



PROPOSTE PER DL SEMPLIFICAZIONI PER PERMETTERE PIU' MOBILITA SOSTENIBILE E CICLABILE E MAGGIORE SICUREZZA STRADALE

6 luglio 2020

Di seguito alcune proposte di modifica normativa puntuali ma urgenti, necessari quando riprenderà più intensa la mobilità il prossimo autunno e apriranno le scuole. Riguardano in sintesi:

1. il miglioramento della corsia ciclabile soprattutto dove la geometria delle nostre strade è vincolante e dove incontra le fermate del trasporto pubblico; e la possibilità di usare la casa avanzata anche per la corsia ciclabile alle intersezioni, i luoghi più complessi e meno sicuri;
2. l'utilizzo condiviso con le biciclette delle corsie preferenziali del trasporto pubblico laddove ci sia larghezza sufficiente per procedere in sicurezza;
3. l'introduzione del doppio senso ciclabile nelle strade a senso unico per le automobili, che aiuterebbe molto a permettere la circolazione delle bici in sicurezza evitando che nei dedali dei nostri quartieri le biciclette circolino sui marciapiedi o in contromano pericoloso;
4. l'introduzione della strada ciclabile, con segnaletica verticale e orizzontale, da utilizzarsi ad esempio e soprattutto nei controviali delle città, un modo veloce di mettere in sicurezza lunghi e utilizzatissimi itinerari;
5. la sicurezza delle strade vicine alle scuole luoghi dove è più necessario limitare la velocità, diminuire o annullare il traffico, promuovere pedonalità e ciclabilità, per aiutare le nuove generazioni;
6. permettere ai Comuni di realizzare in maniera più rapida e semplice le zone a traffico limitato controllate con telecamere, strumenti efficaci contro traffico e incidenti, ma oggi realizzabili con procedure autorizzative complesse, lunghe e troppo ancora centralizzate;
7. permettere ai Comuni di installare dispositivi per il controllo di velocità non solo nelle strade extraurbane o di scorrimento, ma soprattutto sulle strade dei quartieri, vicino alle scuole, dove succedono gli incidenti con i pedoni, e lì drasticamente diminuire gli incidenti con feriti, e l'utilizzo lo dimostra: uno di questi dispositivi in strada abbatte del 50-60% gli incidenti con feriti;
8. permettere ai Comuni di utilizzare più strumenti per combattere la sosta irregolare, soprattutto quella che diviene causa di incidenti e insicurezza stradale come quella sui marciapiedi, sulle strisce pedonali, nelle intersezioni, sui parcheggi disabili.

1. Miglioramento della corsia ciclabile alle intersezioni e in corrispondenza delle fermate del trasporto pubblico

Motivazioni.

Il DL 34 del 19 maggio 2020 ha introdotto all'art. 29 la corsia ciclabile permettendo ai Comuni di realizzare percorsi ciclabili valicabili e/o promiscui utili nelle situazioni in cui le dimensioni e geometrie della strada non permetterebbero compresenza di pista ciclabile e idonee corsie veicolari. La corsia ciclabile potrebbe essere utile anche per dare continuità all'itinerario ciclabile laddove si incontra una fermata del trasporto pubblico, ma è necessario prevedere oltre alla promiscuità con la circolazione anche con la fermata del veicolo di trasporto pubblico, e alla sovrapposizione della segnaletica orizzontale.

Inoltre sarebbe opportuno che la corsia ciclabile, come la pista ciclabile, possa usufruire alle intersezioni dell'opportunità della casa avanzata. La casa avanzata nel DL 34 all'art. 229 è infatti prevista esclusivamente per le piste ciclabili.

Obiettivo: permettere la continuità della corsia ciclabile alle fermate del trasporto pubblico e l'utilizzo della casa avanzata anche per la corsia ciclabile.

Proposte di modifica normativa e semplificazione.

