

In direzione sbagliata e pericolosa.

Riforma del codice della strada, direttiva sui limiti di velocità urbani, decreto autovelox: dove sta andando il MIT di Salvini?

Sono recentemente riprese, a seguito del passaggio in commissione del Senato, le discussioni sul Disegno di Legge C.1435/S.1086 di modifica del Codice della Strada presentato dal Ministro Salvini e licenziato alla Camera nel marzo scorso. Si tratta di un atto che per essere pienamente compreso nelle sue logiche e nei suoi effetti va necessariamente letto assieme alle disposizioni contenute in altri due importanti dispositivi, ancorché di natura non legislativa.

Il primo è il cosiddetto “decreto ministeriale autovelox”, emanato in adempimento a quanto previsto nella L.120/2010, che norma le modalità di collocazione e uso dei dispositivi finalizzati al rilevamento a distanza dei superamenti dei limiti di velocità. Il secondo è la direttiva ministeriale emanata dal MIT in applicazione dell'art. 142, c. 2 del Codice sull'abbassamento dei limiti di velocità in ambito urbano, direttiva emessa ‘rianimando’ una vecchia analoga circolare ministeriale del '79 per contrastare l'iniziativa di Bologna di riduzione del limite di velocità su gran parte della rete urbana.

Il documento sviluppa una analisi dettagliata dei tre atti e delle loro interrelazioni, così da fornire uno strumento utile a chi voglia meglio comprendere e meglio contrastare una deriva che ci allontana dagli obiettivi della ‘visione zero’ e della costruzione di una mobilità civile.

Il DDL Codice della Strada

Premessa

Va anzitutto precisato come il DDL di riforma del Codice della Strada (di qui in avanti, CdS) non rappresenta un indebolimento univoco della capacità dell'attuale legislazione di contrastare l'incidentalità.

Vi sono alcune parti, come quelle dedicate alla guida in stato di ebbrezza, alla distrazione per l'uso di smartphone, all'abbandono di animali, all'inasprimento delle sanzioni accessorie (sospensione 'breve' della patente, *alcolock*), o alla estensione della possibilità di controllare in remoto una serie di violazioni anche gravi, che certamente vanno nella direzione corretta¹.

A ben vedere si tratta, tuttavia, di un approccio di tipo strettamente sanzionatorio, che mira soprattutto a punire in modo più severo, esemplare, comportamenti 'devianti' (l' 'ubriaco', il 'drogato', chi commette infrazioni molto pericolose per gli altri come la guida contromano o l'inversione di marcia ai caselli).

Altri passaggi - che riguardano la dimensione generale di prevenzione delle 'ordinarie' cause di incidentalità, quelle comportamentali (la velocità) e quelle strutturali (l'eccessivo squilibrio fra mobilità privata motorizzata e mobilità pubblica e attiva) - vanno invece nella direzione diametralmente opposta.

E' il caso ad esempio di alcuni limiti posti all'accertamento e sanzionamento dell'eccesso di velocità o delle nuove norme per i neopatentati, ovvero dell'indebolimento di dispositivi di governo della mobilità come le ZTL e la sosta.

Sono inoltre sostanzialmente assenti disposizioni a protezione degli utenti della strada diversi dagli automobilisti: anzi, come si vedrà, il DDL rappresenta un deciso e grave arretramento rispetto a quanto introdotto dalla L.120/2020 rispetto agli interventi per la protezione e lo sviluppo della mobilità ciclabile nelle città.

La sicurezza dello specifico segmento dei monopattini è poi affrontata adottando una linea di contrasto all'uso *tout court*, piuttosto che all'uso irregolare.

Ciclabilità e micromobilità sono in sintesi viste più come modalità di 'intralcio' alla circolazione delle automobili che come segmenti fondamentali della mobilità.

Filosofia confermata anche in altri passaggi che vanno nella direzione di alleggerire le infrazioni ritenute 'normali' dagli automobilisti, come il rispetto delle ZTL e delle aree pedonali, le infrazioni della sosta, l'eccesso di velocità. Sulle ZTL, le aree pedonali e la sosta il DDL si spinge anzi come in precedenza detto a limitare le potestà dei Sindaci, in patente contrasto con quanto statuito dall'art. 7, c. 1 dello stesso CdS.

Alcool e stupefacenti

Il DDL contiene una stretta sull'uso di alcool e stupefacenti da parte dei conducenti. Azione certamente positiva ma che, è bene sottolinearlo, riguarda meno del 6% degli incidenti stradali in Italia (dato ISTAT)².

¹ Il giudizio sul DDL non deve essere fondato solo sulla capacità di ridurre l'incidentalità, che dovrebbe essere data per scontata, ma anche sull'efficacia con la quale è in grado di raggiungere tale riduzione. Si ricorda infatti che l'Italia ha sottoscritto con l'UE l'obiettivo strategico del dimezzamento del numero di morti e feriti gravi sulle strade entro il 2030, e il suo azzeramento nel 2050, ed è in ogni caso impossibile non vedere la evidente sproporzione tra le misure introdotte dal DDL e tale impegno.

² Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche antidroga. Relazione annuale al Parlamento sul fenomeno delle tossicodipendenze in Italia, 2022 (p. 439). Poco correttamente nel testo di accompagnamento del DDL viene dichiarato un valore del 12,7%, dato che però si riferisce ai soli eventi registrati da carabinieri e polizia stradale;

La stretta riguarda l'introduzione, oltre alla sospensione della patente, di sanzioni accessorie quali il divieto assoluto di assumere bevande alcoliche alla guida o, per infrazioni più gravi (> 0.8 gr/lit.), l'installazione obbligatoria del dispositivo alcolock e questo per periodi variabili dai 2 ai 3 anni.

Si modifica poi l'art. 187 per ovviare alle difficoltà riscontrate nell'accertamento della guida sotto l'effetto di stupefacenti.

La novità consente 'draconianamente' di superare le attuali difficoltà di discernere tra un uso effettivamente in grado di alterare le condizioni psico-fisiche necessarie per la guida di un veicolo all'atto del controllo rispetto a un uso pregresso anche se non più in grado di provocare tali alterazioni; draconianamente nel senso che è perseguita penalmente la semplice positività, senza che si debba più dimostrare il nesso tra assunzione e alterazione e tantomeno una condotta lesiva (si può essere vittima di un incidente e subire il controllo).

Si sottolinea la natura già oggi particolarmente pesante delle sanzioni pecuniarie e accessorie e dei successivi ulteriori prolungati obblighi legati all'avvenuta assunzione di sostanze stupefacenti da parte di un conducente: la modifica introdotta la renderebbe ancora più sproporzionata, giustificata solo da finalità repressive del comportamento (sociale) "consumo di droga" in quanto tale, anche in assenza di una conseguente effettiva pericolosità per la circolazione, anziché del comportamento (stradale) "guida alterata dal consumo di droga", finalità perciò estranee alla sicurezza sulle strade.

Patente a punti, sospensione della patente e sanzioni, neopatentati

Il DDL prevede la nuova sanzione accessoria della "sospensione breve" della patente quando, all'atto dell'illecito, il conducente abbia un numero di punti inferiore a 20 (7 gg. , portati a 15 se i punti sono inferiori a 10, periodi che possono raddoppiare se dall'infrazione è derivato un incidente). Questo ovviamente a meno che non debbano essere previste sanzioni più rilevanti.

Questa novella è certamente positiva, per quanto di efficacia relativa: soltanto circa il 3% degli italiani ha infatti meno di 20 punti sulla patente e la platea di possibili effettivi destinatari di questa nuova sanzione della sospensione breve della patente è dunque molto circoscritta.

Ne consegue che l'effetto deterrente risulta fortemente limitato, nonostante la gravità degli illeciti contemplati che giustificherebbero e anzi richiederebbero la sospensione della patente, proprio perché comunque di breve durata, a prescindere dal numero di punti posseduti.

Gli illeciti di cui trattasi sono diversi, tra cui: divieto di sorpasso, circolazione vietata/contromano, mancata precedenza o rispetto dei semafori e dei passaggi a livello, distanza di sicurezza, inversioni in condizioni di scarsa visibilità, uso del casco, uso delle cinture/seggolini, rispetto dei tempi di guida, sosta in luoghi pericolosi, guida in stato di ebbrezza leggera (tasso < 0.5 gr/lit.), precedenza ai pedoni, uso dei cellulari alla guida.

Era inizialmente ricompreso anche l'eccesso di velocità compreso tra i 20 e i 40 km/h, punto poi soppresso nella versione licenziata dalla Commissione Trasporti della Camera.

Sempre in tema di eccesso di velocità, la versione iniziale del DDL prevedeva sanzioni fortemente maggiorate per eccessi di velocità compiuti all'interno del centro abitato per almeno due volte nell'arco di un anno, maggiorazione poi drasticamente ridotta nella versione approvata. Si applica in questo caso la sospensione breve della patente di cui sopra.

Un analogo inasprimento riguarda la distrazione alla guida per l'uso di dispositivi elettronici³, per la quale

mancano tutti gli eventi (il 75%) registrati dalla polizia municipale e che avvengono in gran parte sulle strade urbane.

³ La distrazione alla guida per l'uso di smartphone e simili è una delle principali cause dell'aumento degli incidenti che

vengono innalzate le sanzioni pecuniarie (da € 165/660 a € 250/1.000)⁴, si introduce la sospensione della patente da 15 gg. a due mesi (creando però una possibile antinomia, interna al DDL stesso, con la nuova fattispecie generale della sospensione breve della patente, che include anche la guida al cellulare, ma subordinandola invece in quel caso a un punteggio inferiore a 20 punti) e si decurtano 8 punti, con ulteriori inasprimenti nel caso di recidiva nel corso di un biennio.

Tuttavia, va segnalato che l'accertamento di questa infrazioni (a maggior ragione la recidiva in un biennio) resta molto difficile, poiché non viene prevista la possibilità per le forze dell'ordine di impiegare dispositivi elettronici, con questo ignorando una specifica richiesta avanzata dall'ANCI.

Per i neopatentati infine il DDL da una parte estende da 1 a 3 anni i limiti relativi alla potenza dei veicoli utilizzabili, ma dall'altra in pratica innalza quei limiti da 55 kW/t a 75 kW/t (105 kW/t per i veicoli elettrici o plug/in), senza più introdurre un limite di potenza massima assoluta, attualmente fissato in 70 kW/t. Si tratta di un forte incremento che porta a ricomprendere gran parte del parco circolante: un'auto di tara pari a 1500 kg potrà avere una potenza di 153 CV, potenza già propria delle auto nelle versioni cosiddette 'sportive' con il risultato di svuotare quasi completamente l'efficacia del dispositivo.

Controlli di velocità

Nella versione iniziale il DDL conteneva all'art.6 c.1 una modifica dell'art.142 c.1 del CdS che chiariva in via definitiva come qualmente “ *i dispositivi per l'accertamento delle infrazioni in materia di superamento dei limiti di velocità possono essere anche solo approvati e non necessariamente omologati, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico*”.

Questa disposizione è stata invece espunta nel testo uscito dalla Commissione Trasporti e poi approvato alla Camera, con conseguente permanere dell'attuale stato di incertezza grazie al quale continuano a poter essere contestate con successo sanzioni irrogate con l'utilizzo di sistemi approvati ma non omologati, sistemi peraltro del tutto equivalenti sotto l'aspetto del corretto funzionamento.

Eppure nella introduzione al testo portato in commissione era chiaramente scritto che: “ *.. escludendo la necessità di omologazione dei dispositivi di misurazione della velocità dei veicoli e riconoscendo espressamente che sia sufficiente la loro approvazione, si pone rimedio all'elevato contenzioso in materia di sanzioni per eccesso di velocità ingenerato da tale ambiguità, che aveva di fatto reso vano il rilevamento automatico delle infrazioni.*”

Si tratta dunque di un fatto estremamente grave in quanto evidenzia la pervicace volontà di ostacolare per quanto possibile la diffusione e l'utilizzo degli strumenti automatici di controllo delle velocità.

Sempre in sede di Commissione è stata poi introdotta una norma secondo la quale non è sanzionabile per più di una volta all'ora un eccesso di velocità commesso lungo un tratto stradale. In pratica, dietro pagamento di una somma relativamente modesta, 161 euro, si potrà 'comprare' il diritto di correre per un'ora in autostrada a 175 km/h (130 km/h + 40 km/h di sfioramento massimo + 5 km/h di tolleranza) , e certamente vi sarà chi vorrà farlo.

Resta lo stupore per il fatto che quella che dovrebbe essere una aggravante, cioè la reiterazione di un comportamento illecito, venga invece in pratica ammessa e letteralmente "agevolata", dal punto di vista economico, e che un diverso limite di velocità rispetto a quelli stabiliti sia acquistabile a prezzi più che abbordabili senza alcuna considerazione per il rischio imposto agli altri utenti.

La gravità e pervasività delle limitazioni all'uso di autovelox sulle strade sono ancora più evidenti nel

coinvolgono pedoni e ciclisti.

⁴ Anche in questo caso il testo iniziale prevedeva incrementi ben più significativi.

confronto con l'articolo del DDL che introduce l'accertamento elettronico delle violazioni della velocità nella navigazione (in particolare nelle vie d'acqua della laguna di Venezia), al contrario semplificando e così favorendo in modo significativo questo genere di controlli. Gli strumenti elettronici, infatti, possono essere omologati o anche semplicemente approvati dal Ministero, non occorre alcuna autorizzazione prefettizia per la loro installazione, è sempre consentito l'accertamento a distanza senza contestazione immediata e, infine, non è richiesta alcuna segnaletica che informi gli utenti della presenza di un controllo automatico.

ZTL e Aree Pedonali

La disposizione consente ai conducenti di veicoli non autorizzati di entrarvi anche ripetutamente nella stessa giornata 'al costo' di una sola sanzione anziché, com'è correttamente ed esplicitamente detto nel codice vigente, di una sanzione per ciascun accesso non autorizzato.

Si riduce dunque in modo irragionevole l'efficacia deterrente della sanzione e paradossalmente si favoriscono gli accessi non autorizzati a ZTL e aree pedonali: si pensi al 'liberi tutti' nel settore della logistica urbana che potrà in tal modo ignorare totalmente gli orari ammessi per l'accesso. Anche in questo caso, quella che dovrebbe essere una aggravante, cioè la reiterazione di un comportamento illecito, viene invece in pratica ammessa e letteralmente "agevolata", dal punto di vista economico.

Ciò costituirebbe de facto una incisione dell'autonomia dei Comuni nella gestione della mobilità urbana, rendendo inefficaci, a causa dell'alleggerimento dell'apparato sanzionatorio delle violazioni, strumenti indispensabili di loro competenza come le zone a traffico limitato e le aree pedonali.

Ragionevoli invece appaiono le disposizioni relative ai controlli in uscita sui tempi di permanenza, per i quali si richiede l'applicabilità solo in presenza di condizioni di circolazione regolare e di dover considerare un margine del 10% nel calcolo del tempo massimo; l'importante è che si possa finalmente poter applicare il controllo sulle permanenze nelle zone controllate.

Accertamenti automatici

L'impiego di telecamere e simili per accertare violazioni del codice della strada è oggi possibile per:

- veicoli sequestrati/confiscati
- mancanza revisione, assicurazione
- trasporto improprio di cose
- casco, passeggeri e cose su 2 ruote
- rispetto della segnaletica verticale e orizzontale (intero art. 146)
- divieto di sosta
- velocità adeguata (condotta pericolosa)
- circolazione contromano

Col DDL la possibilità verrebbe estesa a:

- veicoli eccezionali, massa e sagoma limite, caratteristiche, attrezzature ed efficienza veicoli e rimorchi
- attraversamenti pedonali
- passaggi a livello
- carta circolazione ritirata/sospesa
- per autostrade e superstrade: veicoli non ammessi, traini, sosta > 24, uso improprio delle corsie emergenza e di accelerazione//decelerazione, inversione e retromarcia, assenza delle luci, uso della 3a corsia camion, mancato pedaggio

Sempre con il DDL verrebbe invece eliminata la possibilità, oggi ammessa, di applicare tali sistemi al rispetto dell'art.146 nel suo complesso (prescrizioni fornite dalla segnaletica orizzontale e verticale), limitandolo al solo comma 3 (infrazioni semaforiche), e questo in contrasto con le finalità di sicurezza stradale del disegno di legge stesso.

Ancora, la stessa disposizione sembra far venir meno la possibilità, oggi piena, di accertamento automatico delle violazioni in materia di sosta (doppia fila, divieto di sosta, etc.), limitandola alle sole fattispecie di sosta riservata a particolari categorie (carico/scarico merci, H, forze dell'ordine, etc.).

Infine, il DDL comprime l'autonomia dei Comuni nell'esercizio dei poteri di polizia stradale per l'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico (non solo gli autovelox, ma qualsiasi tipo di telecamera per qualsiasi tipo di infrazione che è consentito accertare con strumenti elettronici), sottoponendoli ad un nuovo e finora non previsto regolamento ministeriale, che ne fisserà condizioni restrittive di installazione e di uso (in analogia a quanto infatti è avvenuto con il "decreto ministeriale autovelox").

Micromobilità

Il DDL si occupa di due fattispecie: quella del veicolo in uso privato e quella del servizio di noleggio in sharing.

Alcune prescrizioni sono infatti comuni a entrambe, altre invece destinate solo alla seconda.

Prescrizioni comuni sono la targatura, l'assicurazione obbligatoria e l'uso del casco, anche per i maggiorenni, l'uso limitato al solo ambito urbano. Per quanto riguarda lo sharing il DDL introduce una prescrizione che i Comuni, in qualità di enti concedenti il servizio, hanno già da tempo universalmente adottato: si tratta del controllo automatico che impedisce il funzionamento al di fuori delle aree operative definite dallo stesso Comune.

Sempre i Comuni hanno sempre imposto agli operatori dello sharing l'identificabilità dei singoli veicoli e l'assicurazione, oltre ad altre importanti prescrizioni, non contenute nel DDL, come la regolazione automatica delle velocità nelle zone pedonali e l'obbligo del rilascio nei soli punti attrezzati. Altre ulteriori prescrizioni, oggi meno diffuse ma in fase di introduzione, riguardano l'impedimento automatico della guida sui marciapiedi o nei sensi unici e del trasporto di un passeggero.

Questo per dire che il segmento dello sharing è già oggi ben controllato, anche per oggettivo comune interesse di Comuni e operatori, e questo sta definendo un cammino virtuoso purtroppo bruscamente interrotto dall'obbligo, introdotto dal DDL, dell'uso del casco obbligatorio, obbligo di fatto non gestibile da parte degli operatori.

L'impossibilità di continuare a offrire questo servizio rappresenta una importante perdita di utilità per gli utenti, che palesemente apprezzano e utilizzano questa modalità di trasporto; va anche tenuto presente come la possibilità di offrire servizi di monopattini in sharing, che offrono margini operativi positivi, consente alle aziende del settore di offrire anche biciclette in sharing, assai meno redditizie, riducendo o eliminando la necessità di contributo pubblico.

Da sottolineare infine che il monopattino rappresenta una modalità di trasporto molto apprezzata e utilizzata dai turisti, e questo non può non essere valutato in una nazione come l'Italia che di turismo vive.

Per quanto riguarda invece il segmento del mezzo privato, il DDL introduce elementi -la targatura, l'assicurazione obbligatoria- destinati a introdurre ostacoli all'accesso e a innalzare i costi generalizzati di uso di tale veicolo che, lo si ricorda, nasce come semplice 'acceleratore' della marcia pedonale e tale

dovrebbe restare⁵.

Alcuni di tali elementi, come la targatura, sono del tutto inutili, dato che nessun monopattino privato è lasciato sullo spazio pubblico, mentre circa l'assicurazione si rileva come un effettivo rispetto dei limiti massimi di velocità renderebbe il livello di rischio prodotto verso terzi analogo o inferiore a quello di una normale bicicletta; più in generale il DDL sembra voler affrontare le oggettive criticità derivate dall'introduzione di tale nuova forma di mobilità non dando strumenti di controllo più efficaci ma ostacolandone la diffusione⁶, il che comporta un grave danno economico per gli utenti che in tale mezzo hanno trovato una risposta alle loro esigenze di mobilità e un grave danno ambientale per la collettività e le città impegnate a ridurre il traffico e l'inquinamento incentivando sistemi alternativi all'automobile privata.

Peraltro tutte queste restrizioni non sembrano essere giustificate dal punto di vista dell'incidentalità, considerando che i dati ISTAT 2022, nonostante la forte diffusione di questo nuovo dispositivo nelle città, hanno registrato 16 morti in monopattino (praticamente lo stesso numero di morti in incidenti con trattori agricoli, per avere un termine di paragone) su 1.359 vittime totali sulla strada.

Ciclabilità

Sul tema della ciclabilità il DDL si concentra in primo luogo sul sistematico 'smontaggio' della L.120/2020 che aveva reso possibile, grazie a una serie di precise indicazioni tecniche e segnaletiche che vengono qui meticolosamente espunte, l'adozione di una serie di dispositivi adottati in tutti gli altri Paesi europei - la corsia ciclabile e il doppio senso ciclabile - che hanno consentito ai Comuni di operare interventi finalmente efficaci e a basso costo. La loro applicabilità resterebbe infatti sospesa di fatto *sine die* fino all'emanazione di uno specifico regolamento per le corsie ciclabili e più in generale all'aggiornamento del regolamento di esecuzione del Cds, che, stanti le premesse⁷, a buona ragione si presume fortemente regressivi rispetto alla norma attuale, oltre che di emanazione incerta non solo nel 'quando' ma anche nello stesso 'se'⁸.

Alcuni gravi 'danni' vengono peraltro già introdotti direttamente, come l'impedimento della circolabilità delle biciclette sulle corsie riservate ai mezzi pubblici e l'utilizzabilità della cosiddetta 'casa avanzata' limitata alle sole strade a unica corsia e dotate di corsia o pista ciclabile.

Ciò rappresenterebbe un grave pregiudizio all'autonomia dei Comuni, che si vedrebbero di fatto tolti o comunque enormemente ridimensionati nella reale applicabilità proprio quegli strumenti che si sono rivelati decisivi dal 2020 ad oggi per accelerare, semplificare e rendere di stampo europeo l'infrastrutturazione ciclabile delle città italiane.

Ciò si tradurrebbe anche in una riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili, proprio in una fase storica di grandi investimenti da realizzare con soluzioni semplici e in tempi stringenti.

Peraltro, non risulta alcun comprovato motivo reale di sicurezza stradale che renda necessario modificare nell'immediato queste norme del codice vigente, che al contrario in questi anni, dati alla mano, hanno

⁵ In questo senso è corretta la restrizione introdotta nel DDL alla circolazione dei monopattini alle sole strade urbane.

⁶ Rivelatore di tale atteggiamento è l'incomprensibile divieto introdotto per i monopattini, altrimenti equiparati alle biciclette, di circolare nei doppi sensi ciclabili.

⁷ Le premesse sono quelle del fallito tavolo tecnico ANCI/MIT di riforma del DM 557/1999 sulle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili, tavolo incapace di arrivare a una visione condivisa e moderna di mobilità e infrastruttura ciclistica, sospeso nel 2014.

⁸ Considerando che vi sono regolamenti o decreti che attendono di essere emanati anche dall'entrata in vigore del Cds nel 1992, o, più di recente, che l'aggiornamento del regolamento di esecuzione previsto dalla citata L. 120/2020 entro un termine di 90 giorni non è mai avvenuto.

dimostrato la loro piena efficacia e sicurezza: aumento dell'estensione dell'infrastruttura ciclabile urbana e dei flussi di ciclisti, in misura molto maggiore rispetto al passato proprio grazie ad esse, senza alcuna evidenza di ripercussioni dirette negative sull'incidentalità.

Paradossalmente, per di più, l'indebolimento delle fattispecie ciclabili in parola avrebbe come effetto quello di impedire, complicare o rallentare gli interventi infrastrutturali tesi proprio a promuovere e mettere in sicurezza la circolazione delle biciclette nelle aree urbane, in contrasto con l'oggetto stesso del disegno di legge.

Nel dettaglio⁹:

➤ sulle corsie ciclabili:

- ne viene di fatto bloccata l'applicazione con effetto immediato, sia togliendo dalla norma primaria tutti gli elementi di segnaletica prima presenti e indispensabili per applicarla in via diretta, sia soprattutto prevedendo l'emanazione futura di un apposito nuovo regolamento ministeriale (in attesa del quale sarà impossibile realizzarle e che tra l'altro è ragionevole attendersi restringerà pesantemente l'autonomia dei Comuni stabilendo condizioni e modalità di progettazione e realizzazione delle corsie ciclabili);
- ne viene in ogni caso limitata l'applicabilità generale, subordinandola all'impossibilità accertata di creare una pista ciclabile, così togliendo la valutazione della soluzione migliore nel caso concreto da parte del progettista;
- viene eliminata la doppia tipologia di corsia ciclabile, a uso esclusivo o a uso promiscuo, che consentiva di adattare questo strumento agli specifici contesti e alle necessità progettuali;
- viene eliminata la possibilità di collocare la corsia ciclabile, in particolari situazioni tipiche delle strade urbane (attestamento ai semafori con più corsie), anche al centro o a sinistra della carreggiata, come avviene in tanti Paesi e città europee.

➤ sul doppio senso ciclabile:

- ne viene di fatto bloccata l'applicazione con effetto immediato e fino al futuro aggiornamento del regolamento di esecuzione e attuazione, togliendo dalla norma primaria tutti gli elementi di segnaletica prima presenti e indispensabili per applicarla in via diretta;
- ne viene in ogni caso pesantemente ristretta l'applicabilità generale, eliminando la clausola che consentiva espressamente di realizzarla senza limitazioni relative alla larghezza della carreggiata, alla presenza e posizione dei parcheggi laterali e alla massa dei veicoli, come avviene in tanti Paesi e città europee e invece contestato in modo del tutto apodittico nella relazione tecnica;
- ne viene ulteriormente limitata l'applicabilità generale, subordinandola all'impossibilità accertata di creare una pista ciclabile, così togliendo la valutazione della soluzione migliore nel caso concreto da parte del progettista;
- viene eliminato l'obbligo per i conducenti dei veicoli a motore di dare la precedenza ai ciclisti in caso di incrocio malagevole lungo le strade con doppio senso ciclabile, peggiorando la sicurezza per gli utenti vulnerabili

➤ sulla 'casa avanzata' (ridefinita 'zona di attestamento ciclabile'):

- ne viene limitata l'applicabilità alle sole strade con un'unica corsia per senso di marcia, mentre tipicamente è ancora più importante poterla realizzare a protezione dei ciclisti all'attestamento all'incrocio proprio dove ci sono più corsie veicolari, per aumentare la sicurezza delle bici in

⁹ Ci sia consentito affermare, da esperti del settore, che le modifiche introdotte nel DDL evidenziano, più ancora che una esplicita volontà ostativa, la non conoscenza delle più consolidate (a livello internazionale) tecniche relative alla circolazione ciclabile e alla sua sicurezza.

generale e per le manovre di svolta a sinistra in particolare;

- ne viene limitata l'applicabilità alle sole strade con la presenza strutturale di una pista o corsia ciclabile, mentre adesso è possibile anche realizzare ad hoc un breve tratto di ciclabile di accesso lungo 5 metri.

➤ sulla circolazione nelle corsie riservate al TPL

- viene eliminata completamente la possibilità di consentire la circolazione delle biciclette sulle corsie preferenziali indipendentemente dalla loro ampiezza e assetto; questo anche quando tale prescrizione sia inapplicabile, come nel caso di corsie in sola segnaletica riservate ricavate sul lato destro della carreggiata.

➤ sulla strada urbana ciclabile

- viene eliminata la possibilità di rendere più visibile e riconoscibile la strada urbana ciclabile anche mediante segnaletica orizzontale (simboli di 30 km/h, auto e bici disegnati sulla sede stradale);
- viene eliminata una delle caratteristiche essenziali di questa tipologia di strade per renderla diversa dalle strade normali, cioè l'obbligo per i conducenti di veicoli a motore di dare la precedenza ai ciclisti, sostituito da un generico e inapplicabile obbligo di prestare attenzione (come se questo non fosse obbligo comune a tutti i tipi di strada).

Viene infine introdotta la 'zona ciclabile', zona in cui si può limitare il transito a particolari categorie di veicoli, la velocità è ridotta a 30 km/h e i ciclisti possono utilizzare l'intera carreggiata. Non è invece chiaramente prescritto, come altrove avviene, che il comportamento dei veicoli motorizzati debba essere subordinato a quello dei ciclisti (in Belgio non possono sorpassarli), e che è ovunque consentito il doppio senso ciclabile.

Ci si limita a stabilire che in tali zone (solo lì?) i conducenti dei veicoli a motore "...nel rispetto delle regole generali della precedenza, devono prestare particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti".

E' infine ben vero che il DDL introduce l'obbligo della distanza di sicurezza di un metro e mezzo da mantenere nel sorpasso delle biciclette; è altrettanto vero che tale obbligo è reso completamente inefficace e inapplicabile con l'inciso: "ove le condizioni della strada lo consentano".

Passaggi a livello, safety car, pannelli a messaggio variabile

Non si hanno particolari osservazioni relativamente ai punti in oggetto. Si apprezza la fondamentale modifica intervenuta in commissione che ha previsto di affiancare alla scritta in inglese 'safety car' anche quella in lingua italiana 'auto di sicurezza'.

Sicuramente positiva la possibilità di utilizzare i pannelli a messaggio variabile per attivare segnali, di dimensioni, colori e forma uguali a quelli dei segnali verticali fissi, non solo di pericolo ma anche a carattere prescrittivo, come in particolare quelli relativi ai limiti di velocità.

Sosta

Le due disposizioni contenute nel DDL comprimono l'autonomia dei Comuni nella regolazione e tariffazione della sosta, che è una tipica ed efficace leva di gestione della mobilità urbana e del suolo pubblico di loro competenza.

La prima disposizione, infatti, assoggetta la tariffazione a un nuovo decreto ministeriale che stabilirà centralmente massimali tariffari, veicoli esentati dal pagamento e altre condizioni limitative.

La seconda disposizione, inoltre, rafforza l'obbligo di istituire stalli di sosta gratuiti, anche se con limiti di durata, riducendo l'ambito di tariffazione della sosta.

Altre prescrizioni, tra cui il tetto alla sanzionamento per la sosta oltre al tempo massimo consentito o l'incremento delle sanzioni per la sosta su stalli riservati al TPL o ai disabili, risultano condivisibili.

ZTL

La disposizione pregiudica gravemente l'autonomia dei Comuni nella istituzione e regolamentazione delle ZTL e restringe pesantemente le possibilità applicative di questo strumento, che rappresenta da decenni una leva fondamentale di gestione della mobilità urbana e dello spazio pubblico nelle città.

La disposizione, in particolare:

- restringe in modo irragionevole le condizioni di applicabilità della ZTL, prevedendo che debbano sussistere congiuntamente (è l'avverbio utilizzato nel DDL) le esigenze di tutela della qualità dell'aria e del patrimonio storico, che invece finora ben potevano essere alternative tra loro;
- assoggetta la ZTL ad interessi estranei alle finalità sancite dall'articolo 1, comma 1 del codice della strada, come le "esigenze della produzione" (commercio);
- addirittura assoggetta la ZTL alle "esigenze della mobilità", sottinteso automobilistica (col paradosso che una zona a traffico limitato dovrà tenere conto delle esigenze... del traffico privato!);
- rende la ZTL più facilmente attaccabile e annullabile in caso di impugnazione al TAR, inserendo nuovi criteri generici di adeguatezza e proporzionalità;
- subordina la ZTL a un nuovo e finora non previsto apposito decreto ministeriale, che limiterà ulteriormente l'autonomia dei Comuni, stabilendo centralmente quali Comuni possono istituire ZTL (oggi tutti), veicoli esentati, parametri critici di qualità dell'aria sotto cui non è possibile attivare la ZTL, standard di servizio pubblico, etc.

Peraltro, non risulta alcun comprovato motivo reale di sicurezza stradale che renda necessario modificare una fattispecie che, viceversa, in decenni ha dimostrato tutta la sua efficacia e importanza nel contenere gli effetti negativi del traffico in termini di inquinamento, incidentalità, congestione e occupazione dello spazio urbano.

Paradossalmente, l'indebolimento della fattispecie della ZTL, rendendo più difficile limitare e contenere il traffico motorizzato nelle città, avrebbe come effetto di peggiorare la sicurezza stradale nelle aree urbane, in contrasto con l'oggetto stesso del disegno di legge.

