



**Società Italiana  
di Traumatologia  
della Strada**



membro della Federazione Internazionale des Ligues des Droits de l'Homme

**La SOC.I.TRA.S. , la A.G.C. e la LIDU con il concorso di esperti ingegneri del traffico hanno inviato alla IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati le seguenti:**

## **OSSERVAZIONI SULLE RECENTI MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA**

L'inaspettato inserimento di una importante riforma del Codice della Strada nella Legge n. 120/2020 di conversione del Decreto Semplificazioni (DL n.76/2020), approvato alla Camera pochi giorni fa, induce a delle riflessioni che attengono sia agli aspetti istituzionali che a quelli di contenuto.

Molte perplessità affiorano leggendo il testo approvato, tant'è che un gruppo di professionisti lungamente maturati in campo accademico, o in posizioni dirigenziali nell'applicazione delle norme del Codice della Strada e membri di Associazioni che da molti decenni si occupano dei problemi legati alla mobilità e alla sicurezza stradale, quali l'AIIT, la **SOC.I.TRA.S.** e l'**A.G.C.**(la prima fondata nel 1957, la seconda nel 1984, la terza rinnovata nel 2015 come diretta emanazione storica della grande tradizione del Corpo del Genio Civile costituito sin dalla nascita dello stato unitario), ha sentito il bisogno di diffondere i propri rilievi allo scopo di promuovere le iniziative necessarie a correggere un dannoso e preoccupante stato di cose.

### **TROPPO PERICOLOSE E LACUNOSE LE NUOVE NORME DEL CODICE DELLA STRADA**

**NO A VARIAZIONI DEL CODICE DELLA STRADA CONFUSE CON ALTRE NORME  
NO A CORSIE CONTROMANO NON PROTETTE RISERVATE AI CICLISTI  
NO AL TRANSITO DEI CICLISTI SULLE CORSIE RISERVATE AI BUS  
NO ALL'ABROGAZIONE DEI RICORSI PER LA SEGNALETICA ERRATA  
NO ALL'INSERIMENTO DELLA STRADA CICLABILE TRA I TIPI TERRITORIALI DI STRADE  
SI AL CASCO ED AL PATENTINO PER I CONDUCENTI DEI MICRO-VEICOLI ELETTRICI  
SI AGLI IMPIANTI SEMAFORICI ANCHE PEDONALI COMPLETAMENTE ATTUATI DAL TRAFFICO  
SI ALLA CONDIVISIONE D'USO DEI VEICOLI  
SI AL RISPETTO DEI CONDUCENTI DI TUTTI I VEICOLI NEI CONFRONTI DEI PEDONI  
SI ALLA MANUTENZIONE STRADALE TEMPESTIVA E PROGRAMMATA  
SI ALLA PRECEDENZA AL TRASPORTO PUBBLICO DA PARTE DI TUTTI I VEICOLI  
SI ALLA COMPLETA DIFFUSIONE DI ZONE 30 E DI ISOLE AMBIENTALI**

Si condivide pienamente la nota inviata dal Presidente della Repubblica al Capo di Governo ed ai Presidenti della Camera e del Senato in occasione della promulgazione della legge 120/2020 di conversione del Decreto Legge "Semplificazioni". Il Presidente Mattarella ha giustamente evidenziato **"la grave anomalia"**, rispetto al principio di organicità delle norme, dell'inserimento effettuato dal Parlamento, all'interno di un articolo della legge di conversione, **di alcune modifiche al Codice della strada che risultano "palesamente eterogenee rispetto alle finalità e all'oggetto del decreto legge originario"**. Trattasi, in particolare, del comma 5 ter che è stato inserito dal Senato nell'art. 49 del decreto che modifica 15 articoli del Codice della strada, come dimostrato dai primi giorni di applicazione, produce anche una maggiore insicurezza nella circolazione.

In particolare **ha già destato forti preoccupazioni la definizione di “corsia ciclabile”**, che può essere ricavata anche sulle carreggiate con una larghezza non sufficiente. In tali casi l’inclusione della corsia ciclabile comporta necessariamente una riduzione delle larghezze delle corsie di marcia che potrebbero non più contenere con sicurezza i veicoli che vi circolano e che, quindi, saranno costretti ad invadere parte delle corsie ciclabili con grave pregiudizio per la sicurezza. Inoltre ora è prevista anche la **“corsia ciclabile per doppio senso ciclabile” che consente la circolazione contromano senza un adeguato cordolo separatore** (non può essere sufficiente una striscia di vernice bianca larga 12 cm, a difendere i ciclisti dagli urti frontali contro altri veicoli che marciano anche a soli 30 Km/h).

