

Notizie dal Parlamento

Senato. Presentato testo sulla sicurezza della mobilità ciclistica

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale. E' questo il titolo del disegno di legge presentato al Senato il 15 luglio scorso da Manfred Pinzger, esponente della Südtiroler Volkspartei. Il testo non è ancora disponibile e non è stato ancora assegnato alle commissioni.

Camera. Sicurezza stradale, via libera da Trasporti. Molti odg sulla mobilità ciclistica

Disco verde dalla commissione Trasporti al testo unificato in materia di sicurezza stradale. Il via libera del 21 luglio è arrivato in sede legislativa, pertanto il provvedimento è approvato subito al Senato, senza ulteriori passaggi in Aula alla Camera. Il testo prevede anche alcune modifiche all'articolo 173 del codice della strada con l'introduzione dell'obbligo per il conducente di velocipede che circoli in ore notturne, o in gallerie, di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità.

Diverse gli ordini del giorno presentati. Ecco quelli di interesse:

- 0/44 e abb./IX/22. Vincenzo Garofalo, Daniele Toto, Giacomo Terranova (Pdl), accolto dal governo

Impegna il governo ad adottare tutte le opportune iniziative per pervenire tempestivamente ad una revisione del codice della strada che, tra l'altro, preveda un aggiornamento e una completa ridefinizione della normativa in materia di mobilità ciclistica, anche al fine di favorire tutte le forme di mobilità sostenibile

- 0/44 e abb./IX/5. Carmen Motta, Alessandro Bratti (Pd), accolto dal governo

Impegna il governo a riformulare in modo più coerente la norma relativa alle lanterne semaforiche per le biciclette; a prevedere la possibilità - qualora le condizioni di sicurezza della sede stradale lo consentano e previo apposizione di specifica segnaletica orizzontale e verticale - di consentire alle biciclette il transito in senso contrario nei sensi unici; ad imporre agli enti locali l'obbligo di garantire la continuità territoriale in ambito urbano e perturbano, attraverso l'eliminazione di eventuali «barriere», la realizzazione di una rete di strade di basso rango integrate con piste ciclabili, nonché di percorsi ciclabili che permettano di uscire in sicurezza dalla zona urbana; a prevedere una più razionale ed efficace regolamentazione dell'utilizzazione dei percorsi ciclopedonali.

- 0/44 e abb./IX/6. Alessandro Bratti, Carmen Motta (Pd), accolto come raccomandazione

Impegna il governo a modificare il sistema delle definizioni stradali e di traffico in modo da introdurre innovative previsioni normative finalizzate ad una più agevole e sicura circolazione della mobilità ciclistica, inserendo, tra l'altro, il concetto di «attraversamento ciclabile» degli assi vari e la possibilità di circolazione a doppio senso per le biciclette nelle strade a senso unico ove non vi sia pericolo; a valutare l'opportunità di ammettere, ove possibile, ai fini della sicurezza, nelle

intersezioni semaforizzate la predisposizione a terra di una linea di arresto riservata alle biciclette, opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli, alla quale accedere mediante un apposito tratto di corsia; a sostituire, nell'intero Codice della strada, l'obsoleto termine «velocipede» con il termine di uso comune «bicicletta», nonché a modificare la norma che ne definisce le caratteristiche in maniera da tenere conto dell'evoluzione tecnica degli ultimi decenni e a consentire la possibilità di utilizzare rimorchi per il trasporto di cose e bambini, così come avviene negli altri paesi europei; a prevedere la possibilità di equipaggiare i mezzi di trasporto collettivo con portabici al fine di agevolare ulteriori forme di intermodalità; a consentire, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio, la sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali; a prevedere, per i conducenti di veicoli in prossimità degli attraversamenti pedonali, regole di comportamento tali da dare la massima garanzia di sicurezza agli utenti deboli della strada; a garantire che una quota rilevante dei proventi derivanti dalle sanzioni pecuniarie per infrazioni al Codice della strada venga destinata alla sicurezza ed all'educazione stradale nonché all'incentivazione ed alla diffusione della mobilità ciclistica.

