

# Le criticità più gravi del disegno di legge C. 1435



a cura di **Andrea Colombo**

Consulente legale esperto di mobilità e sicurezza stradale

[andrea.colombo84@gmail.com](mailto:andrea.colombo84@gmail.com)



# I DATI DI CONTESTO



# QUALCHE NUMERO

**73%**

degli incidenti in Italia avvengono sulle **strade urbane**

principali cause degli incidenti mortali in città:

**23% velocità**

**20% distrazione**

**17% strisce pedonali non rispettate**

**14% altre mancate precedenza**

**10% vs. 90%**

la probabilità di **sopravvivenza** di una persona investita **a 50 km/h o a 30 km/h**

**94%**

incidenti imputabili a conducenti di **veicoli a motore**

**80%**

dei morti nelle città sono **utenti vulnerabili**

**3.159 morti** totali in incidenti stradali

**in aumento** sulle strade urbane rispetto al pre-covid (2019)

**16** morti in incidenti con monopattini

**15** morti in incidenti con trattori agricoli

violazioni contestate dalla Polizia Stradale a giovani di 18-24 anni nei primi cinque mesi del 2023:

**31%** distrazione, **29%** velocità, **5%** alcol e droga

*Fonti: ISTAT-ACI 2022; Polizia stradale 2023; OMS-FIA-WB*



# IN SINTESI

# UNA LEGGE INEFFICACE

## PIÙ REPRESSIONE, MENO PREVENZIONE

- approccio tutto repressivo, incentrato sulle cause di circa il 5%\* degli incidenti, sull'onda dei casi mediatici: 'ubriachi', 'drogati', ecc.
- nessuna modifica realmente efficace o addirittura peggioramento delle norme di prevenzione delle principali cause degli incidenti: alta velocità, distrazione alla guida, mancate precedenza, ecc.

## FORTE COI DEBOLI, DEBOLE COI FORTI

- meno regole, limitazioni, controlli, sanzioni e più libertà di circolare nelle città per i veicoli più veloci e pesanti (quelli a motore: auto, moto, camion, ecc.)
- regole più restrittive e meno spazio e sicurezza per i veicoli più leggeri e gli utenti più vulnerabili (pedoni, ciclisti, micromobilità, bambini, anziani, disabili)

*Fonti: ISTAT-ACI 2022; \*Relazione annuale sul fenomeno delle tossicodipendenze anno 2022 - Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le Politiche Antidroga*

# UNA LEGGE DANNOSA

## CONTRO LA SICUREZZA STRADALE

più velocità e meno autovelox, nessun intervento reale su distrazione alla guida e mancate precedenza (nel complesso le prime tre cause di incidenti in Italia); in generale, restrizione della possibilità di fare controlli e multe

## CONTRO LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

meno ciclabili, meno ZTL e isole pedonali nelle città, meno sosta regolamentata, controlli automatici più difficili sulle infrazioni

## CONTRO I COMUNI E LE CITTÀ

meno autonomia ai Comuni, più centralismo tramite nuovi decreti del Ministero che deciderà se, dove, come e cosa possono fare o no le città (su ZTL, ciclabili, sosta, telecamere, etc.) e nuove norme delegate (su limiti di circolazione, etc.)



**LE CRITICITÀ  
PIÙ GRAVI**



# VELOCITÀ SENZA FRENI

## CONTROLLI PIÙ DIFFICILI

nuovo decreto del Ministero che complicherà e restringerà la possibilità di installare e usare gli autovelox fissi, mobili e in movimento (benché già omologati) per far rispettare i limiti di velocità

## LIMITI PIÙ ALTI

delega al Governo addirittura per innalzare i limiti massimi di velocità

## PIÙ VIOLAZIONI, UNA SOLA MULTA

nuova possibilità di violare i limiti di velocità anche più volte ricevendo una sola multa ogni ora (anziché una per ogni infrazione)





# ATTACCO A ZTL E AREE PEDONALI

## ZTL PIÙ DIFFICILI

solo in presenza di alti livelli di smog, non più come strumento generale per ridurre congestione, traffico, incidenti, rumore, spazio occupato dalle macchine

## RICORSI AL TAR PIÙ FACILI

nuova clausola che subordina le ZTL alle esigenze della mobilità automobilistica e dell'economia, rendendo più attaccabili le delibere e ordinanze che limitano il traffico

## MANI LEGATE AI COMUNI

nuovo decreto del Ministero che deciderà al posto dei Comuni, restringendo condizioni e modalità per poter creare ZTL e aree pedonali e stabilendo accessi liberi



# MENO CONTROLLI

## MANI LEGATE AI COMUNI

nuovo decreto del Ministero che deciderà al posto dei Comuni, restringendo condizioni e modalità per installare e usare telecamere (benché già omologate) per controllare i comportamenti più pericolosi per la sicurezza o dannosi per la circolazione

## CONTROLLI PIÙ DIFFICILI

eliminata la possibilità di controllare e sanzionare con telecamere e senza contestazione immediata le infrazioni in materia di sosta e di segnaletica in generale

## PIÙ VIOLAZIONI, UNA SOLA MULTA

nuova possibilità di violare ZTL, aree pedonali e strade a transito vietato anche più volte ricevendo una sola multa al giorno (anziché una per ogni infrazione)



# ATTACCO ALLE BICI / 1

## CICLISTI E CICLABILI COME PROBLEMA

impostazione di fondo per cui l'insicurezza stradale per i ciclisti dipende dalle ciclabili e dai ciclisti stessi, anziché da comportamenti pericolosi degli utenti più forti della strada, scarsità di infrastrutture ciclabili, % troppo bassa di mobilità in bici in Italia

## STOP ALLE NUOVE CICLABILI

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

## MANI LEGATE AI COMUNI

nuovi decreti e regolamenti del Ministero, che deciderà al posto dei Comuni se, dove, quando e come potranno o no progettare e realizzare le ciclabili nelle proprie città



# ATTACCO ALLE BICI / 2

## **MENO CORSIE CICLABILI**

ristrette ai soli casi in cui non è possibile fare piste ciclabili (per valutazione del Ministero anziché del progettista), sparita la doppia tipologia a uso esclusivo e a uso promiscuo, posizione limitata soltanto a destra

## **MENO DOPPI SENSI CICLABILI**

eliminata la clausola europea “indipendentemente da larghezza della carreggiata, presenza di parcheggi, massa dei veicoli”, tolto l’obbligo per gli automobilisti di dare la precedenza alle bici

## **MENO CASE AVANZATE**

ristrette ai soli casi di strade a una sola corsia di marcia e lungo cui deve essere già presente una ciclabile



# ATTACCO ALLE BICI / 3

## STRADE CICLABILI MENO SICURE

tolta la possibilità di renderle visibili anche con segnaletica orizzontale (simboli 30, auto e bici sulla sede stradale), obbligo per gli automobilisti di dare la precedenza ai ciclisti sostituito da un generico e inapplicabile obbligo di “prestare attenzione”

## ADDIO CORSIE TPL + BICI

eliminata la fattispecie specifica delle corsie riservate a TPL + bici (mentre restano possibili corsie TPL + car sharing, moto, taxi, etc.)

## ZONE CICLABILI

nuova fattispecie che ‘ghettizza’ i ciclisti in specifiche zone della città e che si sovrappone a ZTL, Zone 30 e Zone residenziali già esistenti creando confusione



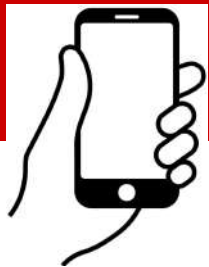
# ATTACCO ALLE BICI / 4

## IL 'METRO E MEZZO' INAPPLICABILE

nuovo obbligo di sorpasso ad almeno 1,5 metri dai ciclisti, annullato nella pratica dalla clausola per cui vale solo “ove le condizioni della strada lo consentano”

## CASCO E TARGA

delega al Governo a introdurre l'obbligo generale di casco, targa e giubbotto riflettente per le biciclette, equiparandole ai veicoli a motore in deroga alla normativa UE



# DISTRAZIONE

## **CONTROLLI DIFFICILI**

inasprite le sanzioni per chi guida al cellulare, ma senza alcuna possibilità reale di controllo: rigettata la proposta di accertare e sanzionare la guida distratta anche con strumenti digitali, come già avviene in altri Paesi europei

## **SANZIONI INEFFICACI**

nuova sospensione breve della patente per chi guida al cellulare, ma solo con meno di 20 punti (<3% delle patenti italiane)

*Fonte: ASAPS*



# SOSTA

## **MANI LEGATE AI COMUNI**

nuovo decreto del Ministero che deciderà al posto dei Comuni, restringendo condizioni e modalità per regolamentare la sosta (tariffe, veicoli esentati e altre condizioni limitative)

## **PIÙ SOSTA LIBERA**

obbligo rafforzato di prevedere parcheggi liberi su strada, penalizzando i residenti nei quartieri, le persone con contrassegno handicap, i corrieri, ecc. che faranno ancora più fatica a trovare posto vicino a casa e ai negozi





# LA SOLUZIONE GIUSTA

Il **73%** degli incidenti stradali avviene **su strade urbane**

In città, gli incidenti mortali sono causati da:

**23% velocità** (1° causa)

che aggrava anche  
gli effetti di:

20% guida distratta

17% mancata precedenza sulle strisce pedonali

14% altre precedenzae non rispettate





World Health  
Organization

# CITTÀ 30 / chi la chiede



“Nelle aree urbane densamente popolate, c'è forte prova che anche la migliore progettazione delle caratteristiche di strade e veicoli non è in grado di garantire adeguatamente la sicurezza di tutti gli utenti della strada, quando le velocità sono al di sopra del noto livello di sicurezza dei 30 km/h. Per questo motivo, **nelle aree urbane, dove esiste un tipico e prevedibile mix di utenti della strada (automobilisti, motociclisti, ciclisti, pedoni), dovrebbe essere stabilito un limite massimo di velocità di 30 km/h**”

# CITTÀ 30 / cos'è

## MOLTO PIÙ DI UN SEMPLICE LIMITE

**REGOLE:** limite di velocità di 30 km/h nelle strade urbane di quartiere e locali, di 50 km/h nelle strade urbane di scorrimento

+

**INFRASTRUTTURA:** adeguamento delle strade per moderare il traffico e la velocità dei veicoli e restituire più spazio alla mobilità pedonale, ciclabile e pubblica

+

**CONTROLLI:** rafforzamento delle attività e degli strumenti di controllo delle forze dell'ordine sul rispetto delle regole di comportamento in strada

+

**EDUCAZIONE:** campagne di educazione, informazione e comunicazione rivolte alla cittadinanza e a tutti gli utenti della strada