

DDL SICUREZZA "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"

GRANDE ASSENTE NEL DDL DI SALVINI LA MODERAZIONE DELLA VELOCITÀ, PRINCIPALE CAUSA DELLA GRAVITÀ DELLE COLLISIONI STRADALI.

**LE ASSOCIAZIONI DELLA PIATTAFORMA #CITTÀ30SUBITO:
PER FERMARE DAVVERO LA STRAGE STRADALE BISOGNA MODERARE LA VELOCITÀ E PROMUOVERE
LA MOBILITÀ ATTIVA E SOSTENIBILE, NON DISINCENTIVARLA. IL DDL ATTACCA E DEPOTENZIA
LA MOBILITÀ CICLISTICA INVECE DI PROMUOVERLA PER SALVARE VITE.**

Un disegno di legge per la sicurezza stradale da una parte *inefficace*, perché non interviene sulla velocità che è la prima causa degli incidenti più gravi nelle città e anzi limita l'uso degli autovelox; e dall'altra parte *dannoso*, perché addirittura fa passi indietro sulle norme esistenti per la mobilità sostenibile, limitando le possibilità di realizzazione di ciclabili, ZTL e sosta regolamentata.

È questa, in sintesi, la lettura del ddl Salvini da parte delle *Associazioni della Piattaforma #Città30subito* che riunisce Legambiente, FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, Asvis, Kyoto Club, Salvaiciclisti, Fondazione Michele Scarponi, AMODO, Clean Cities Campaign e che nei mesi scorsi ha promosso una proposta di legge, sul modello di un provvedimento analogo già adottato in Spagna, per promuovere la sicurezza stradale nelle città moderando la velocità e rigenerando lo spazio pubblico. La richiesta a Governo e Parlamento, se davvero si vogliono salvare vite umane, è quella di istituire il limite dei 30 km/h nei centri urbani, per città più a misura di persona e di ritirare le modifiche sulla mobilità sostenibile.

L'impegno per la sicurezza stradale del Ministro Salvini è confermato dalla riforma presentata che interviene soprattutto sulla parte sanzionatoria di chi fa abuso di sostanze illecite alla guida ma ha un grande assente: **la moderazione della velocità**. È importante contrastare chi guida sotto l'influsso di alcool e droghe, sapendo che tali comportamenti sono causa del 4% degli incidenti (6761 su 151.875 totali, secondo il Ministero dell'Interno), ma in aggiunta a questo è bene ricordare che la principale causa di incidenti, come prima causa o concausa che ne aggrava altre, è la velocità eccessiva (ISTAT 2021), su cui mancano interventi incisivi nel decreto legge presentato in Consiglio dei Ministri, che anzi renderà più difficile l'installazione degli autovelox, prezioso strumento di moderazione e controllo della velocità soprattutto in città.

Secondo le associazioni della Piattaforma #Città30subito la proposta di legge del ministro Salvini **non aumenterà la sicurezza stradale, soprattutto nelle città, dove avvengono oltre il 70% di tutti i sinistri stradali**. Per tutelare efficacemente la sicurezza delle persone, a partire dalle categorie più vulnerabili come pedoni e ciclisti, occorre **ridurre per legge la velocità massima sulle strade urbane**. In caso contrario risulterà irraggiungibile lo stesso obiettivo che il decreto legge si pone: **diminuire sensibilmente le vittime**, con l'auspicio di avvicinarsi il più possibile a zero vittime sulla strada entro il 2050 ("Vision Zero").

Inoltre, ricordano i rappresentanti delle associazioni *"è scientificamente provato che per migliorare con risultati certi la sicurezza stradale è necessario impegnarsi concretamente sull'incentivazione della mobilità attiva e sostenibile, come accade in Europa ormai da un decennio. La proposta di legge presentata dal Ministro Salvini va invece nella direzione opposta, rendendo più difficile l'utilizzo di mezzi di trasporto leggeri come i **monopattini**, senza intaccare in modo significativo le reali cause dell'incidentalità e depotenzia strumenti introdotti nel 2020 come le corsie ciclabili limitandone incomprensibilmente l'uso"*. Intervenire in modo repressivo sugli utenti della micromobilità - con il pretesto di voler mettere ordine nella regolamentazione di questi nuovi utenti della strada - non incide sull'attuale strage stradale e rischia di allontanare le persone da scelte di mobilità sostenibile, indispensabili per fermare l'aumento delle morti su strada in ambito urbano, nelle quali l'Italia detiene il triste primato in Europa.

Sul fronte della mobilità attiva e sostenibile, inoltre, **il testo restringe la capacità dei Comuni di gestire la mobilità urbana**, inserendo regolamenti ministeriali che ne riducono l'autonomia e complicano i già complessi iter amministrativi per introdurre infrastrutture ciclabili, ZTL, controlli elettronici e zone tariffarie di disincentivo all'uso dell'automobile. La bozza di decreto infatti attua una "retromarcia" preoccupante sulle norme relative alla mobilità ciclabile urbana aggiornate nel 2020 prevedendo (come riassunto nella tabella a

fine testo) **limitazioni per la realizzazione della corsia ciclabile e analoghe limitazioni per la realizzazione del doppio senso ciclabile, l'eliminazione della "casa avanzata"** con tutte le sue caratteristiche e la sua sostituzione con la "zona di attestamento ciclabile" e un notevole **depotenziamento della strada ciclabile**. Quanto al neo introdotto **obbligo di sorpasso delle biciclette ad almeno 1,5 metri di distanza laterale**, questo diventa immediatamente vano in quanto esso sarà obbligatorio solo "ove le condizioni della strada lo consentano", di conseguenza i veicoli a motore potranno effettuare il sorpasso delle bici anche a distanza inferiore tutte le volte in cui non ci sia spazio sufficiente sulla strada per rispettare il metro e mezzo. Il rimando a futuri decreti e regolamenti ministeriali per la definizione di nuove regole per le leve fondamentali della mobilità attiva e sostenibile lascia presagire ulteriori strette, ad esempio l'ipotesi di estendere obbligo di casco, targa e assicurazione (proposto per i monopattini) anche alle persone che scelgono la bicicletta, disincentivandone di fatto l'uso e la diffusione.

Le associazioni riunite nella Piattaforma #Città30subito chiedono quindi a Governo e Parlamento di procedere all'elaborazione di una revisione complessiva del Codice della Strada e delle norme annesse e connesse sulla traccia della proposta di Legge Città 30 presentata a maggio scorso a Bologna e su una maggiore incentivazione della mobilità attiva e sostenibile.

I 10 ATTACCHI ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DEL DDL SALVINI

-- LE 5 MOSSE CONTRO LE BICICLETTE --	
LA CORSIA CICLABILE VIENE PESANTEMENTE RISTRETTA	diventa possibile soltanto a destra ed è consentita solo in subordine alla pista ciclabile e viene peggiorata nelle condizioni di uso per i ciclisti che sono obbligati a occupare la parte più esterna della corsia
IL DOPPIO SENSO CICLABILE VIENE RIDOTTO	consentito solo in subordine alla pista ciclabile e salta l'obbligo per gli automobilisti di dare la precedenza alle bici in caso di strada stretta.
LA CASA AVANZATA RIDOTTA APPLICAZIONE	la "zona di attestamento ciclabile" diventa possibile solo su carreggiate con un'unica corsia di marcia.
LA STRADA URBANA CICLABILE VIENE PEGGIORATA	sparisce la segnaletica anche orizzontale e resta solo la verticale
METRO E MEZZO PER IL SORPASSO DELLE BICI DEPOTENZIATO	previsto solo "ove le condizioni della strada lo consentano", il che lo rende di fatto inapplicabile
-- LE 5 MOSSE CONTRO LA MOBILITÀ SOSTENIBILE --	
OBBLIGO DI CASCO, ASSICURAZIONE E TARGA PER I MONOPATTINI	campagna ideologica: velocità massima è 20 km/h e a queste velocità il rischio di letalità per impatto è quasi nullo. L'effetto sarà disincentivo all'uso
PESANTE LIMITAZIONE ALL'USO DEGLI AUTOVELOX	si depotenziano gli strumenti di controllo
ZTL DIFFICILE L'ISTITUZIONE	viene pesantemente ristretta la possibilità di istituire ZTL, anche semplici (non tariffate), poiché devono sussistere contestualmente (e non più alternativamente come ora) esigenze sia di prevenzione dell'inquinamento sia di tutela del patrimonio storico, artistico e ambientale, e vanno considerate esigenze di mobilità ed economiche.
NORME SU SOSTA TARIFFATA	nelle aree a sosta regolamentata (ad eccezione di ZTL e zone di particolare rilevanza urbanistica) viene introdotta una condizione rigida di almeno il 20% di stalli auto gratis a strisce bianche per strada
NORME SU CONTROLLI E SANZIONI	viene prevista l'applicazione di una sola multa al giorno, anziché per ogni violazione, per gli accessi non autorizzati e per divieto di transito e ristretta la possibilità di controllo elettronico in uscita da zone e aree limitate oltre a ridurre l'uso di dispositivi elettronici per le violazioni al solo passaggio col semaforo rosso.

Comunicato stampa redatto e diffuso a cura delle **Associazioni della Piattaforma #Città30subito**: Legambiente, FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, Asvis, Kyoto Club, Salvaiciclisti, Fondazione Michele Scarponi, AMODO e Clean Cities Campaign.