**E’ anche molto pericolosa la percorrenza in promiscuo delle bici sulle corsie riservate ai bus**, in quanto l’esposizione al rischio dei ciclisti è ben 50 volte superiore a quella dei conducenti di autovetture.

Sembra, inoltre, **assolutamente inaccettabile che sia stata abrogata la possibilità di fare ricorso al MIT** (art. 37, comma 3) contro i provvedimenti o le ordinanze che dispongono o autorizzano la collocazione della segnaletica stradale. Attraverso tali ricorsi, infatti, il MIT ha potuto far modificare ordinanze o segnaletica non conforme alle indicazioni contenute nel Codice della strada o che potevano essere causa di insicurezza stradale.

Elemento di **grave confusione progettuale** è, poi, quello di **aver inserito la denominazione di “Strada ciclabile” tra i vari tipi territoriali di strade** (art. 2), che nulla ha a che vedere con i modi di trasporto che possono circolarvi. Infatti i tipi territoriali di strade urbane individuano essenzialmente la loro funzione urbanistica e di traffico, relativa in particolare al sostegno o meno dei traffici di attraversamento della città, di scorrimento interno, di servizio per le attrezzature a livello urbano o di quartiere e direttamente a servizio degli edifici.

Chi sale su un monopattino, soprattutto i “meno giovani”, può non avere alcun tipo di esperienza e confidenza con il mezzo, e facendo fatica a mantenere l’equilibrio una volta saliti, può avvenire la caduta con conseguente trauma cranico. **Fondamentale, quindi, l’obbligatorietà del casco per i conducenti di monopattini elettrici per tutte le età e del patentino** per l’utilizzo del monopattino e delle bici con motore, perché una caduta con impatto della testa alla velocità di 20 km/h genera perdita di coscienza ed amnesia, mentre a già 25 Km/h produce fratture del cranio e lesioni cerebrali. Naturalmente le conseguenze sono ancor più dannose in caso di investimento, dove oltre al trauma cranico possono verificarsi peculiari tipologie di fratture degli arti e di lesioni addominali e toraciche, a seconda delle diverse modalità di impatto: urto (laterale o frontale), tamponamento, proiezione e caduta al suolo, arrotamento con passaggio delle ruote sul corpo.

Per garantire al meglio la sicurezza stradale e ridurre i tempi di attesa di tutti gli utenti (pedoni e conducenti di veicoli), **le intersezioni della viabilità principale debbono essere regolate da impianti semaforici completamente attuati dal traffico**. Anche gli attraversamenti pedonali, situati in corrispondenza di forti attrattori di pedoni, debbono essere dotati dello stesso tipo di regolazione. Inoltre, **l’utilizzo condiviso dei veicoli (car-sharing) deve essere notevolmente incrementato** per consentire la progressiva riduzione del traffico veicolare privato e della relativa sosta, purché sia consentito agli utenti l’uso dei veicoli di *car-sharing* con un unico sistema di prenotazione (*app*), anche in presenza di sistemi gestiti da società diverse.

**Fondamentale** miglioramento del Codice della strada per la sicurezza degli utenti riguarda, inoltre, **il rispetto che i conducenti di tutti i tipi di veicoli devono avere nei confronti dei pedoni**, tenuto conto specialmente del continuo invecchiamento della popolazione e del relativo incremento degli invalidi. Al riguardo si può pure prevedere l’aumento del numero degli attraversamenti pedonali, anche riducendo, almeno sulle strade locali, la distanza dell’obbligo del loro utilizzo a 50 m, rispetto agli attuali 100 m.

La pavimentazione stradale, nelle attuali condizioni (buche, toppe e chiusini sconnessi), presenta un pericolo per tutti i veicoli con particolare riguardo a quelli a 2 ruote, per i quali è ovviamente più difficoltoso il mantenimento dell’equilibrio. **E’ quindi indispensabile** che le varie Amministrazioni competenti effettuino **una manutenzione stradale tempestiva e, soprattutto, programmata e preventiva**. Ciò comporterà, oltre che una maggiore sicurezza stradale anche un risparmio economico nel medio-lungo periodo, evitando il palliativo di segnali di limiti di velocità con valori estremamente bassi e di impossibile rispetto.

