



Camera dei deputati  
IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni  
c.a. Presidente, Vicepresidenti e Deputati  
c.a. Relatori pdl “Modifiche al codice della strada” (C. 24 e abb.)

**Oggetto: richiesta di inserimento di due norme sulla sicurezza stradale e la mobilità sostenibile nel testo definitivo della pdl “Modifiche al codice della strada” (C. 24 e abb.)**

Gentilissimi,

abbiamo appreso che lo scorso 14 maggio la Commissione ha adottato il testo-base unificato delle proposte di legge di modifiche al Codice della strada, a seguito dei lavori del Comitato ristretto, fissando al prossimo 3 giugno il termine per la presentazione degli emendamenti.

Con la presente, desideriamo da un lato esprimerVi soddisfazione per l’avvenuto recepimento di alcune importanti norme di promozione e tutela della mobilità pedonale e ciclistica e della sicurezza stradale, attese da molto tempo, e dall’altro lato chiedere con forza l’inserimento di due ulteriori norme mancanti, che consideriamo fondamentali per le medesime finalità su cui positivamente si sta finalmente muovendo il legislatore.

Riteniamo prima di tutto molto condivisibili la riformulazione del comma 9-bis dell’articolo 7 C.d.S. sulle ZTL e tutte le nuove norme introdotte in materia di sanzioni per l’uso dello smartphone alla guida, attraversamenti pedonali, strade scolastiche, casa avanzata, corsie bus e bici, metro e mezzo di distanza nel sorpasso dei ciclisti, etc...

Nel contempo, **chiediamo che nel testo finale che la Commissione licenzierà per l’Aula a seguito della fase emendativa in corso, siano inserite due nuove norme, ancora mancanti ma fondamentali:**

- 1) l’individuazione del limite di velocità di 30 km/h nelle strade urbane locali
- 2) l’introduzione della possibilità per i Comuni di istituire il “doppio senso ciclabile”

La prima misura - i **30 km/h nelle strade locali** delle città - è decisiva per ridurre la velocità che è la prima causa di incidenti, morti e feriti, dunque per salvare vite umane di pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili, automobilisti e motociclisti stessi. Sono esclusi tutti gli assi viari principali e quindi non comporta allungamenti dei tempi di percorrenza delle macchine, come testimoniato da tutte le esperienze italiane ed europee. In sintesi: nessun pregiudizio per il traffico e aumento della sicurezza stradale per tutti i cittadini e utenti della strada.

Segnaliamo, peraltro, che sul tema è già disponibile (testualmente nelle memorie depositate da *FIAB, Salvaiciclisti, Italian Cycling Embassy, Fondazione Michele Scarponi*, e analogamente come richiesta in quelle di *AMoDo, Kyoto Club e Legambiente*) una concreta proposta di testo legislativo, che Vi chiediamo di presentare e recepire come emendamento nel testo definitivo e che qui riportiamo per comodità, in una versione ulteriormente semplificata:

<b>30 km/h nelle strade urbane locali</b>	
<b>rif. C.d.S.</b>	<b>Proposta di testo di legge per emendamento aggiuntivo</b>
art. 142 il primo periodo del comma 1 è sostituito dal seguito:	<i>1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana, la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, nonché, nei centri abitati, i 30 km/h per le strade urbane di tipo "F" e i 50 km/h per le strade urbane di tipo "D" ed "E", ai sensi della classificazione dell'articolo 2 del presente codice, con la possibilità di elevare eccezionalmente tale ultimo limite fino ad un massimo di 70 km/h qualora particolari caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano in sicurezza, in ogni caso previa installazione degli appositi segnali.</i>

La seconda misura - il **“doppio senso ciclabile”** - è fondamentale per consentire ai Comuni di istituire, ove valutato necessario e sicuro, la possibilità per le bici di circolare in entrambi i sensi di marcia in strade secondarie, per facilitare la mobilità sostenibile e senza pregiudizi per la sicurezza, come dimostrato da tutte le sperimentazioni ormai decennali, anche in città italiane. Tra l'altro, ricordiamo che nelle audizioni si sono dichiarate favorevoli non solo associazioni ciclistiche e ambientaliste, ma anche associazioni dei consumatori, le fondazioni per la sicurezza stradale ed esperti tecnici.

Segnaliamo, peraltro, che sul tema è già disponibile (nel C. 1368 Scagliusi, articolo 11, comma 1, lettera b) una concreta proposta di testo legislativo, che condividiamo e Vi chiediamo di recuperare come emendamento nel testo definitivo e che qui riportiamo per comodità:

<b>Doppio senso ciclabile</b>	
<b>rif. C.d.S.</b>	<b>Proposta di testo di legge per emendamento aggiuntivo</b>
art. 182	<i>9-ter. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E o F ovvero nelle zone a traffico limitato, nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, i</i>

dopo il comma 9-bis, è aggiunto il seguente nuovo comma:	<i>velocipedi possono circolare anche in senso opposto a quello di marcia rispetto agli altri veicoli. La circolazione dei velocipedi prevista ai sensi del primo periodo, denominata "doppio senso ciclabile", è disposta con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, ed è segnalata mediante l'aggiunta di un pannello integrativo di eccezione per i velocipedi ai segnali verticali di divieto, di obbligo generico e utili alla guida, indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito.</i>
--	---

Certi della Vostra volontà di rafforzare le nuove norme in via di approvazione a tutela della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale di tutti gli utenti della strada, rimaniamo in attesa di un cortese riscontro e Vi ringraziamo per l'attenzione.

Roma, 24 maggio 2019

FIAB - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

Salvaiciclisti

Italian Cycling Embassy

Legambiente - Legambici

Fondazione Michele Scarponi

Alleanza Mobilità Dolce

Kyoto Club

Famiglie senz'auto

BikeToSchool Roma

Napoli pedala

Milano Bicycle Coalition