

## **Notizie dal Parlamento.**

### **Camera. Sicurezza stradale, disco verde da Montecitorio**

Approvato il 14 luglio dalla commissione Trasporti della Camera il testo unificato in materia di sicurezza stradale. Dal testo erano già state eliminate le norme, precedentemente introdotte, riguardo la sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali in mancanza di appositi parcheggi e sull'obbligo del casco per i bambini di età inferiore a 14 anni. Il provvedimento, che ha ottenuto il via libera in sede legislativa, passa ora nuovamente al Senato.

Accolti dal governo tre ordini del giorno che riguardano anche l'utenza debole. Il primo, promosso da Michele Meta del Pd, è volto ad incrementare i fondi per la sicurezza stradale. Quello promosso da Mario Tullio del Pd impegna il governo a prevedere un'apposita strategia di intervento volta a migliorare, prioritariamente sulle strade nazionali e sulle autostrade, il grado di informazione e assistenza degli utenti sulle condizioni di traffico e meteorologiche, tra le altre, implementando la diffusione dei pannelli a messaggio variabile.

Più articolato l'ordine del giorno di iniziativa di Carmen Motta, sempre del partito di Bersani, che impegna l'esecutivo a proteggere l'utenza debole della strada (con particolare riferimento all'utenza non motorizzata, ovvero pedoni e ciclisti) e ridurre drasticamente l'incidentalità; correggere imprecisioni ed incongruità del codice in modo da renderlo più coerente ad una corretta interazione tra i ciclisti e gli altri utenti della strada; non considerare veicolo la bicicletta quando viene condotta a mano. Ed inoltre a definire e standardizzare una segnaletica per gli itinerari ciclopedonali e a prevedere inoltre - dove possibile - la continuità delle piste ciclabili; riformulare in modo più coerente la norma relativa alle lanterne semaforiche per le biciclette; 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. Non solo. L'atto impegna il governo anche 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; imporre agli enti locali l'obbligo di garantire la continuità territoriale in ambito urbano e perurbano, 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; prevedere una più razionale ed efficace regolamentazione dell'utilizzazione dei percorsi ciclopedonali; individuare e 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.

Per quanto riguarda il dibattito in commissione, da segnalare l'intervento il 7 luglio, di Mario Lovelli del Pd, il quale ha osservato che numerosi temi non sono stati oggetto del provvedimento in esame e tra questi quello della mobilità sostenibile - tema sul quale la commissione ha svolto un esame approfondito attraverso una serie di audizioni - e in particolare della mobilità ciclistica. Lovelli ha quindi ricordato che sono state già presentate numerose proposte di legge di cui auspica che possa essere avviato tempestivamente l'esame, al fine di promuovere forme di mobilità in sicurezza per i mezzi non inquinanti. A queste considerazioni si è associato anche Vincenzo Garofalo del Pdl, che ha posto l'accento sulla necessità di fare una riflessione complessiva sulla mobilità ciclopedonale, soprattutto nei centri abitati, affinché questa possa diventare un nuovo modello di trasporto.

Intanto al Senato, nella seduta dell'8 luglio della commissione Lavori pubblici, l'ufficio di presidenza ha deciso, una volta approvato dalla Camera, di iscrivere prontamente il provvedimento

all'ordine del giorno della Commissione, per garantirne una celere approvazione. Durante la stessa seduta, Cecilia Donaggio del Pd ha chiesto di sapere se il ministero dei Trasporti e gli altri enti competenti abbiano predisposto un piano straordinario per la sicurezza stradale, volto a prevenire fenomeni di incidentalità, alla luce dell'enorme flusso di traffico che si registrerà sulle arterie stradali e autostradali nazionali nel periodo delle ferie, mentre Giorgio Bornacin del Pdl ha stigmatizzato il fatto che la commissione Trasporti della Camera abbia soppeso, nel disegno di legge sulla sicurezza stradale, la disposizione recante l'obbligo del casco per ciclisti di età inferiore a quattordici anni, annunciando che, quando il disegno di legge ritornerà all'esame del Senato, presenterà un apposito ordine del giorno, per impegnare il governo ad introdurre l'obbligo del casco per i ciclisti, in quanto elemento imprescindibile di sicurezza e salvaguardia delle vite umane.