- /44 e abb./IX/36. Alessandro Montagnoli (Lega), accolto come raccomandazione

Impegna il governo ad attuare un piano organico della mobilità in bicicletta, con il coinvolgimento delle Regioni, stanziando i fondi necessari per la predisposizione dei percorsi sia cittadini che extra urbani, disciplinando normativamente il settore, con l'attribuzione di diritti e doveri per chi utilizza la bicicletta.

- 0/44 e abb./IX/28. Jonny Crosio, Molteni, Alessandro Montagnoli (Lega), accolto dal governo

Impegna il governo a stabilire con apposita normativa le relative caratteristiche tecniche e le tipologie di omologazione che, analogamente a quanto avvenuto a suo tempo per il casco, gli utilizzatori di veicoli a due ruote siano tenuti obbligatoriamente ad indossare durante la marcia specifici capi di abbigliamento protettivi.

Al Senato, in commissione Lavori pubblici, il testo è stato già esaminato nella seduta del 29 luglio. Il presidente Luigi Grillo del Pdl ha dichiarato di reputare “ irrealistico, anche solo per la ristrettezza dei tempi tecnici, riuscire ad approvare in pochi giorni un provvedimento così complesso e articolato”. La commissione ha comunque subito avviato l'esame con l'illustrazione del provvedimento da parte del relatore Angelo Cicolani del Pdl.

<http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/00427897.pdf>

Gli odg di interesse

La IX Commissione,
premessi che:

il provvedimento in esame rappresenta un intervento assai articolato e di ampia portata su numerosi aspetti del codice della strada che attengono prevalentemente al tema della sicurezza stradale; anche a seguito di tale intervento, risulta rafforzata l'esigenza di una revisione complessiva del codice, che, dalla sua adozione, nel 1992, è stato modificato un gran numero di volte;

la revisione del codice dovrebbe essere ispirata a finalità di semplificazione, sia per quanto concerne la struttura del codice medesimo, sia per quanto riguarda le disposizioni in esso contenute, impegna il Governo

1) ad adottare tutte le opportune iniziative per pervenire tempestivamente ad una revisione del codice della strada che:

a) sotto il profilo della struttura del codice, distingua, anche in atti separati, la disciplina della rete stradale, quella dei veicoli e quella delle norme di comportamento;

b) sotto il profilo dei contenuti, preveda un'armonizzazione della disciplina, per superare i problemi di coordinamento derivanti dai frequenti e spesso frammentari interventi di modifica, e un'ampia delegificazione delle materie che hanno carattere tecnico e sono suscettibili di frequenti aggiornamenti in corrispondenza con l'evoluzione tecnologica;

2) per quanto attiene ad aspetti specifici:

a) preveda un aggiornamento e una completa ridefinizione della normativa in materia di mobilità ciclistica, anche al fine di favorire tutte le forme di mobilità sostenibile;

b) preveda, in coerenza con la normativa comunitaria, l'equipaggiamento degli autoveicoli con dispositivi idonei a potenziare la sicurezza.

0/44 e abb./IX/22.Garofalo, Toto, Terranova.

La IX Commissione,

premesso che:

la Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale ha individuato nella seduta del 15 maggio 2009 come azione a massima

Pag. 239

priorità e criticità nazionale la sicurezza stradale nelle grandi aree urbane e la protezione dell'utenza debole;

secondo i dati forniti, le aree urbane in Italia sono caratterizzate dalla maggiore incidenza d'Europa di infortuni gravi (44 per cento dei morti, 73 per cento dei feriti e 77 per cento degli incidenti), mentre nelle aree urbane metà dei morti sono da ascrivere all'utenza debole (nel 2007 350 ciclisti e 630 pedoni);

il 15 maggio 2009, 27 comuni d'Europa hanno firmato la Carta di Bruxelles con la quale si impegnano a portare nei Paesi dell'unione Europea l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto abituale dall'attuale 5 per cento al 15 per cento entro il 2020 ed a ridurre del 50 per cento, entro lo stesso termine, gli incidenti mortali che colpiscono i ciclisti migliorando la sicurezza delle strade; i paesi nei quali la ripartizione modale vede un uso della bicicletta superiore al 15 per cento raggiungono i maggiori livelli di sicurezza stradale ed i minori tassi di incidentalità;

Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione Europea con delega ai Trasporti, ha affermato il 12 maggio 2009 a Bruxelles «È nostro dovere promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano a emissione zero»;

i principi informativi del Codice della Strada (articolo 1 comma 2) prevedono che: «Le norme e i

provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione»;

appare evidente che i costi economici e sociali (35 miliardi di Euro/anno) ed ambientali (95 miliardi di Euro/anno) della mobilità sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di spostamento (collettivo - autobus, treno - o non veicolare - bicicletta/velocipede o piedi) dovranno essere favorite dal Codice stesso;

impegna il Governo:

ad assumere le opportune iniziative per pervenire a una revisione del Codice della Strada che contenga disposizioni atte a:

ridurre l'incidentalità stradale con particolare riferimento ai centri urbani;

proteggere l'utenza debole della strada (con particolare riferimento all'utenza non motorizzata, ovvero pedoni e ciclisti) e ridurre drasticamente l'incidentalità;

favorire la diffusione dell'utenza non motorizzata sposando i principi della mobilità sostenibile;

definire dei criteri quantitativi che permettano di monitorare le iniziative delle amministrazioni locali;

coinvolgere le organizzazioni che rappresentano l'utenza debole nella definizione delle priorità da perseguire per il raggiungimento della sicurezza stradale;

a prevedere, nel breve termine, una revisione significativa del Codice della Strada al fine di realizzare una maggiore armonizzazione delle norme in esso contenuto, una sua semplificazione sostanziale, nonché una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di dimezzamento dell'incidentalità stradale;

a dare piena attuazione al citato principio di cui al comma 1 dell'articolo 2 del Codice della Strada, che pone come prioritario il fine del perseguimento della sicurezza stradale, della riduzione dei costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare e del miglioramento del livello della qualità della vita dei cittadini, eliminando o correggendo tutte le norme che siano in contrasto con il principio richiamato;

garantire che il Codice persegua la sicurezza di tutti gli utenti della strada,

Pag. 240

avvalendosi per il raggiungimento di tale obiettivo di studi ed elaborazioni statistiche sul rapporto tra quadro normativo e tasso di incidentalità;

ad elaborare modifiche ed integrazioni al Codice finalizzate, in particolare, a facilitare l'utenza debole - riducendo così anche il carico veicolare sulla rete urbana e rendendo più fluido il traffico - e ad integrare i diversi segmenti della mobilità onde renderli compatibili e quindi fare sì che la sicurezza degli utenti della strada risulti esser criterio primario di progettazione;

prevedere meccanismi per verificare che gli Enti locali individuino gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, definiscano le misure per raggiungere gli obiettivi e predispongano gli strumenti per verificarne il conseguimento;

modificare il sistema di classificazione delle strade in modo da definire un criterio di priorità nell'utilizzo delle strade, in modo da estendere in modo capillare la diffusione delle zone 30 ed introducendo ovunque sistemi di moderazione del traffico;

correggere imprecisioni ed incongruità del codice in modo da renderlo più confacente ad una corretta interazione tra i ciclisti e gli altri utenti della strada;

a non considerare veicolo la bicicletta quando viene condotta a mano;

a definire e standardizzare una segnaletica per gli itinerari ciclopedonali e a prevedere inoltre - dove possibile - la continuità delle piste ciclabili;

a riformulare in modo più coerente la norma relativa alle lanterne semaforiche per le biciclette;

a prevedere la possibilità - qualora le condizioni di sicurezza della sede stradale lo consentano e previo apposizione di specifica segnaletica orizzontale e verticale - di consentire alle biciclette il transito in senso contrario nei sensi unici;

