



Camera dei Deputati
IX Commissione Trasporti

PdL di revisione del Codice della Strada

Audizione
Kyoto Club

Roma, 6 marzo 2019

Osservazioni per un nuovo Codice della Strada



Le osservazioni di Kyoto Club

Kyoto Club ritiene decisamente opportuna l'adozione di un nuovo Codice della Strada, essendo intervenuti molti cambiamenti, notevoli evoluzioni tecnologie ed innovazioni nel campo della mobilità, dei trasporti, dei servizi, delle tecnologie e anche dei comportamenti dei cittadini/e. Serve dunque una reimpostazione complessiva e una modifica in molti spunti specifici.

Per questo la complessità della materia ed i suoi risvolti squisitamente tecnici – secondo Kyoto Club – **richiedono una Legge Delega di riordino, che fissi i principi essenziali che poi dovranno essere tradotti in un efficace “Regolamento”** attuativo coerente in tutte le sue parti. Infatti già dalla lettura dei numerosi Progetti di Legge presentati e di cui è avviata la discussione in modo contestuale nelle IX Commissione Trasporti, dà la misura della vastità e complessità dei temi che vengono affrontati e di cui si richiedono significative modifiche.

E del resto - proprio di recente - il Governo nel CdM del 27 e 28 febbraio 2019, ha approvato tra le diverse leggi delega anche quella riferita al Nuovo Codice della Strada, che adesso dovrà trovare un adeguato coordinamento con il presente iter legislativo avviato nella Commissione IX Trasporti.

La revisione del Codice della Strada deve avere come obiettivo la promozione della mobilità sostenibile, la sicurezza per tutti gli utenti della strada, la crescita della mobilità attiva, la condivisione dello spazio stradale, la decarbonizzazione dei trasporti.

Inoltre è opportuno che su alcuni temi in forte evoluzione (Sharing Mobility, Mobility as a Service, nuove tecnologie di controllo, progettazione dello spazio urbano, veicolo connesso ed a guida autonoma) **vengano fissate regole base suscettibili di adeguamenti rapidi, per accompagnarne l'evoluzione.**

Si auspica l'impostazione di norme sulla base del principio >Regole generali >applicazioni locali che tengano conto della diversità esistente a livello italiano tra le città in tema di regole, servizi e spazio urbano. Se da un lato è giusto tendere e dare obiettivi progressivi ed omogenei verso tutte le città, dall'altro è necessario tener conto delle condizioni di partenza ad oggi delle diverse realtà urbane e metropolitane.



Gli obiettivi della revisione del Codice della Strada

Le parole chiave per la revisione del Codice della Strada dovrebbe avere obiettivi stringenti verso:

- la sicurezza stradale, la condivisione e riqualificazione dello spazio stradale a tutela dei diversi utenti, in particolare per quelli vulnerabili,
- la promozione della mobilità sostenibile e della mobilità attiva, a piedi e in bicicletta, sia in ambito urbano che extraurbano, anche nel tempo libero e per turismo,
- l'esigenza di istituire nuove Aree e Zone di protezione ambientale nelle città a tutela della qualità dell'aria e delle emissioni di gas serra
- l'innovazione della Mobilità Condivisa, della Mobilità come Servizio (MaaS) e delle piattaforme tecnologiche
- l'esigenza di predisporre spazi e regole di governo della distribuzione urbana delle merci
- l'evoluzione tecnologica dei veicoli e dei carburanti: la mobilità elettrica, la sperimentazione del veicolo connesso, la ricerca per l'auto a guida autonoma,
- l'incremento necessario della sicurezza intrinseca dei veicoli,
- il potenziamento e l'innovazione degli strumenti di controllo tecnologico delle regole e dei comportamenti, essenziali per un efficace rispetto delle regole e della sicurezza sulle strade da parte degli utenti,
- una coerente pianificazione per il governo della mobilità (PUT, PUM, PUMS)
- una segnaletica coerente, immediata, efficace, che promuova la sicurezza stradale ed usi anche le nuove tecnologie disponibili,