Il primo investimento da effettuare nel settore dei trasporti è quello di **soddisfare l'indispensabile necessità di potenziamento del trasporto pubblico locale**, le cui risorse devono servire per fornire tutta le città italiane con maggiori infrastrutture e mezzi. Né si è parzialmente sopperito prevedendo nel Codice della strada -come in altri Paesi europei- la **precedenza generalizzata ai mezzi pubblici di superficie**, a vantaggio pure di tutte quelle situazioni nelle quali non è conveniente prevedere la corsia riservata per l'esiguo numero di mezzi in circolazione.

Fondamentale infine è l'osservare che, in termini di organizzazione del traffico urbano, nulla finora è stato effettuato per avviare l'unico intervento generale atto a favorire concretamente lo sviluppo della mobilità dolce (pedoni e ciclisti). Esso consiste **nell'attuazione diffusa sulle strade locali dell'intera città, sia delle Zone 30** (zone con limite di velocità pari a 30 Km/h), **che delle Isole Ambientali** (zone 30 nelle quali viene evitato il traffico di attraversamento per i veicoli motorizzati e, quindi, con possibilità di dare in sicurezza e nel rispetto delle regole l'indispensabile priorità d'uso della mobilità dolce). La diffusione di questo intervento deve riguardare tutta la viabilità locale, che è la categoria di strade prevalentemente esistente nelle città ( a Roma -ad esempio- la viabilità locale rappresenta l' 85 % della rete stradale urbana). La normativa tecnica delle Isole Ambientali è stata già messa a punto, dall'AIIT-Lazio con la collaborazione dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma, dell'INU-Lazio e del Coordinamento Roma Ciclabile, alla fine di ottobre 2018 ed immediatamente proposta ai responsabili di settore del MIT e del Ministero dell'Ambiente, nonché segnalata -in particolare- al Presidente Conte ed ai Ministri coinvolti nella lettera aperta del 3 maggio u.s., insieme agli altri interventi necessari per l'emergenza della pandemia COVID 19, senza purtroppo ottenerne alcun cenno di ricezione. In termini legislativi è anche da sottolineare che le Zone 30 sono già previste nel Codice della strada e che le Isole Ambientali, pur già inserite fin dal 1995 nelle Direttive per la redazione dei Piani Urbani del Traffico, vanno ora ufficializzate nell'art.3 del Codice per la loro denominazione ed agli artt. 190 e 191 per quanto attiene -in particolare- i miglioramenti della sicurezza degli spostamenti dei pedoni e le conseguenti limitazioni ai comportamenti dei conducenti di veicoli nei confronti dei pedoni.

**Ing. Dario Callini, esperto di trasporto pubblico, già Direttore dell'ATAC, Socio onorario AIIT (Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti).**

**Dott. Federico Cempella, Presidente dell'A.G.C. (Associazione del Genio Civile), già Direttore della Direzione Generale del Coordinamento Territoriale del Ministero dei Lavori Pubblici, ora MIT.**

**Ing. Pasquale Cialdini, già Capo dell'Ispettorato Generale "Circolazione e Sicurezza Stradale" del Ministero dei Lavori Pubblici e Direttore generale della Direzione "Sicurezza delle infrastrutture" del MIT, segretario e socio fondatore dell'AGC.**

**Prof. Andrea Costanzo, Presidente della SOC.I.TRA.S. (Società Italiana di Traumatologia della Strada) e Presidente della Commissione Mobilità, Prevenzione, Vita della LIDU (Lega Italiana dei Diritti dell'Uomo – della Federation Internationale des Ligues des Droits de l'Homme) , Socio onorario AIIT.**

**Ing. Paolo De Angelis, Presidente della Commissione Sicurezza Stradale dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma, Socio onorario AIIT, già Coordinatore dell'Area Professionale Tecnica dell'ACI.**

**Ing. Ignazio Morici, esperto in pianificazione del traffico, Socio onorario AIIT, già docente al Corso di Specializzazione in Ingegneria del Traffico nella Facoltà di Ingegneria a Roma, La Sapienza.**

**Prof. Claudio Podestà, Professore ordinario di Tecnica ed Economia dei Trasporti del Politecnico di Milano, Socio onorario AIIT, già Direttore Generale di INTERMETRO.**

**Ing. Lucio Quaglia, Presidente onorario nazionale dell'AIIT, già docente al Corso di Specializzazione in Ingegneria del Traffico nella Facoltà di Ingegneria a Roma, La Sapienza, esperto in pianificazione del traffico urbano.**