a ridefinire le regole di precedenza nelle rotatorie nonché a stabilire criteri di progettazione delle medesime che garantiscano maggiore sicurezza anche per l'utenza debole;

ad imporre agli enti locali l'obbligo di garantire la continuità territoriale in ambito urbano e perturbano, attraverso l'eliminazione di eventuali «barriere», la realizzazione di una rete di strade di basso rango integrate con piste ciclabili, nonché di percorsi ciclabili che permettano di uscire in sicurezza dalla zona urbana;

a prevedere una più razionale ed efficace regolamentazione dell'utilizzazione dei percorsi ciclopedonali;

ad individuare e a porre in essere tutte quelle modifiche ed integrazioni che possono portare ad una maggiore diffusione della mobilità alternativa e al raggiungimento di un più elevato tasso di sicurezza stradale.

0/44 e abb./IX/5.Motta, Bratti.

La IX Commissione,
premessi che:

è stata riconosciuta la necessità di giungere ad una rapida approvazione di un pacchetto di modifiche su cui si era da tempo raggiunto un accordo trasversale;

si è affermata l'esigenza di intervenire con modifiche al quadro normativo allo scopo di aumentare la tutela dell'utenza debole della strada e per favorire la mobilità sostenibile;

vi è attualmente una diffusa convinzione che la strada sia prevalentemente destinata all'utenza motorizzata e, di conseguenza, che l'utenza debole rappresenti un intralcio del traffico;

in materia di mobilità sostenibile l'Italia sconta una significativa differenza culturale rispetto a molte nazioni europee che da molti anni stanno lavorando alla diffusione di sistemi di mobilità alternativi;

Pag. 241

il Codice della Strada e le leggi correlate sono strumenti attraverso i quali politici, dirigenti tecnici e professionisti devono tradurre nel modo migliore le esigenze di mobilità, nel pieno rispetto della

sicurezza e della qualità ambientale;

le modifiche al Codice dovranno consentire una maggiore armonizzazione delle norme che lo compongono, una sua semplificazione sostanziale e, soprattutto, una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di riduzione dell'incidentalità stradale;

appare necessario che, nella revisione del Codice, siano pienamente coinvolti i rappresentanti dell'utenza debole in quanto utenti della strada da tutelare, nonché i rappresentanti del trasporto pubblico;

i principi generali del Codice stabiliscono come prioritario il perseguimento della sicurezza di tutti gli utenti della strada;

nel rispetto dei principi generali del Codice sarebbe opportuna una revisione dello stesso con l'obiettivo di facilitare l'utenza debole, avviare politiche di integrazione modale ed assumere la sicurezza degli utenti della strada quale criterio primario di progettazione;

impegna il Governo:

ad inserire tra i principi del Codice della Strada il principio della mobilità sostenibile e ad affidare a regioni, province e comuni capoluogo di regione la redazione di piani territoriali per la sicurezza stradale in cui sono individuati gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità stradale, sono definite le misure per raggiungere tali obiettivi e sono predisposti gli strumenti per verificarne il conseguimento;

a modificare il sistema di classificazione delle strade introducendo la distinzione tra caratteristiche tecniche e funzionali in modo da individuare le tipologie di strade dove vi è un uso esclusivo o prevalente del mezzo motorizzato o dell'utenza debole;

a modificare il sistema delle definizioni stradali e di traffico in modo da introdurre innovative previsioni normative finalizzate ad una più agevole e sicura circolazione della mobilità ciclistica, inserendo, tra l'altro, il concetto di «attraversamento ciclabile» degli assi vari e la possibilità di circolazione a doppio senso per le biciclette nelle strade a senso unico ove non vi sia pericolo;

a modificare la norma sull'attraversamento pedonale in modo da rendere più esplicita la precedenza dei pedoni che si apprestano ad attraversare la carreggiata sulle strisce pedonali;

