



CONFERENZA UNIFICATA

6 settembre 2023

Punto 5) all'o.d.g.:

Documento di osservazioni e proposte emendative ANCI allo schema di Disegno di Legge recante 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

Nell'esprimere apprezzamento per la disponibilità del Governo a confrontarsi puntualmente sul complesso e articolato corpo normativo e sul corposo documento proposto da ANCI, condiviso dal Coordinamento congiunto ANCI assessori alla mobilità e alla sicurezza, si segnala che, in relazione al testo di schema di Disegno di Legge attuale, a valle della riunione tecnica dello scorso 1° settembre 2023, permangono alcuni temi irrisolti e critici per l'impatto che la loro applicazione ha sugli enti locali e sui territori, di seguito illustrati nel dettaglio con osservazioni o proposte emendative, in particolare sugli articoli 8, 13 e 17.

Le proposte di seguito dettagliate sono volte a trovare una soluzione che dirima le difficoltà di applicazione da parte delle amministrazioni ma rimanga, quanto più possibile, coerente con la linea illustrata nel corso dell'istruttoria tecnica dall'ufficio legislativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Proposte emendative

1)

All'articolo 8, comma 1, lettera b), punto 2:

- le parole "idonea a favorire la" sono sostituite con "*destinata alla*";
- dopo le parole "nei soli casi in cui non sia possibile", inserire "*nel breve periodo,*";
- dopo le parole "pista ciclabile" inserire la seguente frase "*oppure laddove la corsia ciclabile garantisca immediata realizzabilità dell'intervento riducendo l'impatto sulle geometrie e funzioni della strada oggetto dell'intervento stesso, in anticipo rispetto all'inserimento di pista ciclabile*".

2)

All'art. 8, comma 1, lettera b), inserire un nuovo punto:

- punto 17) CORSIA RISERVATA: alla fine del periodo inserire le parole "*, per tratti anche valicabile*".
- 39) PISTA CICLABILE: alla fine del periodo inserire le parole "*, per tratti anche valicabile*".

3)

All'art. 8, comma 1, lettera d), inserire un nuovo punto:



- Al comma 10 dell'articolo 40, lett. c) alla fine del periodo inserire: *“e sulle piste ciclabili separate dalle corsie di marcia mediante segnaletica orizzontale”*.

Motivazione

In linea con quanto discusso sulla priorità della realizzazione della pista ciclabile, in sede propria e in corsia riservata, le proposte 1) 2) e 3) sono finalizzate a migliorare la definizione di pista ciclabile affinché sia più coerente con la finalità condivisa e con le esigenze dei fruitori e degli enti.

4)

All'art. 8, comma 1, lettera c),
eliminare la soppressione della lettera i-ter

Motivazione

Si chiede, similmente agli altri interventi regolatori di natura tecnica discussi sul medesimo articolo e nel corso della riunione tecnica del 1 settembre, di intervenire sul punto i-ter per mezzo del Decreto Ministeriale o altro strumento attuativo in materia.

5)

All'art. 17, comma 3:
- riformulare la lett. e) come segue:

“revisione della disciplina della circolazione dei dispositivi di micromobilità individuale e ridefinizione organica della disciplina di tali dispositivi, nell'ottica di perseguire l'obiettivo della sicurezza della circolazione e di prevenire gli incidenti stradali, individuando sistemi di identificazione dei medesimi veicoli e rendendo obbligatorio l'uso di sistemi di protezione personale”;

- lett. f), punto 1) eliminare le parole *“bicilette, biciclette a pedalata assistita”*;

Motivazione

Nel corso delle riunioni tecniche si è concordato con il Ministero sulla necessità di separare nettamente, per caratteristiche e tipologie di utenza, i monopattini e altri dispositivi elettrici dalle biciclette siano esse a pedalata assistita che muscolari. Ribadiamo con forza tale esigenza anche nella Delega al Governo.

Osservazioni

Osservazioni all'art. 13 del testo circa le proposte di modifica contenute sulla regolazione della sosta regolamentata.

Al Titolo IV, Capo I, art. 13 del testo il punto 1.3 sulla regolamentazione della sosta negli ambiti urbani si evidenzia che è una competenza comunale fondamentale per le politiche di mobilità e di tutela dello spazio pubblico, soprattutto nei centri urbani dei capoluoghi delle città metropolitane e delle città capoluogo, laddove gli attrattori di traffico determinano spostamenti quotidiani o comunque molto frequenti, in diverse ore della giornata e giorni della settimana, che incidono negativamente sui flussi di traffico e sull'utilizzo dello spazio pubblico stradale, anche creando impatto negativo nei



quartieri, nella fruibilità degli stessi spazi pubblici come marciapiedi o di accesso alle proprietà private come passi carrabili, nella tutela del verde e della sicurezza stradale. Le regole di questa modalità di governo della sosta si differenziano molto in base alle caratteristiche delle città, delle frequentazioni e fenomeni di aggregazione e attrazione, alle caratteristiche dell'offerta di trasporto pubblico e della sua tariffazione necessariamente correlata a quella della sosta regolamentata. Il testo del DDL all'art. 13 prevede che il Ministero individui con un decreto *“le modalità di riscossione del pagamento, e, in particolare, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe”*.

Tale previsione limita l'autonomia dei Comuni e uniforma lo strumento della sosta regolamentata e la sua attuazione concreta comprese le modalità di pagamento, le caratteristiche e le modalità costruttive e di manutenzione dei dispositivi di controllo, le categorie dei veicoli esenti, ed inoltre anche i massimali delle tariffe. Oltre alla evidente compromissione dell'autonomia dei Comuni, il DDL comporta una omogeneizzazione della realizzazione della sosta regolamentata, rendendola non adeguata a considerare le diversità tra le diverse realtà locali, i servizi disponibili di mobilità e le caratteristiche dei luoghi.

Si chiede pertanto l'abolizione della previsione e quindi dell'intero punto 1.3

In subordine la sua riscrittura come seguente: “1.3. la lettera f) è sostituita dalla seguente: «f) *stabilire, previa deliberazione della giunta, fasce di sosta laterale e parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma; con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuati gli indirizzi per la loro realizzazione e gestione*»;