### **Gli ordini del giorno accolti:**

La IX Commissione,

premessi che:

il tema della sicurezza stradale merita ogni sforzo e una strategia integrata di interventi, nell'ambito della quale, l'aspetto normativo costituisce solo il, seppure indispensabile, quadro di riferimento; nel 2008, 4.731 individui hanno perso la vita e 310.739 hanno subito lesioni di diversa gravità nei 218.963 incidenti stradali;

come noto, tra i fattori che maggiormente influiscono sulla sicurezza della circolazione stradale, dopo il comportamento degli utenti e la condizione dei mezzi, lo stato delle strade rappresenta un elemento imprescindibile su cui non possono essere ridimensionati gli interventi di manutenzione e implemento delle condizioni d'uso, pena un aggravarsi dell'alto costo sociale di vite umane e di costi per la collettività, soprattutto in considerazione delle esigenze di alcuni utenti quali i ciclisti e motociclisti;

non c'è dubbio che un ampio margine di miglioramento possa essere compiuto su tutto il sistema viario, nazionale e locale, sia per quanto riguarda la qualità del manto stradale, sia per la funzionalità della segnaletica verticale e orizzontale, sia per i sistemi di protezione e di informazione degli utenti;

impegna il Governo

pur in considerazione della difficile congiuntura economica, ad assicurare che le risorse finanziarie destinate alla manutenzione e sicurezza delle reti stradali siano incrementate in ragione dei flussi di traffico e dello stato delle infrastrutture viarie.

0/44 e abb-B/IX/10.Meta.

La IX Commissione,

premessi che:

nel 2008, 4.731 individui hanno perso la vita e 310.739 hanno subito lesioni di diversa gravità nei 218.963 incidenti stradali;

come noto, tra i fattori che maggiormente influiscono sulla sicurezza della circolazione stradale, dopo il comportamento degli utenti e la condizione dei mezzi, lo stato delle strade rappresenta un elemento imprescindibile su cui non possono essere ridimensionati gli interventi di manutenzione e implemento delle condizioni d'uso, pena un aggravarsi dell'alto costo sociale di vite umane e di costi per la collettività, soprattutto in considerazione delle esigenze di alcuni utenti quali i ciclisti e motociclisti;

soprattutto per quanto concerne la rete gestita dalla società Anas e dalle società di concessione

autostradale, appare necessario un intervento mirato a migliorare il grado di informazione e assistenza degli utenti sulle condizioni di traffico e meteorologiche,

impegna il Governo

a prevedere un'apposita strategia di intervento volta migliorare, prioritariamente sulle strade nazionali e sulle autostrade, il grado di informazione e assistenza degli utenti sulle condizioni di traffico e meteorologiche, tra le altre, implementando la diffusione dei pannelli a messaggio variabile.

0/44 e abb-B/IX/11.Tullo.

La IX Commissione,

premessi che:

la Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale ha individuato come azione a massima 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;

durante la prima lettura alla Camera del provvedimento in esame erano stati presentati al provvedimento alcuni emendamenti con cui si cercava di rispondere alle esigenze di una maggiore tutela e attenzione alla mobilità alternative ed alla mobilità ciclistica in particolare;

lo stesso presidente della commissione trasporti aveva dichiarato, nella seduta del 7 luglio 2009, di condividere le finalità delle proposte emendative, ma che, per agevolare una rapida approvazione del provvedimento, era necessario concentrare l'attenzione del legislatore su alcuni temi specifici, particolarmente urgenti;

le ragioni di urgenza, a distanza di un anno dal primo esame del provvedimento, sembrano essere venute meno, ma, a causa di una rigorosa applicazione del regolamento, non è stato possibile riproporre gli emendamenti in seconda lettura, nonostante la larga e trasversale condivisione di cui disponevano;

impegna il Governo:

a valutare la possibilità di assumere le seguenti iniziative: pervenire a una revisione del Codice della Strada, mirata e circoscritta alle sopra descritte esigenze di rafforzare la tutela dell'utenza debole della strada e di agevolare la diffusione dei sistemi di mobilità alternativa e sostenibile, la quale contenga, in particolar modo, 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;

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

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

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 essere 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 coerente ad una corretta interazione tra i ciclisti e gli altri utenti della strada;

non considerare veicolo la bicicletta quando viene condotta a mano;

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

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

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;

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

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

individuare e porre in essere tutte quelle modifiche ed integrazioni che possono portare ad una

maggior diffusione della mobilità alternativa e al raggiungimento di un più elevato tasso di sicurezza stradale.

0/44 e abb-B/IX/15.(Nuova formulazione) Motta, Bratti, Lovelli.