1 – Sicurezza degli utenti e condivisione dello spazio stradale

- Si tratta di rafforzare gli strumenti di tutela degli utenti vulnerabile, come pedoni, ciclisti, disabili, bambini, anziani, motociclisti.
- **Si ritiene opportuna l'introduzione di limiti di velocità a 30 km in città, per ridurre incidentalità e mortalità.**
- Vanno sostenuti gli interventi di **moderazione del traffico e ridisegno dello spazio** stradale, ad oggi scarsamente presenti in Italia rispetto agli altri paesi europei. L'obiettivo deve essere la condivisione dello spazio stradale in sicurezza.
- Attenzione e regole per gli spazi prospicienti le scuole, centri anziani, presidi sanitari, mettendo in sicurezza e percorsi di accesso ed attraversamento, anche contemplando la possibilità di istituire Zone a Traffico Limitato scolastiche
- Favorire l'istituzione di Aree e Zone di protezione ambientale a traffico limitato
- Rafforzamento spazi e nodi di scambio del trasporto pubblico con la mobilità privata, a piedi, in bicicletta, in auto, con gli hub della sharing mobility.
- Parcheggi rosa dedicati donne in stato di gravidanza
- Educazione alla sicurezza stradale



2 - Classificazione degli utenti della strada e delle biciclette

- Specificare all'art. 1 comma 2 che le strade sono riservate oltre ai pedoni, anche i ciclisti come categoria di utenti (attualmente compresi indistintamente tra i veicoli).
- Modificare il termine "velocipede", termine ottocentesco e desueto, con quello di "bicicletta" in tutti gli articoli del Codice che ne fanno riferimento (dall'art. 1, comma 2; art. 47, comma 1, lett. c; art. 50, comma 1; art. 68; ecc.).
- Declinare e definire nell'art. 50 le diverse tipologie di biciclette, distinguendo le biciclette a trazione muscolare da quelle a pedalata assistita e dalle altre tipologie presenti o che potranno essere immesse nel mercato come ad esempio i velotaxi a pedalata assistita per il trasporto di persone e i mezzi per la consegna della merci).

3 - Classificazione delle strade

- **Riportare in modo esplicito nel Codice della Strada le definizioni già contenute nella Legge 2 del 2018, art. 2, comma 1. Specificatamente le lettere: e. Strade senza traffico, f. Strade a basso traffico, g) strada 30.**
- Monitorare il traffico veicolare, ciclistico e pedonale, in tutte le strade per procedere ad una loro riclassificazione.
- Introdurre la definizione di "strada ad alta intensità ciclistica" per classificare tutte quelle strade a traffico promiscuo utilizzate e frequentate da un numero di ciclisti consistente.
- Introdurre la categoria di "itinerario cicloturistico" come estensione del concetto di "ciclovia" per definire tutte le strade ad uso promiscuo (anche non a basso traffico), ad alta intensità ciclistica e ad alta valenza turistica, in grado di interconnettere territori minori e marginali rispetto alle direttrici principali del traffico veicolare.
- Modificare la dicitura "autostrada ciclabile" contenuta nella Legge 145/2018 art. 1 comma 104 con "ciclostrada", identificando con questo termine quelle infrastrutture destinate esclusivamente alla mobilità ciclistica che presentino caratteristiche assimilabili a quelle delle autostrade per l'assenza di incroci ed intersezioni con altri flussi di traffico, anche ciclistico, e siano dotate di sistemi per l'indirizzamento dei flussi in sicurezza (immissioni e uscite).