Apportare le seguenti modificazioni all'art. 229 DL 34 del 19 maggio 2020:

a) *al comma 3, lettera a), il punto 2) aggiungere le seguenti parole:*

“ e laddove siano presenti fermate del trasporto pubblico collettivo, è sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata di cui all'art. 151 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.”;

b) *al comma 3, lettera b, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: “L'area delimitata è accessibile attraverso una pista ciclabile o una corsia ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione.”*

2. Utilizzo da parte delle biciclette delle corsie preferenziali del trasporto pubblico laddove ci sia larghezza sufficiente per procedere in sicurezza

Motivazione

Nelle corsie preferenziali del trasporto pubblico nelle strade urbane può essere opportuno e necessario permettere la circolazione delle biciclette, laddove ci sia larghezza sufficiente per garantire sicurezza stradale.

Obiettivo

Permettere la circolazione delle biciclette nelle corsie preferenziali del trasporto pubblico

Proposta di modifica testuale

Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, all'art. 182 dopo il comma 9-ter è inserito il seguente: *“9-quater. Con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, la circolazione dei velocipedi, può essere consentita anche sulle strade di cui al medesimo articolo 7, comma 1, lettera i), o sulle corsie di cui all'articolo 6, comma 4, lettera c) purché non si tratti di corsie con binari tramviari a raso delimitate su entrambi i lati da cordoli o altri arredi funzionali invalicabili dal ciclista. Il modulo delle corsie può essere opportunamente allargato».*

3. Introduzione del doppio senso ciclabile nelle strade a senso unico per gli altri veicoli

Motivazione

Nei centri urbani all'interno dei quartieri spesso la rete dei sensi unici riduce l'efficacia della connessione degli itinerari ciclabili di attraversamento e limita la ciclabilità diffusa dei quartieri, costringendo le biciclette a itinerari tortuosi che purtroppo inducono il ciclista a percorrere il marciapiede oppure a procedere contromano in maniera pericolosa. Per questo si propone nei quartieri laddove si istituisce la zona 30 e quindi le strade hanno il limite di velocità a 30 km/h, si permette il doppio senso ciclabile nelle strade a senso unico per gli altri veicoli con apposita segnaletica.

Obiettivo

Migliorare l'efficacia delle connessioni degli itinerari ciclabili nei quartieri prevedendo il doppio senso ciclabile nelle strade a senso unico per gli altri veicoli.

Proposta di modifica testuale

Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, all'articolo 182, dopo il comma 9-quater, è inserito il seguente:

«9-quinquies. I comuni hanno facoltà di stabilire, con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, che all'interno dei centri abitati, su strade ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, classificate di tipo E, F o F-bis ovvero parte di una zona a traffico limitato, i velocipedi possano circolare anche in senso opposto all'unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli, indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito. La circolazione dei velocipedi prevista ai sensi del primo periodo, è denominata "doppio senso ciclabile" 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, nonché eventualmente, ove ritenuto opportuno, mediante segnaletica orizzontale. È in ogni caso esclusa la possibilità di consentire la circolazione dei velocipedi contromano».

4. Introduzione della strada ciclabile

Motivazione

Nelle città spesso vi sono viali radiali e circolari che costituiscono itinerari importanti della città, viali costituiti da una carreggiata centrale a una o più corsie per senso di marcia e due carreggiate laterali ad una sola corsia in un unico senso di marcia. Tali controviali possono essere oggetto di limitazioni della velocità e costituire itinerari ciclabili sicuri in quanto il traffico è solo locale per gli accessi alle località e attività frontiste e per la ricerca della sosta, con una velocità fortemente moderata. Tali controviali, per le loro caratteristiche intrinseche, opportunamente segnalati con adeguata segnaletica verticale e orizzontale, possono costituire itinerari ciclabili sicuri.

Obiettivo

Utilizzare i controviali dei viali cittadini per costituire itinerari ciclabili sicuri

Proposta di modifica testuale

Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, all'articolo 182, dopo il comma 9-quinquies introdurre il 9-sexies:

«1) All'Art. 2 comma 2 dopo la lettera E inserire una nuova lettera con il seguente testo: «E-bis – Strade urbane di quartiere ciclabili.»

2) All'art 2 comma 3 dopo la lettera E inserire la seguente frase «E-bis – Strada urbana di quartiere ciclabile: strada ad unica carreggiata, banchine pavimentate e marciapiedi, ove con apposita

segnaletica verticale ed orizzontale e con limite di velocità non superiore a 30 km/h viene definita una priorità ciclabile.»

