabili, 16/04/2024

Codice della strada: sviluppi normativi ed effettive priorità

**Edoardo
Galatola**

Analista di Rischio
Responsabile
Sicurezza FIAB

16/04/2024



1

IL CODICE DELLA STRADA



2

CODICE DELLA STRADA

- Essendo la bicicletta un veicolo, ne consegue che per il suo uso in strada si applica il **Codice della Strada**.
- Si tratta di un complesso di norme nella forma di codice emanate per **regolare la circolazione** su strada di pedoni, veicoli e animali.
- Ogni Stato del mondo definisce il contenuto, le modalità di esecuzione e attuazione di tali norme in base al proprio ordinamento giuridico interno e agli accordi internazionali.



3

CODICE DELLA STRADA

- La prima norma dello stato italiano fu la **legge 20/03/1865, n. 2248** che stabiliva alcune regole sulla velocità e il corretto comportamento per i conducenti dei veicoli a **trazione animale**, poi aggiornata in seguito alla grande diffusione delle **biciclette** (R.D. 16/12/1897, n. 540) che introduceva l'obbligo di targa per i «velocipedi».
- Il R.D. 2/12/1928 n. 3179 introdusse l'attuale sistema di targhe automobilistiche.
- Il R.D. 8/12/1933 n. 1740 fu il primo organico insieme di normative stradali.
- Il primo **Testo Unico** fu approvato con il D.P.R. 15/6/1959 n. 393, sino all'emanazione del nuovo codice attuale, **D.Lgs. 30/4/1992, n. 285**, modificato dal D.L. 27/6/2003, n. 151, convertito in legge n. 214 del 1/8/2003, che introdusse la patente a punti.



4

ART. 1 CODICE DELLA STRADA

1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.
2. La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente Codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai **principi della sicurezza stradale**¹ e della **mobilità sostenibile**², perseguendo gli obiettivi: di **ridurre i costi economici**⁴, **sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare**, di **migliorare il livello di qualità**⁵ **della vita dei cittadini** anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di **migliorare la fluidità della circolazione**³, di **promuovere l'uso dei velocipedi**.⁶
3. Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione europea, il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti definisce il **Piano nazionale per la sicurezza stradale**.⁷





5


PNSS 2030


Focus: le azioni previste dal nuovo Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030

Il Piano prevede una serie di **azioni per limitare o annullare i fattori di rischio** rivolgendosi, con una prospettiva integrata, alle amministrazioni centrali, alle quali competono proposte legislative, misure di potenziamento dei controlli, interventi per migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali campagne di comunicazione ed i progetti di educazione stradale, e alle amministrazioni locali per gli interventi specifici sui territori.

 Aumento delle c.d. **Zone 30** nei centri urbani, con la riduzione del limite di velocità a 30 Km/h

 Miglioramento dell'**illuminazione stradale**, soprattutto in prossimità degli attraversamenti

 Realizzazione di **piste ciclabili** per agevolare gli spostamenti con i mezzi di mobilità dolce

 **Campagne di informazione e di comunicazione** in ottica sistemica, con focus sulle scuole

Oltre alle azioni generali di riduzione dei fattori di rischio vi sono **azioni specifiche previste per ciascuna categoria**, oltre alla considerazione puntuale delle **nuove forme di mobilità, come i monopattini**, per i quali il Piano sottolinea la necessità di condurre analisi specifiche, anche a livello europeo sulla base delle quali valutare eventuali revisioni della normativa o campagne di sensibilizzazione.



6

Risoluzione Parlamento Europeo 6/10/21

Risoluzione del Parlamento europeo del 6 ottobre 2021 sul quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime"

- **L'eccesso di velocità** è un fattore chiave in circa il 30 % degli incidenti stradali mortali e un fattore aggravante nella maggior parte degli incidenti; invita la Commissione a elaborare una raccomandazione per applicare **limiti di velocità sicuri**, in linea con l'approccio del "sistema sicuro" per tutti i tipi di strada, quali velocità massime di **30 km/ora, come regola generale**, nelle zone residenziali e nelle zone con un numero elevato di ciclisti e di pedoni, con la possibilità di applicare limiti più elevati nelle principali arterie stradali con un'adeguata **protezione degli utenti della strada vulnerabili**; invita gli Stati membri a dare priorità agli investimenti nel controllo della velocità e in una comunicazione di qualità sulla centralità della velocità e della sua gestione; invita gli Stati membri ad applicare sanzioni dissuasive della velocità, compresi sistemi di penalità a punti, e a valutare la possibilità di prevedere corsi di sensibilizzazione sulla velocità per riabilitare i recidivi'.



7

QUALI SONO LE PRIORITA'



8

L'attenzione della UE al problema

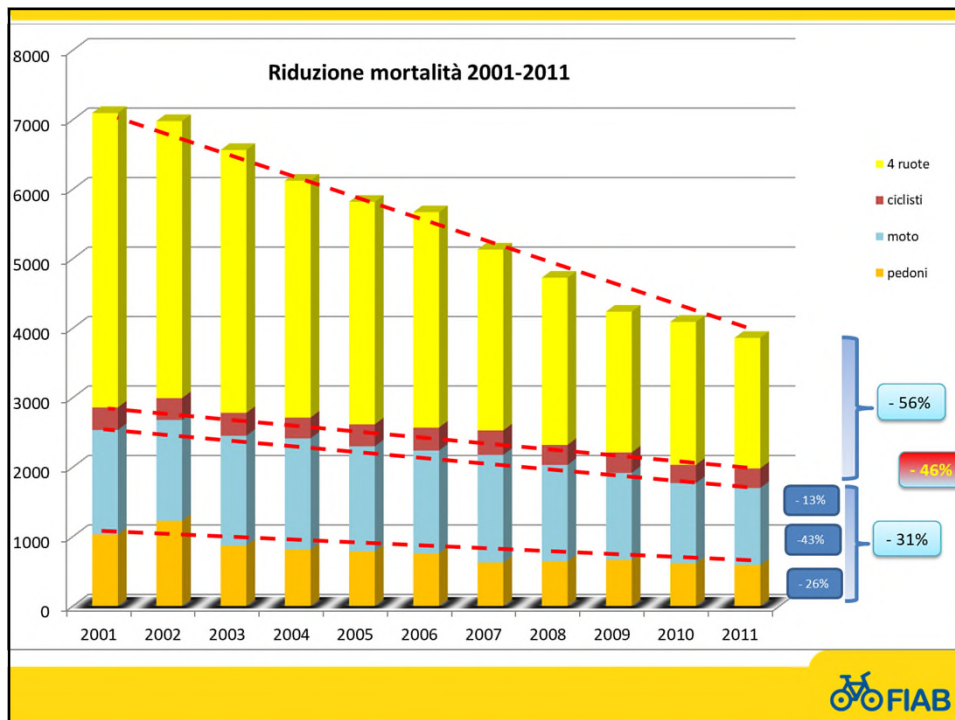
La UE lo ha sempre considerato una priorità:

- 3rd **Community Framework Programme** "Promoting road safety in the European Union: the 1997 - 2001 programme" followed by "Road safety: Road Safety Action Programme (2003-2010)"
- 4th Community Framework Programme: "Towards a European Road Safety Area: the Strategic Guidelines on Road Safety 2011-2020".
- 5th EU Road Safety action programme: Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"

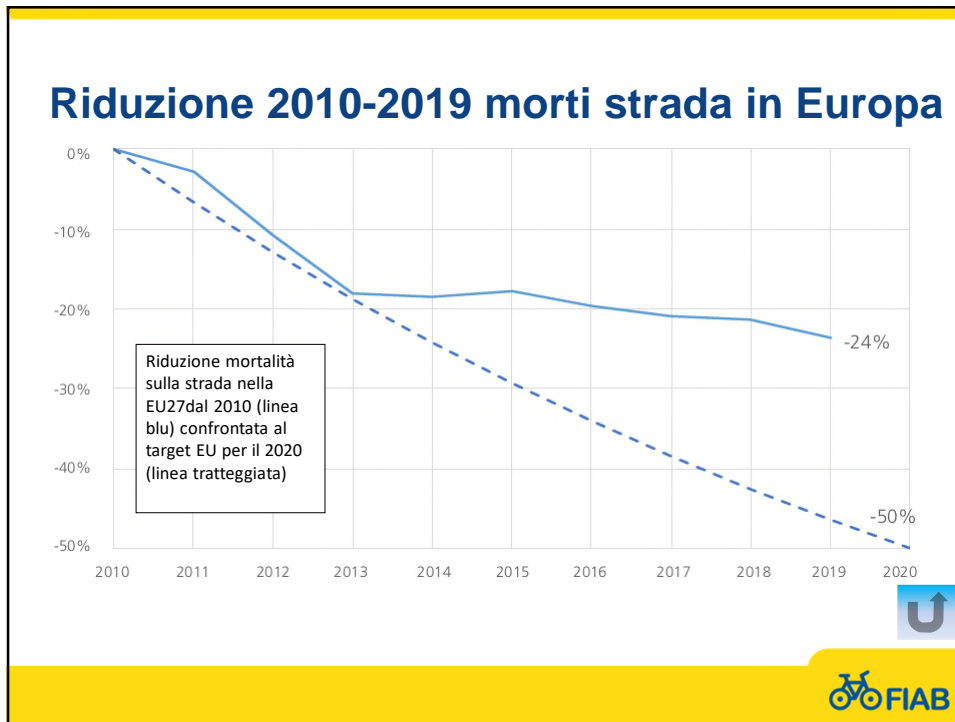
Ogni programma decennale proponeva un **dimezzamento di incidenti e vittime**. I programmi vengono recepiti nei **PNSS**.



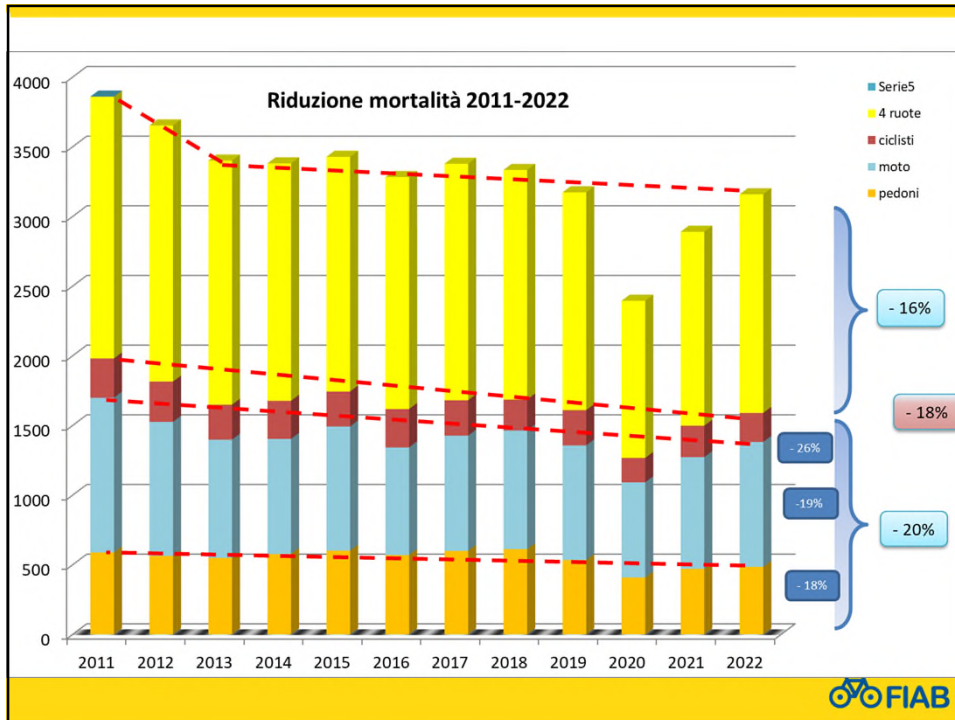
9



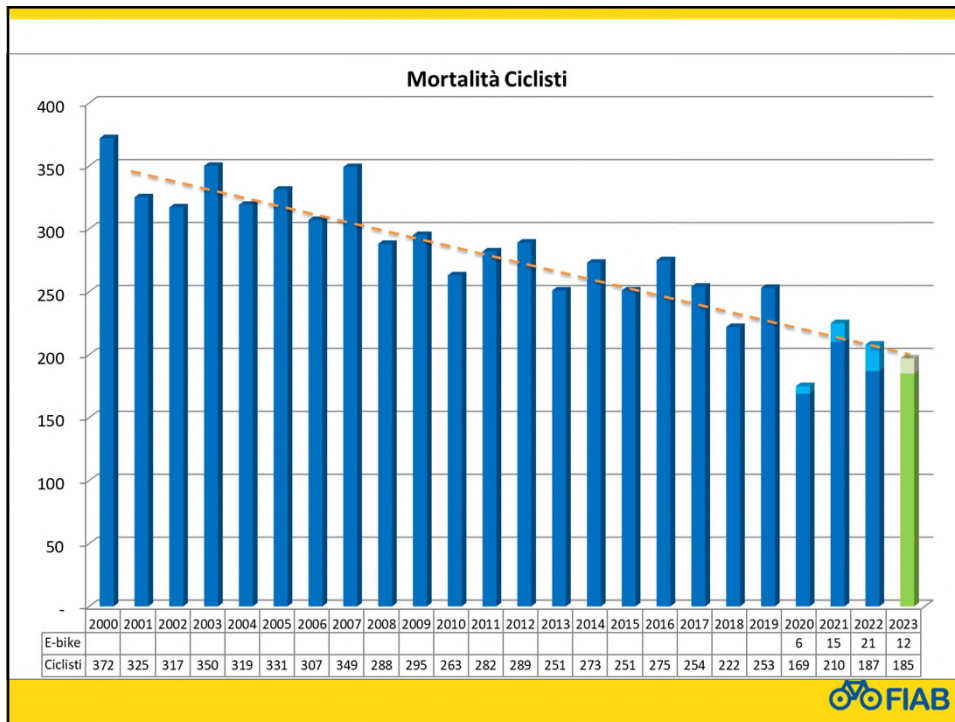
10



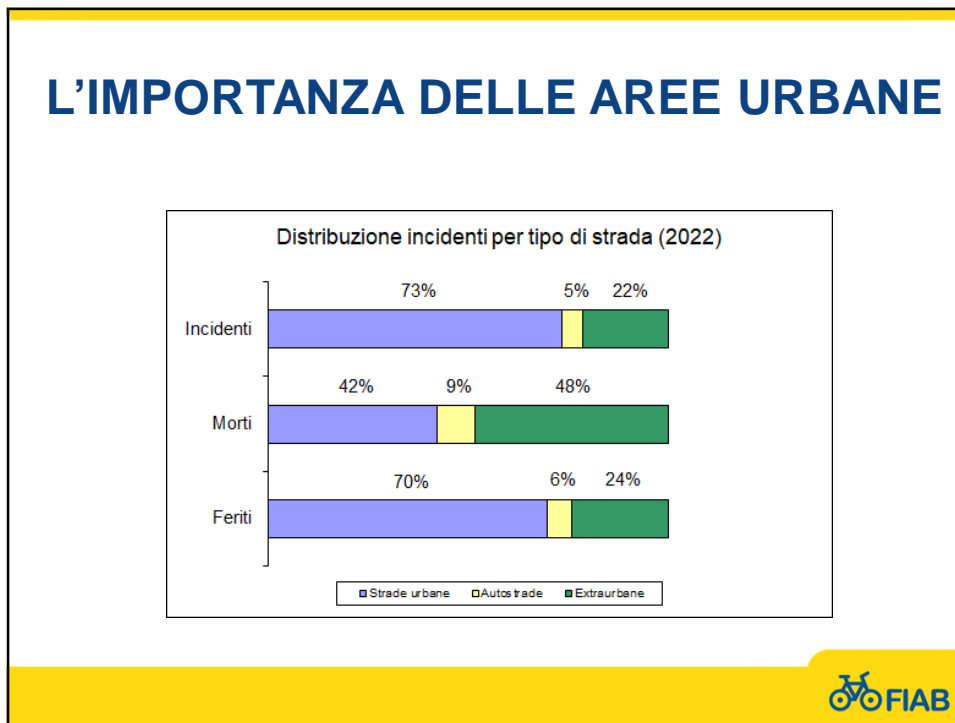
11



12

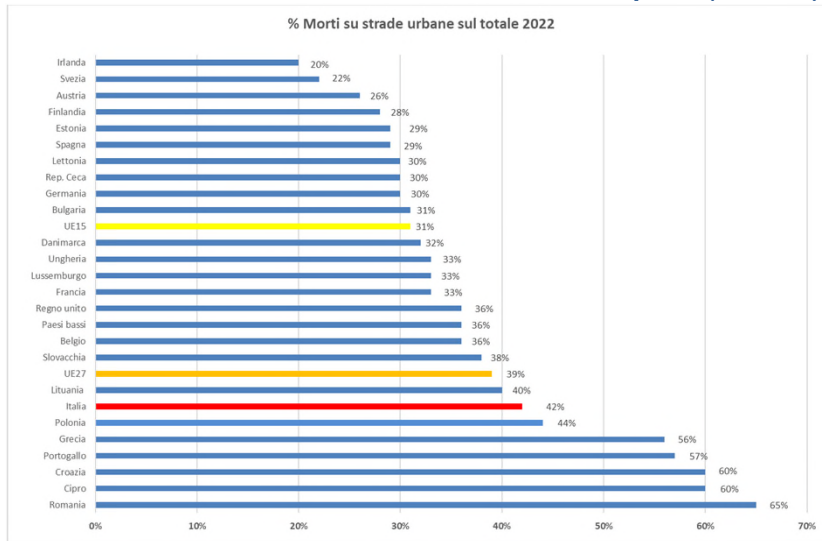


13



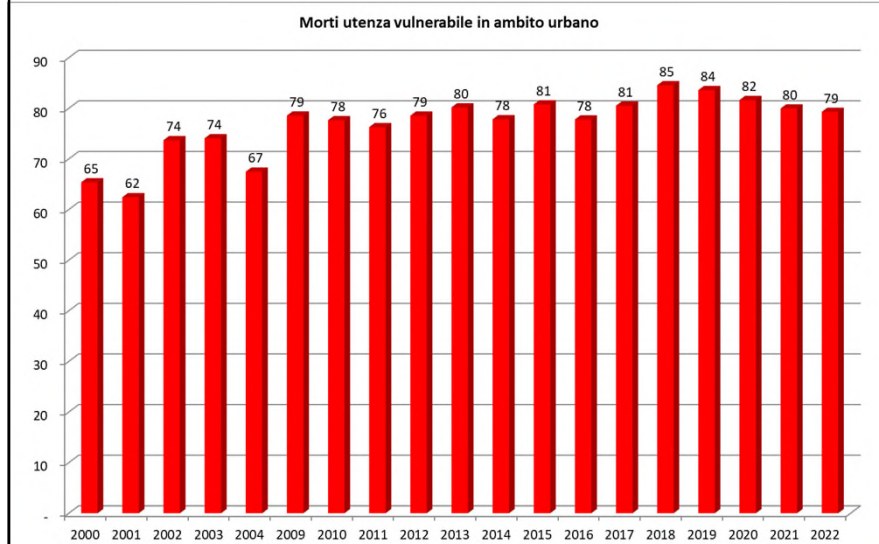
14

Da confrontare con i dati europei (2022)



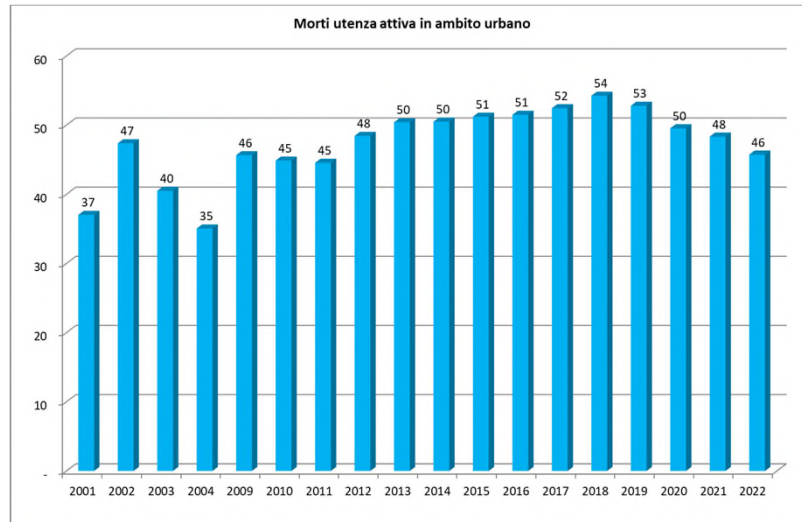
15

In città l'80% dei morti sono utenti vulnerabili



16

Il 50% sono utenti attivi



17

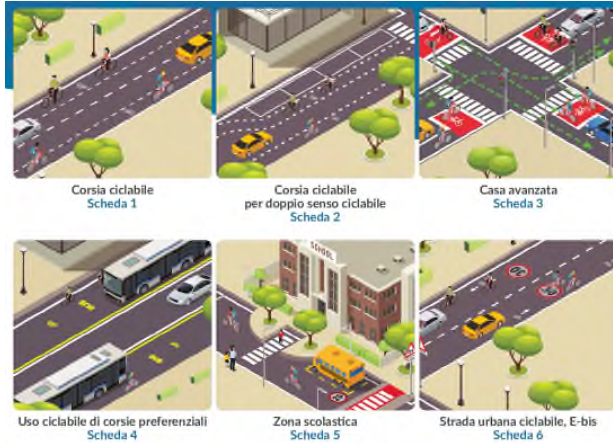
EVOLUZIONE NORMATIVA



18

EVOLUZIONE

Con D.L. n. 76 16/7/2020, convertito dalla L. 120 11/9/2020
Sono stati introdotti provvedimenti già esistenti in Europa



19

Scheda 1 – Corsia ciclabile

Articolo 3 comma 1 numero 12-bis, Codice della Strada

Cos'è

È una parte della carreggiata delimitata da una striscia bianca continua o discontinua destinata alla circolazione delle biciclette.

A cosa serve

Si tratta di una soluzione più flessibile che favorisce una maggiore diffusione dei percorsi ciclabili lungo le strade del tessuto urbano.

In che cosa si differenzia dalla "Pista ciclabile in corsia riservata" già esistente nel Codice della Strada, caratterizzata da righe bianca e gialla continue affiancate?

La Pista ciclabile con riga bianca e gialla richiede una larghezza di almeno metri 1,50 e rappresenta una fascia non valicabile. Spesso non è possibile realizzarla in modo continuo su tratti significativi, pertanto è utilizzata poco. Questa nuova corsia ciclabile è più flessibile e presenta minori vincoli: non è richiesto il rispetto di una larghezza minima costante, nelle strettoie può essere valicata dalle auto, può essere attraversata dalle auto per accedere alla sosta e pertanto può essere realizzata su tantissime strade. Gli autoveicoli in transito quando sono costretti a occupare corsie ciclabili hanno sempre l'obbligo di dare la precedenza alle biciclette.

Dove può essere realizzata

La norma non pone limiti, può essere realizzata su tutte le strade urbane ed extraurbane a eccezione di autostrade e strade extraurbane principali. Può essere opportuno accompagnare questo intervento con provvedimenti di riduzione della velocità per dare maggior sicurezza alle corsie ciclabili, soprattutto dove la corsia ciclabile è delimitata da linea discontinua e pertanto può essere invasa dagli altri veicoli. Se realizzata lungo una fascia di parcheggi è importante lasciare una fascia libera fra ciclabile e parcheggio, per la sicurezza del ciclista (apertura delle portiere, accesso alle auto parcheggiate). Nelle strade particolarmente strette va valutato se disegnare la corsia lasciando uno spazio molto stretto per le auto oppure se disegnare solo il simbolo della bicicletta per dare continuità al percorso.

Vantaggi

Con questo nuovo provvedimento la rete ciclabile si estende più facilmente a tutta la città. Gli spazi per le biciclette sono definiti all'interno delle strade esistenti senza togliere spazio ai pedoni e ridimensiona lo spazio dedicato alle auto.



La descrizione è semplice ma le realizzazioni richiedono attenzione!



20

Scheda 2 – Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile
 Articolo 3 comma 1 numero 12-ter, Codice della Strada

Cos'è
 È una parte della carreggiata delimitata da una striscia bianca discontinua destinata alla circolazione delle biciclette per farle circolare in doppio senso anche nelle strade a senso unico per tutti gli altri veicoli.

A cosa serve
 Favorisce la diffusione dei percorsi ciclabili anche nelle strade a senso unico di marcia per le auto. I sensi unici non costituiscono più barriere per le biciclette, con percorsi ciclabili più corti e diretti.

Prima di questo provvedimento le biciclette potevano utilizzare a doppio senso le strade a senso unico?
 Generalmente no, esistevano alcune possibilità di istituire il doppio senso ciclabile, ma c'erano limitazioni riguardanti la larghezza della strada, la posizione delle auto in sosta e il tipo di mezzi circolanti, ad esempio erano esclusi i mezzi pesanti, ora queste limitazioni sono state superate.

Dove può essere realizzata
 Su tutte le strade urbane locali e di quartiere, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato, pertanto su tantissime strade, anche in quelle molto strette dei centri storici. Gli altri veicoli devono sempre dare la precedenza alle biciclette.

Vantaggi
 Con le nuove corsie ciclabili per doppio senso ciclabile si accorciano le distanze ed i tempi di percorrenza in bici dandone chiara evidenza anche agli automobilisti. La rete ciclabile si estende più facilmente a tutta la città. Gli spazi per la bicicletta sono definiti all'interno delle strade esistenti senza togliere spazio ai pedoni, ma ridimensionando lo spazio dedicato alle automobili.



Una realtà diffusissima all'estero e vissuta da tutti in grande sicurezza!



21

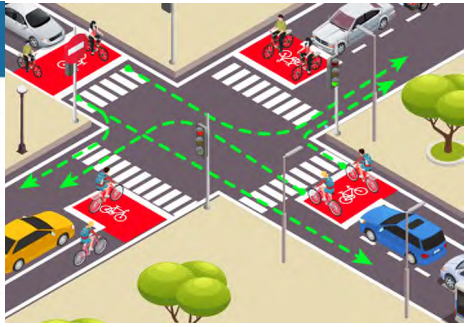
Scheda 3 – Casa avanzata
 Articolo 182 comma 9-ter, Codice della Strada

Cos'è
 È uno spazio dedicato alle biciclette posizionato davanti alla linea di arresto degli altri veicoli nelle intersezioni semaforizzate.

A cosa serve
 A consente alle biciclette di partire con il verde davanti agli altri veicoli e attraversare l'incrocio in condizioni di maggior visibilità e sicurezza soprattutto se svoltano a sinistra. Aiuta a risolvere i problemi di visibilità (angolo cieco dell'autista) quando gli automobilisti, in svolta a destra, non vedono i ciclisti che proseguono dritto.

Dove può essere realizzata
 In tutte le intersezioni semaforizzate. Il colore rosso a terra non è obbligatorio, ha però la funzione di aumentare la visibilità dello spazio dedicato alle bici.

Vantaggi
 Aumenta la sicurezza nella condivisione degli spazi tra auto e biciclette all'interno degli attraversamenti semaforizzati.



Stare davanti per essere visibili!



22

Scheda 4 – Uso ciclabile di corsie preferenziali

Articolo 7 comma 1 lettera i-ter, Codice della Strada

Cos'è
È la possibilità per le biciclette di utilizzare le strade e corsie preferenziali per i mezzi del trasporto pubblico (autobus ecc) delimitate da linea continua bianca e gialla.

A cosa serve
Favorisce la mobilità ciclistica diffusa utilizzando anche le corsie del trasporto pubblico e di fatto dando strada a chi sceglie di utilizzare la bici.

Dove può essere realizzata
Su tutte le corsie preferenziali purché la larghezza della corsia non sia inferiore a metri 4,30 e non ci siano i binari tramviari.

Vantaggi
La rete ciclabile si estende a nuovi percorsi che prima in genere erano vietati.



Funziona meglio ove la frequenza dei bus è bassa!



23

Scheda 5 – Zona scolastica

Articolo 3 comma 1 numero 58-bis, Codice della Strada

Cos'è
È una zona urbana in prossimità delle scuole in cui è garantita una particolare protezione dei ciclisti e dei pedoni, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine. Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanze del sindaco.

A cosa serve
Favorisce la mobilità pedonale e ciclistica diffusa nelle strade vicino alle scuole, garantendo maggior sicurezza a ragazze e ragazzi.