4 - Regole per la promozione e la sicurezza della ciclabilità

- Modificare l'art. 140 - Principi informativi della circolazione - comma 1, in questo modo: "devono comportarsi in modo da non costituire pericolo per se e per gli altri utenti" eliminando il concetto di "intralcio per la circolazione",
- Modificare l'art. 143 - Posizione dei veicoli nella carreggiata - comma 2, "i veicoli sprovvisti di motore devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata" aggiungendo "laddove le condizioni del manto stradale lo consentano e non ne mettano a repentaglio la sicurezza",
- Modificare l'art. 145 - Precedenza - introducendo il concetto di precedenza alle piste ciclabili di rilevanza nazionale e internazionale previa installazione di sistemi di segnalazione per gli autoveicoli che viaggiano nelle strade di intersezione,
- Modificare l'art. 48 relativo al Sorpasso, in particolare il comma 4: eliminando "nelle strade ad una corsia per senso di marcia, lo stesso utente (*che viene sorpassato*) deve tenersi il più vicino possibile al margine destro della carreggiata"; e il comma 5 che deve rendere esplicito che per veicolo lento non si tratta di bicicletta e che il ciclista non ha nessun obbligo nei confronti di qualsiasi veicolo che lo segue (*quale quello di fermarsi*) per facilitargli il sorpasso,
- Introdurre nello stesso art. 48 un comma specifico che riguardi la salvaguardia del ciclista quando viene sorpassato da un'auto all'interno della stessa corsia di marcia poiché è questo il caso più frequente di incidenti. Il Codice della Strada dovrebbe consentire il sorpasso del ciclista solo in presenza di linea di mezzzeria discontinua e quando le condizioni generali lo consentano (così come già previsto dal Codice) e mai all'interno della stessa corsia di marcia, indipendentemente dalla sua larghezza.
- **Rivedere la vigente Regolamentazione tecnica per la realizzazione delle piste ciclabili** per consentire un miglior inserimento della rete ciclabile nel contesto urbano - con l'introduzione del doppio senso ciclabile, della casa avanzata e di tutti quei provvedimenti ed accorgimenti tecnici - che assicurino la costituzione di una rete continua ciclabile in città, nel contesto dei provvedimenti di regolazione del traffico (ZTL, zone 30, strade 30, città a 30 km/h), ed in condizioni di massima sicurezza per il ciclista.
- **L'utilizzo delle corsie preferenziali alle biciclette destinate ai mezzi pubblici può essere consentito dalle Amministrazioni locali**, ma non reso obbligatorio, laddove la presenza di detti mezzi non sia rilevante e siano presenti spazi di fermata distinti dalla corsia stessa (per evitare sorpassi pericolosi da parte dei ciclisti durante le soste dei mezzi).
- **L'uso del casco dovrebbe essere consigliato ma facoltativo** per gli spostamenti all'interno dei centri urbani e per chi utilizza piste ciclabili e ciclovie turistiche, mentre dovrebbe essere obbligatorio per tutti i ciclisti che percorrono strade extraurbane a traffico promiscuo.



5 - Sharing Mobility

Va riconosciuta l'esistenza di questi servizi innovativi e promosso lo sviluppo e la diffusione dei servizi di *sharing mobility* secondo i seguenti criteri:

- includere e riconoscere i servizi di *sharing mobility* nel quadro di regole del Codice della Strada, a partire dall'articolo 1 sui Principi Generali
- Ampliare la nozione di Parcheggio scambiatore (parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità) a quella di *Hub* dei servizi condivisi di trasporto (*Sharing mobility hub*) (Art. 3. Definizioni stradali e di traffico)
- colmare le lacune normative riguardanti alcune tipologie di servizi e veicoli condivisi
- attribuire spazio stradale ai veicoli destinati all'uso di servizi di *sharing mobility*, con l'introduzione dello stallo di sosta destinato ai veicoli condivisi riconoscibili, con riguardo ai diversi veicoli: automobile, motoveicolo e bicicletta in *sharing*
- sanzionare in caso di abuso da parte dei veicoli privati non in *sharing* l'utilizzo degli stalli di sosta destinati alla *sharing mobility*
- garantire che ai servizi di *sharing mobility* siano attribuiti alcune prerogative analoghe riconosciute ad altri servizi condivisi di trasporto pubblico di linea e non.