a valutare l'opportunità di ammettere, ove possibile, ai fini della sicurezza, nelle intersezioni semaforizzate la predisposizione a terra di una linea di arresto riservata alle biciclette, opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli, alla quale accedere mediante un apposito tratto di corsia;

a sostituire, nell'intero Codice della strada, l'obsoleto termine «velocipede» con il termine di uso comune «bicicletta», nonché a modificare la norma che ne definisce le caratteristiche in maniera da tenere conto dell'evoluzione tecnica degli ultimi decenni e a consentire la possibilità di utilizzare rimorchi per il trasporto di cose e bambini, così come avviene negli altri paesi europei;

a prevedere la possibilità di equipaggiare i mezzi di trasporto collettivo con portabici al fine di agevolare ulteriori forme di intermodalità;

a consentire, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio, la sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali;

a prevedere, per i conducenti di veicoli in prossimità degli attraversamenti pedonali, regole di comportamento tali da dare la massima garanzia di sicurezza agli utenti deboli della strada;

a garantire che una quota rilevante dei proventi derivanti dalle sanzioni pecuniarie

per infrazioni al Codice della strada venga destinata alla sicurezza ed all'educazione stradale nonché all'incentivazione ed alla diffusione della mobilità ciclistica.

0/44 e abb./IX/6.Bratti, Motta.

La Camera,

premesso che:

in ambito urbano, l'Unione europea ha reso obbligatoria l'indicazione delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) delle automobili private e intende introdurre un quadro fiscale omogeneo che favorisca una maggiore riduzione delle emissioni di CO₂;

il traffico nelle zone urbane e gli ingorghi contribuiscono ad aumentare il consumo di carburante (il consumo medio praticamente raddoppia in ambiente urbano);

in materia di qualità dell'aria ambiente e di salute, l'Unione europea ha già adottato direttive sulle emissioni di diverse sostanze inquinanti, in particolare a seguito del programma di ricerca «Auto Oil», realizzato in cooperazione con i produttori di automobili e con l'industria petrolifera;

l'unione europea ha anche adottato diverse direttive in materia di tutela dell'ambiente urbano:

l'ultima è la direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, che impone che in una zona in cui è concentrata una popolazione superiore a 250.000 abitanti o, allorché la popolazione è pari o inferiore a 250.000 abitanti, con una densità di popolazione per chilometro quadrato definita dagli Stati membri, vi sia l'obbligo di informare la popolazione sulla qualità dell'aria ambiente e di adottare piani di miglioramento che riguardano le sostanze inquinanti previste dalla medesima direttiva. Le autorità competenti sono anche abilitate a stabilire misure di sospensione del traffico in caso di superamento dei valori soglia;

in tale contesto diventa indispensabile l'adozione di misure favorevoli a un ritorno a sistemi di mobilità urbani ed extraurbani più virtuosi, tra cui il sistema della bicicletta quale modo positivo di mobilità cittadina;

nei centri delle città rimodellati in funzione dei pedoni, i ciclisti spesso trovano naturalmente il loro posto. Dove l'automobile non è più invadente, trova spazio la bicicletta. Ma nei casi nei quali bisogna decidere tra lo spazio destinato al traffico automobilistico e quello destinato alle biciclette, le scelte sono talvolta ardue;

la realizzazione di infrastrutture per la promozione della bicicletta non solleva necessariamente una massa di dilemmi insolubili circa la ripartizione dello spazio. A prescindere dalla realizzazione di itinerari ciclabili segnalati su strade dove il traffico automobilistico di transito è ridotto o è stato limitato, alcuni interventi realizzati in punti chiave possono contribuire fortemente a migliorare la sicurezza dei ciclisti;

l'attuazione di una politica favorevole all'uso della bicicletta implicherà dunque la collaborazione tra molti settori dell'amministrazione (urbanistica, lavori pubblici, trasporti pubblici, insegnamento, polizia) e, idealmente, la collaborazione del settore privato (commercianti, imprese, ciclisti); per realizzare una politica efficace in favore dell'uso della bicicletta, bisogna pensare in termini di «rete». Occorre, cioè, studiare una rete di percorsi ciclabili destinata in via prioritaria dai ciclisti principianti (le cosiddette «tartarughe») ma utilizzabile anche da parte dei ciclisti esperti (le cosiddette «lepri»);

l'effetto di un'adeguata informazione sull'esistenza di una rete di percorsi ciclabili è doppio:

aumenta la possibilità di uso della stessa rete, rendendola anche redditizia, e contribuisce a rafforzare l'immagine positiva della bicicletta, oggetto di attenzione e di promozione della politica delle amministrazioni locali,

Pag. 243

impegna il Governo:

ad attuare un piano organico della mobilità in bicicletta, con il coinvolgimento delle Regioni, stanziando i fondi necessari per la predisposizione dei percorsi sia cittadini che extra urbani, disciplinando normativamente il settore, con l'attribuzione di diritti e doveri per chi utilizza la bicicletta.

0/44 e abb./IX/36.Montagnoli.

La IX Commissione,

premesso che:

come noto, negli anni '80, con l'intensificarsi del traffico, è stato necessario introdurre l'uso obbligatorio del casco, inizialmente previsto soltanto per i conducenti minorenni ed in seguito esteso fino a ricomprendere qualunque categoria di utenti di veicoli a due ruote, in virtù della provata efficacia di tale strumento nella prevenzione dei traumi cranici;

da allora la tendenza all'incremento del traffico non si è mai attenuata: oggi gli utenti di veicoli a due ruote sono molto più esposti alla possibilità di un incidente di quanto non fosse venti anni fa. È aumentato il traffico automobilistico, ma è cresciuta anche la percentuale dei veicoli a due ruote.

L'introduzione dell'obbligo di uso del casco protettivo, riducendo l'incidenza del trauma cranico, ha avuto conseguenze assai positive sia in termini di risparmio di costi umani, sia in termini di risparmio di costi sociali connessi al fenomeno dell'infortunistica stradale;

se è ormai acclarato che l'uso obbligatorio del casco è assai efficace nella riduzione della mortalità e della gravità delle lesioni alla testa, purtroppo l'uso dello stesso è del tutto inutile relativamente ai traumi della colonna vertebrale, le cui conseguenze consistono spesso in una invalidità permanente; dal punto di vista anatomico-funzionale, è bene sottolineare che il complesso osteo-articolare, insieme alla imponente muscolatura assiale che ne aiuta la funzione, rappresenta una vera colonna di sostegno del nostro organismo, ma soprattutto esercita l'importante funzione di proteggere quella parte insostituibile del sistema nervoso centrale che è il midollo spinale, deputato a condurre tutti gli stimoli motori dal centro (cervello) alla periferia (nervi e muscoli), e tutti gli stimoli sensoriali (sensazioni termiche, tattili, dolorifiche, percezione del corpo nello spazio

Pag. 245

e quindi la raffinata abilità nel movimento possibile negli equilibristi) dalla periferia al centro; i traumi della colonna vertebrale sono purtroppo una voce della medicina e chirurgia che pesa

gravemente nel bilancio sociale ed economico delle società moderne. Infatti sono notevolmente in aumento in proporzione all'incremento di incidenti sulla strada. Inoltre vanno tristemente ad incidere in modo prevalente su una fascia di età medio-giovanile. Al contrario dei traumi cranici, che hanno risentito positivamente dell'uso obbligatorio del casco nella guida dei veicoli a due ruote, per i traumi della colonna vertebrale non vi sono al momento presidi atti a prevenire gravi danni da incidente stradale;

impegna il Governo

a stabilire con apposita normativa le relative caratteristiche tecniche e le tipologie di omologazione che, analogamente a quanto avvenuto a suo tempo per il casco, gli utilizzatori di veicoli a due ruote siano tenuti obbligatoriamente ad indossare durante la marcia specifici capi di abbigliamento protettivi.

0/44 e abb./IX/28.Crosio, Molteni, Montagnoli.