5. Introduzione di zona scolastica con mobilità sostenibile

Motivazione

Le strade adiacenti alle scuole necessitano di condizioni di sicurezza stradale maggiori e di spazi urbani dedicati alla pedonalità adeguati anche a promuovere le forme di mobilità casa-scuola sostenibile. Necessita quindi la possibilità per i Comuni di assumere provvedimenti di limitazione del traffico o di sua regolamentazione, anche temporanea, come ad esempio, limitazione della velocità, zone a traffico limitato, area pedonale.

Obiettivo

Istituire la zona scolastica con provvedimenti di regolamentazione e divieto della circolazione e sosta nelle strade in adiacenza e/o prossimità delle scuole.

Proposta di modifica testuale

Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, all'articolo 182, all'art. 3, comma 1, dopo il punto 2 introdurre il seguente:

”2-bis) dopo il numero 58, inserire il seguente: «58-bis) zona scolastica: zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui vigono particolari regole e divieti circolazione, posti a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine. I divieti di circolazione non si applicano agli scuolabus e agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici.»;

6. Semplificazione della realizzazione di Zone a Traffico Limitato, con telecamere per ridurre il traffico, promuovere mobilità sostenibile e dei residenti e migliorare la sicurezza stradale

Motivazione. Le città hanno bisogno di ridurre il traffico, contrastare la congestione, per migliorare la mobilità e per ridurre le emissioni inquinanti e climalteranti. La congestione diminuisce la velocità e la qualità del trasporto pubblico di linea (bus) e non di linea (taxi e ncc), dei veicoli in sharing, degli operatori commerciali e della consegna delle merci e gli operatori della logistica e della mobilità di servizio. La congestione è anche un elemento che aumenta il rischio di incidenti e diminuisce la sicurezza stradale soprattutto per i pedoni. La congestione riduce la qualità della vita dei quartieri residenziali dove vivono i cittadini. Uno degli strumenti è rappresentato dalle ZTL Zone a traffico limitato dove i Comuni indicano le categorie dei mezzi che possono transitare in zone della città, anche con diversificazione oraria, selezionando il traffico per zone e orari. L'efficacia delle ZTL è legata soprattutto alla posa di telecamere che regolano e controllano gli ingressi delle zone. Oggi la normativa prevede che i Comuni debbano utilizzare telecamere omologate, ma prevede anche che la realizzazione di ZTL controllate con telecamere una specifica autorizzazione del Ministero. Se questa norma poteva avere senso in relazione alle prime sperimentazioni, ormai più di 20 anni fa, oggi è anacronistica, foriera di eccessiva burocrazia, e rende il processo lungo e complesso.

Obiettivo: semplificare il percorso di realizzazione nei Comuni di Zone a traffico limitato con telecamere, aumentando l'efficacia dei provvedimenti di contrasto al traffico e alla congestione, migliorando la sicurezza stradale, la qualità della vita delle città, la velocità del trasporto pubblico e della mobilità di servizio.

Proposte di modifica normativa e semplificazione.

Al fine di uniformare e semplificare le procedure di installazione di apparecchiature di rilevazione automatica delle infrazioni:

- a) l'art. 17, comma 133-bis della Legge 15 maggio 1997, n. 127 è abrogato;*
- b) l'art. 201, comma 1-bis, lett. g) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è così modificato: “g) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate attraverso dispositivi o apparecchiature di rilevamento”.*

7. Sicurezza stradale e moderazione velocità

Motivazioni.

Nelle città è sempre più necessario e richiesto dai cittadini migliorare la sicurezza stradale e la convivenza in strada di automobili, moto, biciclette, monopattini e pedoni, diminuendo il rischio di incidenti in generale e soprattutto quelli con feriti e che coinvolgono pedoni.

Una delle principali cause degli incidenti con feriti è la velocità, che inoltre ne peggiora le conseguenze.

Diminuire la velocità nelle città, facendo rispettare il limite di 50 km/h diviene oggi fondamentale dappertutto e soprattutto nelle zone più residenziali e adiacenti a luoghi sensibili e frequentati dalle diverse utenze della strada come scuole, vie commerciali o zone con esercizi di vicinato nei quartieri, servizi pubblici, nodi di interscambio del trasporto pubblico locale, aree verdi e dedicate al gioco delle giovani generazioni, centri sportivi.

Obiettivo.