6 - Mobilità Elettrica

Il nuovo Codice della Strada deve riconoscere e promuovere questa realtà che al momento si è solo affacciata in Italia ma che costituisce per il futuro un aiuto concreto alla *decarbonizzazione* nei trasporti.

- Il veicolo elettrico deve essere riconosciuto ed inserito nella classificazione dei veicoli, disciplinandone tutti gli aspetti. Il Codice della Strada vigente infatti non chiarisce quali siano le categorie di veicoli diverse dai motori termici,
- Vanno riconosciute le diverse tipologie di veicoli elettrici: auto, moto, bicicletta a pedalata assistita, veicoli commerciali, micromobilità elettrica,
- Revisione dell'attuale sistema di immatricolazione per individuare con facilità e certezza il veicolo elettrico, individuando specifiche targhe con colori differenti per auto elettriche e plug-in,
- Conversione e affiancamento alle attuali stazioni di ricarica convenzionali con punti di ricarica destinati ai i veicoli elettrici. Questo implica la rivisitazione nel Codice delle norme che disciplinano le aree di servizio qualificate come pertinenze delle strade
- Introduzione di indicazioni della segnaletica verticale e orizzontale sulla presenza di punti di ricarica.



>> Per quanto riguarda le regole di accesso dei veicoli elettrici ed ibridi, che la manovra di Bilancio 2019 ha introdotto come obbligatoria nelle ZTL (e con un richiamo anche alle aree pedonali) si precisa che Kyoto Club non condivide questa impostazione. Si preferisce che sia ogni città nel contesto della propria situazione e delle proprie regole a decidere se far accedere e con quale orizzonte temporale queste tipologie di veicoli, come già accade oggi. Con queste motivazioni si chiede di eliminare il comma 103, articolo 1, della legge 145 del 2018 (manovra 2019).

>> Micromobilità elettrica. Il comma 102 dell'art. 1 della Manovra 2019, autorizza la sperimentazione nelle città della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali *segway*, *hoverboard* e *monopattini*. A tale fine, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della Legge di bilancio 2019, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono definiti le modalità di attuazione e gli strumenti operativi della sperimentazione. Kyoto Club condivide la necessità di una regolamentazione ma suggerisce che venga inserita anche nella revisione del Codice della Strada.

7 - Limiti di velocità e sicurezza tecnologica sul veicolo ISA

Si ritiene che per una efficace strategia dedicata alla sicurezza stradale non sia condivisibile - da parte di Kyoto Club - l'innalzamento dei limiti di velocità in autostrada a 150 km/h (escludendo la responsabilità dei concessionari) come fa un pdl presentato, mentre anche un altro pdl propone un innalzamento a 100 km/h per una tipologia di veicolo con rimorchio (che oggi deve rispettare gli 80 km/h).

E' necessario non procedere con l'innalzamento dei limiti di velocità per tre ragioni: ridurre la mortalità e l'incidentalità sulle strade ed autostrade che costituisce ancora un grave problema sociale ed umano, promuovere la convivenza nello spazio stradale di veicoli ed utenti a diverse velocità in sicurezza, non incrementare consumi energetici ed emissioni inquinanti.

Per queste motivazioni si chiede viceversa che venga introdotto il limite di 30 km orari nelle città, e che siano autorizzati dispositivi tecnologici per far rispettare i limiti di velocità da parte dei veicoli motorizzati.

Esiste infatti un dispositivo in grado di limitare automaticamente la velocità delle automobili quando il guidatore non rispetta il Codice della strada e viola ad esempio i limiti di velocità. **La tecnologia si chiama ISA (Intelligent Speed Adaptation) ed è già stata testata e sperimentata con successo.**



Infatti il dispositivo è in grado di attivarsi e “frenare” l’automobile dialogando grazie al sistema GPS con i limiti di velocità imposti dal Codice su tutte le strade del Paese presenti sulle mappe digitali. Oltre al risultato in termini di salute pubblica (nel 2017 In Italia ci sono stati più di 3mila morti e 17mila feriti gravi, nel mondo oltre 1,3 milioni di vittime per incidenti) ISA azzererebbe il numero di multe per eccesso di velocità e diminuirebbe anche i livelli di inquinamento.