In che cosa si differenzia dalla "zona 30" o dalla "strada residenziale"?
Mentre in genere la "zona 30" e la "strada residenziale" sono a carattere permanente, la "zona scolastica" potrebbe avere regolamentazione differenti nelle ore della giornata e nei giorni dell'anno.

Dove può essere realizzata
Su tutte le strade urbane locali e di quartiere, pertanto su tantissime strade, e a protezione di tutti i livelli di scuola, dall'asilo nido all'università.

Vantaggi
Con questo nuovo provvedimento la rete ciclabile si estende facilmente a tutta la città e per la sua realizzazione non sono richiesti spazi aggiuntivi da dedicare alle biciclette, semplicemente sulle strade scolastiche le auto danno la precedenza alle biciclette e ai pedoni. Le strade scolastiche favoriscono anche la mobilità pedonale fuori dai marciapiedi quando inadeguati, incentivando o semplicemente per migliorare la pedonalità "di gruppo" da e verso le scuole.

Proposta per l'attuazione immediata
In attesa che il Ministero indichi la segnaletica prescrittiva si potrebbero già attuare istituendo il limite dei 30 km/h o inferiore, con l'aggiunta di segnale di pericolo generico che riporti le parole "zona scolastica". Oppure utilizzare la segnaletica di zona residenziale con pannello integrativo che precisi le modalità della gestione del traffico nella "zona scolastica". Altra possibilità è istituire il divieto di accesso nelle fasce orarie di ingresso o uscita degli studenti (con esclusione delle biciclette).



In attesa che venga approvato il segnale prescritto si può procedere comunque con provvedimenti efficaci e temporanei!



24

Scheda 6 - Strada urbana ciclabile, E-bis
Articolo 2 comma 3 Codice della Strada

Cos'è
Il Codice della Strada classifica di categoria E le strade urbane di quartiere che, assieme alle strade locali, sono la maggioranza delle strade, quelle spesso con traffico più denso e pericolose all'interno dei quartieri. La Strada E-bis è una strada urbana con limite di velocità di 30 km/h o inferiore, delimitata da appositi segnali di inizio e di fine, dove i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi.

A cosa serve
Favorisce la mobilità ciclistica diffusa negli ambiti urbani.

In che cosa si differenzia da una normale zona 30?
Che le auto devono dare sempre la precedenza alle biciclette e le biciclette possono viaggiare anche appaiate.

Vantaggi
Per la sua realizzazione non sono richiesti spazi aggiuntivi da dedicare alle biciclette, le biciclette hanno sempre la precedenza e le auto quando le superano devono prestare particolare attenzione e moderare la velocità.

Proposta per l'attuazione immediata
In mancanza degli appositi segnali di inizio e di fine oggi non si potrebbe realizzare. In attesa che il Ministero approvi la segnaletica necessaria e prescrittiva si potrebbe anticiparne l'attuazione istituendo su quella strada il limite di velocità di 30 km/h o inferiore, aggiungere il segnale di pericolo generico che riporti le parole "presenza di biciclette" oppure "dare la precedenza alle biciclette", oppure "strada ciclabile".



In attesa che venga approvato il segnale prescritto si può procedere comunque con provvedimenti efficaci!



25

MODIFICHE AL CDS (DDL 1086)





26

IL DDL SICUREZZA STRADALE

- Il **Disegno di Legge Camera 1435** è stato approvato ed è passato al Senato come **DdL n. 1086**
- Riguarda “Interventi in materia di **sicurezza stradale e delega** al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285
- È un provvedimento che è molto cresciuto in modo disomogeneo e sembra debole dal punto di vista della coerenza con i principi generali sopraesposti.



27

- | | |
|--|--|
| • Art. 1 - Modifiche al codice della strada e al codice penale in materia di guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti | • Art. 19. (Disposizioni in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie) |
| • Art. 2. (Abbandono di animali) | • Art. 20. (Modifiche al codice della strada in materia di norme di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico) |
| • Art. 3. (Modifiche al codice della strada concernenti l'uso del dispositivo alcolock) | • Art. 21. (Uso dei pannelli a messaggio variabile con valore prescrittivo) |
| • Art. 4. (Modifiche al codice della strada relative all'inserimento della sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché aggravamento delle sanzioni per condotte lesive della sicurezza stradale) | • Art. 22. (Misure per contrastare il rischio della circolazione contromano, osservanza rigorosa dell'obbligo di circolazione a destra per i mezzi pesanti e divieto di occupazione della sede stradale) |
| • Art. 5. (Promozione dell'attività formativa nelle scuole) | • Art. 23. (Modifiche al codice della strada in materia di disciplina della sosta) |
| • Art. 6. (Istituzione del registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto) | • Art. 24. (Modifiche al codice della strada in materia di sanzioni per violazioni della disciplina della sosta e delle zone a traffico limitato) |
| • Art. 7. (Limitazioni per i neopatentati) | • Art. 25. (Modifiche al codice della strada in materia di circolazione fuori dei centri abitati) |
| • Art. 8. (Titoli abilitativi ed esercitazioni di guida) | • Art. 26. (Modifica alla legge 24 novembre 1981, n. 689) |
| • Art. 9. (Disposizioni concernenti i conducenti di veicoli adibiti al trasporto di persone) | • Art. 27. (Modifiche al codice della strada in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade) |
| • Art. 10. (Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico) | • Art. 28. (Modifica al codice della strada in materia di regolamentazione della circolazione in ambito portuale) |
| • Art. 11. (Accertamento delle violazioni della velocità nella navigazione) | • Art. 29. (Modifica al codice della strada in materia di circolazione di macchine agricole) |
| • Art. 12. (Campagne di richiamo) | • Art. 30. (Locazione senza conducente) |
| • Art. 13. (Disposizioni concernenti lo svolgimento di operazioni in materia di motorizzazione e il controllo sulle officine concessionarie del servizio di revisione dei veicoli a motore) | • Art. 31. (Veicoli adibiti al trasporto di denaro o di valori) |
| • Art. 14. (Modifiche alla legge 27 dicembre 2019, n. 160, in materia di monopattini e altri dispositivi) | • Art. 32. (Circolazione di veicoli di interesse storico e collezionistico) |
| • Art. 15. (Modifiche alla disciplina della ciclabilità) | • Art. 33. (Modifica al codice della strada in materia di circolazione nelle isole minori) |
| • Art. 16. (Circolazione dei motocicli su autostrade e strade extraurbane principali) | • Art. 34. (Disposizioni in materia di rimorchi) |
| • Art. 17. (Modifiche in materia di sicurezza dei passaggi a livello ferroviari) | • Art. 35. (Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale) |
| • Art. 18. (Disposizioni in materia di mobilità delle persone con disabilità visiva) 1. | • Art. 36. (Disposizioni attuative e clausola di invarianza finanziaria) |



28

IL DDL SICUREZZA STRADALE

Art. 1. (Modifiche al codice della strada e al codice penale in materia di guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti),

Art. 3. (Modifiche al codice della strada concernenti l'uso del dispositivo alcolock) e

Art. 4. (Modifiche al codice della strada relative all'inserimento della sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché aggravamento delle sanzioni per condotte lesive della sicurezza stradale)

- Rispondono ai criteri di contrasto alle cause di incidenti, ma interessano solo il 6% del totale degli incidenti con lesioni e si limitano a prevedere **inasprimenti delle pene senza aumentare i controlli**
- C'è l'obbligo per i recidivi dell'**alcolock**, ma le modalità di introduzione e di obbligo dello strumento sono vaghe. È prevista la **sospensione della patente** per chi ha assunto **droghe**, guida col **cellulare** e viaggia contromano, ma solo se il conducente ha meno di 20 punti (<3% delle patenti italiane).



29

IL DDL SICUREZZA STRADALE

Art. 25. (Modifiche al codice della strada in materia di circolazione fuori dei centri abitati)

- L'art. 25, comporta una forte **stretta sull'introduzione delle ZTL**, che non diventano più uno strumento generale per ridurre il traffico, ma le subordina alle esigenze della mobilità automobilistica.

Art. 10. (Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico)

- Viene ristretta la possibilità di installare e usare gli **autovelox fissi, mobili e in movimento**; se avvengono più violazioni consecutive da parte di un automobilista, gli può essere comminata una sola multa; è eliminata la possibilità di controllare e **sanzionare con telecamere senza contestazione immediata** ed è prevista una delega al Governo per innalzare i limiti massimi di velocità. L' Italia non eccelle nei **controlli della velocità**: in Austria si comminano 12 volte le sanzioni rispetto all'Italia, in Olanda 10 volte, in Belgio 6 volte, in Francia 5 volte.



30

IL DDL SICUREZZA STRADALE

Art. 15. (Modifiche alla disciplina della ciclabilità)

- È una sostanziale retromarcia rispetto ai provvedimenti migliorativi che del D.L. n.76/2020.
- È previsto il blocco con effetto immediato della possibilità di realizzare *corsie ciclabili, doppi sensi ciclabili, case avanzate, strade ciclabili*, etc. fino **all'emanazione di un futuro regolamento** ad hoc del Ministero e all'aggiornamento di quello attuativo del codice.
- Le **corsie ciclabili** sono ristrette ai soli casi in cui non è possibile fare piste ciclabili con posizione limitata soltanto a destra.
- Eliminata la clausola europea dei **doppi sensi ciclabili** indipendentemente dalla larghezza della carreggiata.
- È tolto l'obbligo per gli automobilisti di dare la precedenza alle bici.



31

IL DDL SICUREZZA STRADALE

Art. 15. (Modifiche alla disciplina della ciclabilità)

- Vengono ridotte le **case avanzate** ai soli casi di strade a una sola corsia di marcia con ciclabile già presente.
- Sono eliminate le **corsie riservate a TPL + bici**.
- La **strada urbana ciclabile** non è più identificabile con la segnaletica orizzontale.
- L'obbligo per gli automobilisti di dare la precedenza ai ciclisti è sostituito da un generico "prestare attenzione".
- Viene introdotta una nuova **zona ciclistica** che va nel senso di confinare le biciclette in riserve protette con un'impostazione diametralmente opposta alla **Città 30**, che si basa sulla condivisione rispettosa dello spazio stradale urbano.
- Il divieto di sorpasso della bicicletta da parte degli altri veicoli a **meno di 1,5 metri** di distanza laterale, è reso inapplicabile dalla precisazione "ove le condizioni della strada lo consentano".



32

IL DDL SICUREZZA STRADALE

Art. 14. (Modifiche alla legge 27 dicembre 2019, n. 160, in materia di monopattini e altri dispositivi)

- Per quanto riguarda i **monopattini** le restrizioni e limitazioni sono così numerose e dissuasive da ritenere che si voglia fortemente penalizzare il settore della cosiddetta **micromobilità elettrica**. È previsto l'obbligo di targa e assicurazione, rafforzato il divieto di uso in aree extraurbane, sono equiparati a motocicli e ciclomotori, il casco diventa obbligatorio per tutti, è previsto il divieto di sosta e il sequestro.

Art. 16. (Circolazione dei motocicli su autostrade e strade extraurbane principali)

- L'art. 16, contrariamente ad altre indicazioni abbassa il limite della cilindrata ammessa per **motocicli in autostrada**.