Possibilità di posizionamento dei dispositivi fissi di controllo della velocità (autovelox) anche nelle strade urbane, comunque classificate anche E,F,F-bis, e non solo nelle strade extraurbane o urbane di scorrimento come oggi prevede la normativa, applicata rigidamente dalla più recente giurisprudenza. E' infatti necessario semplificare la normativa che oggi rende per i Comuni difficile utilizzare questi strumenti, di controllo, soprattutto dove vi è più bisogno di limitare la velocità per impedire gli incidenti e in particolare quelli che coinvolgono pedoni e diminuirne le conseguenze sulle persone, spesso aggravate proprio dalla velocità.

Proposte di modifica testuale.

All'art. 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168:

- a) al comma 1, dopo le parole “I predetti dispositivi o mezzi tecnici di controllo possono essere altresì utilizzati o installati” sono eliminate le parole “sulle strade di cui all'articolo 2, comma 2, lettere C e D, del citato decreto legislativo, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma 2” e sono inserite le seguenti parole “sulle restanti tipologie di strade, ovvero su singoli tratti di esse, individuate ai sensi del comma 2”.*
- b) sostituire integralmente il comma 2 dell'art. 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, con il seguente: “Gli enti proprietari individuano, mediante apposito elenco oggetto di pubblicazione, le strade, ovvero singoli tratti di esse, diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, su cui utilizzare o installare i dispositivi o mezzi tecnici di controllo di cui al comma 1, tenendo conto del tasso di incidentalità, delle condizioni strutturali e funzionali. La medesima procedura si applica anche per le successive integrazioni o modifiche dell'elenco delle strade di cui al precedente periodo.*

Al capo 7 rubricato “Segnalazione e visibilità delle postazioni di controllo” dell’allegato al decreto n. 282 del 13.06.2017, al paragrafo 7.6, dopo le parole “La distanza minima di cui al punto 7.5 non si applica” sono inserite le seguenti parole “nel caso in cui il veicolo giunga da un tratto di strada ove vige un limite di velocità inferiore,”.

8. Contrasto alla sosta irregolare e che genera insicurezza stradale per pedoni, disabili, utilizzatori del trasporto pubblico, genitori con bambini e passeggeri, e che genera traffico e rallentamenti

Motivazioni.

Nelle città la sosta irregolare è uno dei principali problemi quotidiani che genera insicurezza stradale, aumento della congestione, intralcio e riduzione della velocità ed efficienza del trasporto pubblico, della mobilità di servizio.

La sosta irregolare in curva, alle intersezioni, nei pressi o sui passaggi pedonali, sul marciapiede, sulle piste ciclabili, nei pressi degli scivoli pedonali, in doppia fila, comporta agli altri veicoli manovre non usuali, repentine, e scarsa visibilità, e per i pedoni impossibilità ad utilizzare gli spazi protetti ed essere più esposti al traffico e al rischio di incidente con i veicoli. La sosta irregolare comporta aumento di traffico per tutti, con riduzione dell’efficienza di chi utilizza la strada per lavoro come la logistica o la mobilità di servizio. La sosta irregolare riduce l’accesso al trasporto pubblico in fermata e blocca con incagli il trasporto pubblico costringendo numerose persone ad attendere che il veicolo si sposti o venga rimosso. La sosta irregolare a volte blocca l’accesso a servizi oggi sempre più diffusi e necessari come ad esempio le colonnine di ricarica elettrica o gli stalli dei veicoli in sharing.

Nelle grandi città il contrasto alla sosta lasciato solo all’intervento manuale del personale della Polizia Locale, rende di fatto scarsamente efficace la regolamentazione stradale della sosta, e quindi inefficace il sistema di controllo. Infatti la sproporzione tra da una parte il numero di strade da controllare e l’ampia fascia temporale in cui l’azione di contrasto è necessaria, oggi tendente alle 24 ore giornaliere con l’ampliamento dei tempi delle città, e dall’altra l’aumento vertiginoso dei compiti della Polizia Locale e l’impossibilità di aumentare gli organici all’infinito, rendono il controllo e il sanzionamento dei comportamenti irregolari inefficace. Diviene necessario per i Comuni utilizzare per il contrasto a tutte le tipologie di sosta gli ausiliari e permettere di utilizzare pienamente le potenzialità della tecnologia rendendo le procedure di controllo automatiche e maggiormente efficaci ed efficienti, con il massimo utilizzo possibile della tecnologia disponibile.