8 - Innovazione tecnologica, sistemi di controllo estesi ed innovativi

Le attuali tecnologie legate alla rivoluzione digitale, consentono controlli capillari, da remoto ed in tempo reale di molti comportamenti degli utenti sulla strada. Queste tecnologie vanno incoraggiate e sostenute, per consentire un effettivo governo della mobilità, della sicurezza stradale ed il rispetto delle regole.

Ovviamente questi sistemi tecnologici devono essere ben chiari e segnalati all’utente, efficaci ed efficienti come sistemi di controllo. Devono riguardare l’accesso dei veicoli nelle ZTL e LEZ, i limiti di velocità, il controllo della sosta, il rispetto dei cicli semaforici, il rispetto degli attraversamenti pedonali, le regole per la logistica urbana delle merci. Ma anche l’uso di cellulari, smartphone e tablet durante la guida, devono trovare dei sistemi di vigilanza e limitazioni per evitare di essere distratti e sottratti alla percezione e controllo durante la guida, magari anche legata alla velocità del veicolo su cui si viaggia.

Con questa affermazione si intende riproporre la necessità di ricercare e sperimentare strumenti tecnologici adeguati di controllo dei comportamenti pericolosi degli utenti sulla strada, che facciano ausilio delle più avanzate tecnologie disponibili ITS.

A questo scopo ed anche in vista di aree estese di controllo degli accessi dei veicoli in modo differenziato sulla base della tipologia e sistema di alimentazione (vedi il caso di Area B a Milano appena avviata) è importante l’identificazione del veicolo. **Una identificazione immediata che consenta di ricostruire la tipologia del veicolo, lo stato assicurativo, revisioni, permessi di accesso e contrassegno H, incidentalità e sanzioni.**

Un vero e proprio registro unico del veicolo che consenta una gestione dei flussi e degli accessi alle città italiane in modo flessibile ed efficace.

Una riflessione specifica andrebbe svolta in relazione alla sperimentazione in corso sulle Smart Road e quali sono le possibili conseguenze e modifiche che si rendono necessarie nel Codice della Strada. Un ragionamento analogo deve essere fatto per la sperimentazione dell’auto connessa e in prospettiva a guida autonoma.



9 - Eliminazione dei veicoli a trazione animale per servizio di piazza. Introduzione del velotaxi.

Si condivide la soppressione di questa previsione normativa per una miglior tutela del benessere degli animali, anche in relazione alle condizioni di traffico veicolare promiscuo in cui queste sono oggi esercitate.

Sarebbe inoltre opportuna l'introduzione di servizi di piazza con i veicoli pedalata assistita, già oggi possibile e in sicurezza sul piano tecnologico ma non su quello normativo. Si richiede pertanto l'introduzione di una norma specifica che oltre a definire le caratteristiche del mezzo, ne disponga le modalità di utilizzo e le regole di circolazione e di sosta all'interno dei centri urbani.

10 – Richiamare i PUMS come strumenti di pianificazione nel CDS

L'attuale Codice della Strada all'articolo 36 prevede l'obbligo per i comuni superiori a 30.000 abitanti di dotarsi di Piani Urbani del Traffico. Questa previsione ha avuto notevole riscontro ed attuazione da parte delle città italiane, anche a seguito di uno specifico regolamento adottato nel 1995.

Di recente nel 2017, a seguito di Linee Guida Europee del 2014, è entrato in funzione un decreto Ministeriale MIT, che impone ai comuni superiori a 100.000 abitanti (a aree aggregate equivalenti) di adottare i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile.

Questo nuovo provvedimento attuato secondo la legge delega di recepimento della Direttiva DAFI, prevede anche un raccordo ed una gerarchia con i PUT.

Si propone per rendere coerenti i processi di inserire nella revisione del Codice della Strada anche i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile.