



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

23/190/CR05/C4

**DOCUMENTO PER L'AUDIZIONE DA PARTE DELLA COMMISSIONE IX
(TRASPORTI) DELLA CAMERA DEI DEPUTATI NELL'AMBITO
DELL'ESAME DEI PROGETTI DI LEGGE RECANTI "INTERVENTI IN
MATERIA DI SICUREZZA STRADALE E DELEGA PER LA REVISIONE DEL
CODICE DELLA STRADA, DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE
1992, N. 285"**

Il disegno di legge oggetto della presente audizione riguarda il testo approvato dal Senato e attualmente in discussione alla Camera dei deputati.

Sul testo originario, la Conferenza delle Regioni e Province autonome ha espresso, nella seduta del 6 settembre 2023, parere favorevole condizionato ad alcune modifiche concordate in sede tecnica con il Ministero delle infrastrutture e trasporti, sulla base di formulazioni di compromesso.

Di seguito si riportano alcuni aspetti che, secondo noi, rivestono particolare importanza e che riguardano essenzialmente la mobilità ciclistica e la relativa sicurezza.

❖ **Sicurezza stradale e corsie ciclabili extraurbane**

In occasione dell'espressione del citato parere della Conferenza, le Regioni e Province autonome hanno evidenziato la necessità di dare priorità, nell'ambito delle modifiche alla disciplina della ciclabilità, alla possibilità di realizzare le corsie ciclabili (*articolo 3, co. 1, punto 12-bis, Codice della strada*) e della relativa segnaletica **sia in ambito urbano che extraurbano**.

Infatti, si ritiene che la presenza delle corsie ciclabili comporti un miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale in quanto:

- la corsia ciclabile definisce uno spazio vincolante per il transito dei ciclisti: essa rappresenta, quindi, sia un vincolo per la bicicletta sia un vantaggio per i veicoli a motore, in quanto non verrebbe più occupata la corsia stradale;
- la segnaletica orizzontale rappresenta un elemento visivo, che ha un effetto deterrente sugli eccessi di velocità dei veicoli a motore.

Peraltro, molti tratti di strada extraurbana di tipo "C, D e F" sono già oggi utilizzati quotidianamente da ciclisti per spostamenti casa-lavoro e nel tempo libero: in tutti questi casi, è necessario implementare misure per la sicurezza dell'utenza in questi tratti di strada, posto che, in molti casi, la larghezza delle strade extraurbane di tipo C, D e F, non è sufficiente per garantire l'integrazione di una pista ciclabile come da articolo 4, comma 1a e 1b del Decreto 30 novembre 1999, n. 557.

Anche in tutti quei casi in cui la realizzazione della pista ciclabile non fosse possibile, se

non a fronte di investimenti insostenibili e di un elevato consumo di suolo, la messa in sicurezza delle strade extraurbane interessate dalle ciclovie, caratterizzate da livelli di traffico e limiti di velocità compatibili e/o da sezioni ristrette, rappresenterebbe una scelta certamente più efficace.

Per quanto sopra esposto, **si accoglie con favore l'attuale formulazione dell'articolo 8, nella parte relativa alla definizione della "corsia ciclabile".**

Riguardo la previsione, all'articolo 8, comma 2, di un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentita la Conferenza Unificata, per la determinazione delle condizioni per la realizzazione della corsia ciclabile, nonché della relativa segnaletica, sia in ambito urbano che extraurbano, nel confermare il nostro apprezzamento per il recepimento di una nostra richiesta, si evidenzia comunque **l'urgenza dell'emanazione di questo provvedimento.** Infatti, è necessario chiarire i casi in cui "*non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile*" e individuare al più presto i criteri di implementazione della corsia ciclabile, con riguardo non soltanto ai casi di cui al richiamato art.3 comma 1, n. 12-bis, ma anche per le corsie ciclabili nei sensi unici di cui al n.12-ter del medesimo articolo.

Pertanto, nelle more dell'emanazione di questo decreto attuativo, al fine di salvaguardare la liceità delle corsie ciclabili già realizzate, sarebbe utile che sia espressamente prevista la possibilità, per le Regioni e Province autonome, di continuare a impiegare le corsie ciclabili nelle forme fino ad ora adottate.

Infine, nel sottolineare nuovamente l'utilità delle zone di attestamento ciclabile nella prevenzione degli incidenti che coinvolgono i velocipedi, **si auspica che sia valutata l'opportunità di eliminare il vincolo della previa presenza "di una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile".**

❖ **Circolazione su corsie riservate TPL**

Nonostante la richiesta formulata dalle Regioni e Province autonome in sede tecnica, è stata mantenuta l'abrogazione della lettera *i-ter* dell'articolo 7 del Codice della Strada (con l'art. 8, co. 1, ddl), che elimina la possibilità per i Comuni di autorizzare con ordinanza, nei centri abitati, la circolazione dei velocipedi sulle corsie riservate al TPL.

A questo riguardo, **si coglie l'occasione della presente audizione per ribadire l'assoluta necessità che sia mantenuta tale possibilità,** pur nel rispetto della normativa vigente, al fine di disporre di tutti gli strumenti atti a promuovere la mobilità ciclistica in ambito urbano. Infatti, eventuali situazioni di conflitto e intralcio alla circolazione dei mezzi del TPL verificatesi in alcuni casi, non giustificano la soppressione della lettera *i-ter*), precludendo la possibilità di far convivere TPL e velocipedi **in tutte le altre situazioni non conflittuali.**

❖ Segnaletica

In via preliminare, sebbene non oggetto delle disposizioni del ddl in discussione, si segnala che il **Gruppo di lavoro per la definizione della segnaletica stradale sugli itinerari ciclabili, previsto** dal "Piano generale della mobilità ciclistica 2022-2024", nonostante siano state acquisite da tempo i nominativi dei referenti regionali che sono stati designati per la partecipazione ai lavori del gruppo, non è mai stato convocato.

Questo Gruppo di lavoro avrebbe il compito di definire:

- un protocollo tecnico per la realizzazione della segnaletica;
- le modifiche necessarie al Codice della Strada affinché sia adottata una segnaletica uniforme e dedicata agli itinerari ciclabili.

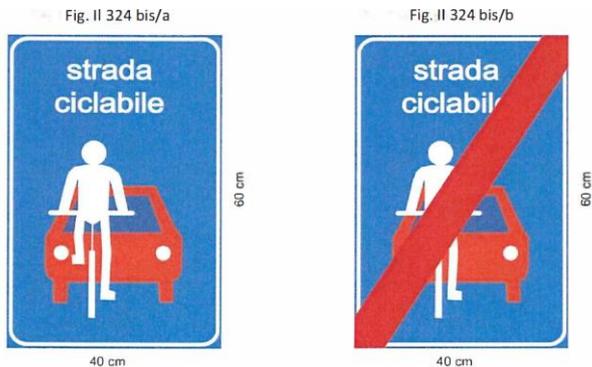
L'immediato avvio delle attività di questo tavolo tecnico appare ancor più importante in considerazione degli interventi di modifica al Codice della Strada di cui al disegno di legge in parola.

Riguardo il merito del ddl, ripresentiamo in questa sede alcune proposte, concernenti le modifiche alla disciplina segnaletica, che si ritiene utili allo scopo che si prefigge la stessa normativa in oggetto.

In primo luogo, la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome ha approvato già ad ottobre 2020 una proposta di **norma per la "strada ciclabile"** con apposito segnale già in vigore in Belgio e in Olanda, che riguarda entrambi gli ambiti – urbano ed extraurbano – e indica all'utenza la presenza di strade classificate nei tipi E-bis e F-bis, in modo da rendere esplicita la priorità ciclabile.

Peraltro, una definizione generale di "strada ciclabile", con un unico segnale orizzontale e verticale dedicato, sarebbe necessaria per individuare tutti i percorsi a prevalenza ciclabile in sede promiscua, in sostituzione delle soluzioni più o meno opportune di segnaletica che si stanno sperimentando sulle strade E-bis e F-bis d'Italia, combinando in vario modo le diciture e i simboli del codice e del relativo regolamento.

La misura favorirebbe molto la sicurezza degli utenti della strada: sono molte le strade secondarie locali, appartenenti all'ambito extraurbano, che, fungendo da collegamento alle piste ciclabili o ai percorsi ciclopedonali, trarrebbero beneficio dall'implementazione della strada ciclabile.



In secondo luogo, **si segnala l'opportunità di introdurre apposite disposizioni relative alla colorazione dei percorsi ciclistici**, al fine di agevolare l'orientamento per i ciclisti e altri utenti della strada e a ridurre la segnaletica orizzontale e verticale di indirizzamento, possibile fonte di distrazione per gli utenti del traffico.

Infine, poiché l'Italia è un Paese con un consistente patrimonio di strade rurali extraurbane, che ben si presterebbero ad essere percorse dalle biciclette, sia per il cicloturismo che per la vera e propria mobilità quotidiana, **si ribadisce nuovamente l'importanza dell'estensione del concetto di strada ciclabile anche alle strade extraurbane**, in modo da agevolare la percorribilità di queste strade da parte delle biciclette, senza rinunciare alla sicurezza.

❖ **Campagne a favore delle mobilità ciclistica e pedonale**

L'Italia è un Paese con un elevato numero di incidenti stradali ed un alto livello di utilizzo dell'automobile privata per la mobilità quotidiana. Per favorire e velocizzare il cambiamento a favore di forme di mobilità più sostenibili, come il muoversi a piedi o in bicicletta, sono necessarie efficaci campagne finalizzate alla riduzione dell'uso dei veicoli a motore e al miglioramento della sicurezza dell'utenza vulnerabile.

Si auspica che sia valutata l'opportunità di inserire una specifica disposizione in tal senso nel Codice della strada.

❖ **Campagne di comunicazione al rispetto degli utenti non motorizzati da parte degli automobilisti.**

In materia di formazione della cultura della sicurezza stradale degli utenti non motorizzati, l'art. 230 del Codice della Strada, nell'ambito di attività finalizzate alla formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e sicurezza del traffico e della circolazione, prevede appositi programmi obbligatori nelle scuole di ogni ordine e grado, di cui si chiede il potenziamento e la massima diffusione su tutto il territorio nazionale, supportati da adeguate risorse finanziarie. Mancano tuttavia apposite campagne permanenti di comunicazione al rispetto degli utenti non motorizzati rivolte specificatamente tanto agli automobilisti e ai motociclisti, quanto ai conducenti di mezzi

pesanti adibiti al trasporto merci o passeggeri. Si ritiene importante, pertanto, che vengano finanziati appositi programmi permanenti di comunicazione.

Roma, 23 novembre 2023