Obiettivi:

- prevenire il rischio di incidentalità soprattutto per pedoni e ciclisti causato dalla sosta irregolare,
- contrastare l’interruzione del servizio di TPL per sosta abusiva;
- tutelare dalla sosta abusiva gli stalli dello sharing e delle colonnine di ricarica elettrica di privati su suolo pubblico;
- permettere agli ausiliari dipendenti delle aziende di gestione dei parcheggi di effettuare tutte le sanzioni della sosta negli ambiti urbani dove è collocata la sosta regolamentata, e agli ausiliari dipendenti dalle società di trasporto pubblico di effettuare tutte le sanzioni della sosta lungo le strade percorse dal trasporto pubblico;
- permettere l’utilizzo della tecnologia e della sanzione da remoto, aumentando l’efficacia e l’efficienza del sanzionamento

Proposte di modifica testuale.

Inserire nell’art. 205 il seguente testo, già presente nel PDL di riforma del codice della strada approvato in commissione Trasporti della Camera dei Deputati AC 24 e abbinati:

1. Dopo l'articolo 12 del codice della strada è inserito il seguente:

«Art. 12-bis. – (Prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta)

1. I comuni possono, con provvedimento del sindaco, conferire funzioni di prevenzione e accertamento di tutte le violazioni in materia di sosta, nell'ambito dell'area di sosta regolamentata oggetto di affidamento, aree verdi comprese, a dipendenti comunali o delle società private e/o pubbliche esercenti la gestione della sosta di superficie regolamentata e/o dei parcheggi. I Comuni possono altresì, con provvedimento del sindaco, conferire funzioni di prevenzione e accertamento di tutte le violazioni in materia di sosta ai gestori di stalli riservati a particolari funzioni limitatamente alle aree oggetto di concessione o di affidamento.

2. Le funzioni di prevenzione e accertamento di tutte le violazioni in materia di sosta sono svolte dal personale, nominativamente designato in tale funzione con il provvedimento del sindaco di cui al comma 1, previo accertamento dell'assenza di precedenti o di pendenze penali e dello svolgimento e del superamento di un'adeguata formazione. Il predetto personale assume, durante lo svolgimento delle proprie funzioni, la qualifica di pubblico ufficiale.

3. Le funzioni di cui al comma 1 possono essere conferite anche al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico locale. A tale personale sono inoltre conferite, con le stesse modalità di cui al comma 2, le funzioni di prevenzione e accertamento in materia di circolazione, fermata e sosta sulle corsie e sulle strade ove transitano i veicoli adibiti al servizio di linea.

4. Al personale di cui al presente articolo è conferito il potere di contestazione immediata delle violazioni in ragione delle funzioni attribuibili ai sensi dei commi 1, 2 e 3, nonché di disporre la rimozione dei veicoli ai sensi dell'articolo 159, limitatamente agli ambiti oggetto di affidamento di cui ai commi 1, 2 e 3. Al suddetto personale è altresì conferito il potere di redazione e sottoscrizione del verbale di accertamento con l'efficacia di cui agli articoli 2699 e 2700 del codice civile.

5. L'attività sanzionatoria di cui al presente articolo, successiva all'emissione dell'obbligatorio preavviso o del verbale da parte del personale e l'organizzazione del relativo servizio, sono di competenza delle pubbliche amministrazioni attraverso gli uffici o i comandi a ciò preposti, a cui compete anche tutta l'attività autorizzativa e di verifica sull'operato. I comuni possono conferire alle società di cui ai commi 1, 2 e 3 la facoltà di esercitare tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, compresi il rimborso delle spese, gli interessi e le penali. Le modalità operative e gli importi di tali azioni di recupero dovranno essere oggetto di negoziazione tra il soggetto concedente e il concessionario.

6. Ai fini dell'accertamento e della redazione della documentazione in ordine alle violazioni di cui al presente articolo è possibile ricorrere all'uso della tecnologia digitale e a strumenti elettronici e fotografici».

2. I commi 132 e 133 dell'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n. 127, sono abrogati.

3. L'articolo 68 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, è abrogato.