33

IL DDL SICUREZZA STRADALE

Art. 35. (Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale)

- L'art. 35 prevede delega al Governo entro un anno "la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale
 - 3. b) revisione degli **obiettivi** e delle definizioni del CdS, al fine di promuovere una cultura della sicurezza stradale fondata, in particolare, le categorie dei **soggetti particolarmente vulnerabili** e maggiormente esposti ai pericoli derivanti dalla circolazione stradale
 - 3. f) 2) l'aggravamento delle **sanzioni per comportamenti** particolarmente pericolosi e **lesivi dell'incolumità** individuale e della sicurezza stradale e dell'utenza vulnerabile della strada;



34

IL DDL SICUREZZA STRADALE

- 3. i) revisione della **disciplina della circolazione dei velocipedi** e ridefinizione organica della disciplina dei veicoli, comprendendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale, al fine di perseguire l'obiettivo della sicurezza della circolazione e di prevenire gli incidenti stradali, individuando sistemi di **identificazione** dei medesimi veicoli e rendendo obbligatorio l'uso di **sistemi di protezione personale**, tra cui l'obbligo del giubbotto riflettente;
- 3. l) adozione di misure per la **tutela dell'utenza vulnerabile** della strada, da attuare anche attraverso: 1) la **revisione delle regole** che disciplinano le caratteristiche tecniche e la modalità di circolazione dei velocipedi, delle biciclette a pedalata assistita, dei cicli a propulsione e dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica; 2) l'apposizione della terza fascia sui **guard rail** ove prevista, e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori dei veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale, secondo quanto previsto alla lettera t); 3) la definizione delle norme di circolazione per **veicoli atipici**;



35

DIRETTIVA 4620 (Città 30)



36

DIRETTIVA 4620 DEL 1/2/2024

- La Direttiva del Ministro dei Trasporti 4620 del 1/2/2024 cerca di introdurre paletti nella realizzazione delle **Città 30** e nella riduzione dei limiti di velocità.
- In linea di principio afferma che non è possibile introdurre **provvedimenti generalizzati** sui limiti di velocità
- Ritene **inamovibile** il limite dei 50 km/h
- Ritene pregiudizievole la riduzione dei limiti per la formazione di **ingorghi e code**
- Indica la necessità di armonizzare la **SICUREZZA** e la **SCORREVOLEZZA** del traffico.
- Concede che ci possano essere **deroghe motivate** e fornisce dei criteri da rispettare



37

DIRETTIVA 4620 DEL 1/2/2024

- i. **Perimetrazione delle strade o tratti di strada interessate da deroghe al limite massimo di velocità di 50 km/h**
- ii. **Metodologia per l'individuazione di limiti derogatori**
- iii. **Motivazione delle deroghe ai limiti di velocità**

Di seguito alcuni suggerimenti per le ordinanze che tengano conto della Direttiva 4620/24



38

DIRETTIVA 4620 DEL 1/2/2024

Perimetrazione delle strade o tratti di strada interessate da deroghe al limite massimo di velocità di 50 km/h

- Applicare l'estensione del limite massimo di velocità a 30 km/h per le strade classificate come **“locali” o “locali interzonali della città”**.
- Le suddette strade sono caratterizzate da **alta frequentazione di pedoni e ciclisti**



39

DIRETTIVA 4620 DEL 1/2/2024

Metodologia per l'individuazione di limiti derogatori

- La metodologia parte dall'assunto dell'anomala **distribuzione dell'incidentalità** e della mortalità del traffico urbano italiano rispetto alla media europea e dal fatto che in ambito urbano l'80% delle vittime è un utente vulnerabile della strada.
- Si è deciso di applicare **alle sole strade “locali” o “locali interzonali della città”** il limite massimo di velocità a 30 km/h, basandosi sulle evidenze delle rilevazioni delle città dove tale limite è stato esteso in modo organico e in particolare a Londra (-41,9% vittime strada).
- La metodologia si conforma all'obiettivo di **dimezzare vittime e incidenti gravi entro il 2030** come richiesto dal PNSS 2030 e dalla «Risoluzione del Parlamento europeo del 6 ottobre 2021»



40

DIRETTIVA 4620 DEL 1/2/2024

Motivazione delle deroghe ai limiti di velocità

- La principale motivazione della riorganizzazione dei limiti di velocità si riferisce ai **tassi di incidentalità** monitorati almeno nell'ultimo triennio. A Lodi gli obiettivi di miglioramento entro cinque anni (in linea con il PNSS che fissa l'obiettivo al 2030) sono di passare da 3,5 morti/100.000 abitanti a 1,8 e da 425 feriti/100.000 abitanti a 213 e ridurre il costo sociale da € 557.000.000 a 278.000.000.
- Saranno **monitorati** i dati relativi all'utenza vulnerabile, i dati sulla composizione modale del traffico e sulle percorrenze chilometriche dei vari utenti della strada, così da raggiungere anche gli obiettivi di **3 morti per mld passeggeri*km (media nazionale 6) in auto, 12 tra i ciclisti e 20 tra i pedoni**. L'obiettivo di **fluidità** del traffico è fissato in un massimo di un minuto perso per spostamento cittadino.



41

DIRETTIVA 4620 DEL 1/2/2024

Motivazione delle deroghe ai limiti di velocità

- volendo rispettare alla lettera il Decreto andrebbe fatta una **tabella** con l'elenco di tutte le strade e per ognuna l'individuazione dell'appartenenza alle seguenti fattispecie:
 - assenza di marciapiedi e/o movimento pedonale intenso;
 - attraversamenti non semaforizzati, in strade ad alta frequentazione di pedoni e ciclisti;
 - anomali restringimenti delle sezioni stradali;
 - pendenze elevate;
 - andamenti planimetrici tortuosi tipici di nuclei storici e di vecchi centri abitati, nonché a reticoli stradali con frequenti intersezioni;
 - frequenza di ingressi e uscite carrabili (e non), da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, campi sportivi, parchi di gioco, luoghi di culto, ospedali, musei;
 - pavimentazioni sdruciolevoli o curve in vario modo pericolose (ad esempio in condizioni metereologiche avverse).



42



Edoardo Galatola

Cell.: 348-2269002

edoardo.galatola@fiabitalia.it