Delega

Un aspetto tutt'altro che secondario del DDL è quello che delega il Governo a riscrivere l'intero Codice della strada mediante decreti legislativi e atti regolamentari. Si segnalano come critici in particolare i seguenti principi e criteri direttivi di delega:

- *«revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e altri dispositivi di micromobilità individuale, individuando sistemi di identificazione dei medesimi veicoli e rendendo obbligatorio l'uso di sistemi di protezione personale, tra cui l'obbligo di utilizzo del giubbotto riflettente salvavita»;*
- *«adozione di misure per la tutela dell'utenza debole della strada come definita nel codice, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica, da attuarsi anche attraverso:*
 - 1) *la revisione delle regole che disciplinano le caratteristiche tecniche e la modalità di*

circolazione di biciclette, biciclette a pedalata assistita, cicli a propulsione e monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;

2) la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale da adottarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

- *«attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre (...) linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote;»*

Sono dunque ben tre principi e criteri di delega che di fatto si fondano sull'idea errata che il problema della sicurezza dei ciclisti sono i comportamenti dei ciclisti stessi e le infrastrutture ciclabili, anziché, per lo meno nella maggior parte dei casi, il traffico motorizzato (a cui, in base ai dati ISTAT 2022, è imputabile il 94% degli incidenti stradali).

La soluzione non è certo aggravare le regole di comportamento per i ciclisti, costringerli a dotarsi di dispositivi di identificazione (targa) e di protezione passiva (casco), rivedere in senso restrittivo le regole di circolazione delle bici, circoscrivere la realizzazione delle infrastrutture ciclabili limitando tra l'altro l'autonomia dei Comuni nella progettazione e regolazione della mobilità urbana.

Un ulteriore criterio direttivo di delega da segnalare come critico è infine quello relativo al

- *“..miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità”.*

Nel sottolineare che la finalità della revisione di cui alla delega è esclusivamente quella della 'fluidità della circolazione' mentre è assente qualunque riferimento alla sicurezza, non si può considerare che pericoloso e in pieno contrasto con le finalità dichiarate del DDL aprire la prospettiva di un aumento dei limiti massimi di velocità, considerato che la velocità è la prima causa di incidentalità mortale ed è in ogni caso sempre fattore di aggravamento degli effetti delle altre violazioni.

La Direttiva ‘Città 30’

Come noto la Direttiva ministeriale è stata emessa nel quadro di un vero e proprio scontro politico-istituzionale tra il MIT e il Comune di Bologna.

In questa occasione il MIT ha emesso una specifica direttiva, fondamentalmente ricopiata da una precedente circolare del 1979 e che segna un sostanziale passo indietro rispetto alla precedente direttiva vigente in materia dal 2006, nella quale sostiene che è possibile ridurre la velocità a 30 km/h solo su determinate strade o tratti di strada, a seguito di motivate circostanze che lo giustifichino (sicurezza), mentre è illegittimo adottare limiti generalizzati.

In particolare, la Direttiva obbliga i Comuni a svolgere istruttorie tecniche sulla base di elementi e condizioni predeterminati dal Ministero, a descrivere metodologie applicative e a sviluppare motivazioni specifiche, necessariamente riferite a ragioni standardizzate a livello ministeriale, per ogni singola strada o tratto di strada in cui si intenda ridurre il limite di velocità da 50 a 30 km/h, di fatto cercando di rendere inapplicabile non solo la visione della “Città 30”, ma perfino la più semplice fattispecie della “Zona 30” (come insieme organico di più strade di un quartiere), espressamente prevista nel Regolamento di attuazione del Codice della strada e applicata da decenni da tutte le amministrazioni locali.

Il Ministro giustifica il suo intervento con l’esigenza di tutelare il corretto *“bilanciamento di interessi tra il diritto alla mobilità e alla libera circolazione dei cittadini e le ineludibili esigenze di promozione della sicurezza della circolazione, tutela dell’ambiente, in chiave di prevenzione dell’inquinamento, del patrimonio artistico, ambientale e naturale, nonché, nei casi di sospensione della circolazione, delle esigenze di sicurezza pubblica”*. Inoltre, ad avviso del Ministro, l’imposizione di limiti di velocità inferiori a 50 km/h *“potrebbe causare intralcio alla circolazione e, conseguentemente, risultare pregiudizievole sotto il profilo ambientale, nonché della ordinata regolazione del traffico, creando code e ingorghi stradali”*, affermazione coerente con la scelta, ripresa dalla circolare del 1979, di contrapporre *“sicurezza e scorrevolezza del traffico”*.

Se da una parte il nesso tra velocità ridotta e sicurezza della circolazione appare pacifico, non così è - anzi studi scientifici e ricerche su dati reali vanno nella direzione opposta - per l’incompatibilità generalizzata adombrata nelle motivazioni addotte dal Ministro tra il limite dei 30 km/h e il diritto alla mobilità e alla libera circolazione dei cittadini, né tantomeno per la tutela dell’ambiente. Inoltre, dette motivazioni paiono invertire i gradi di priorità di due aspetti ai quali il Codice della Strada assegna gradi di importanza ben differenti.

All’art. 1 comma 1 del Codice è infatti scritto che *“La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell’ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato”*, così come il comma 1 dell’art. 142 prevede che la fissazione dei limiti di velocità debba rispondere esclusivamente alla finalità di *“tutela della sicurezza della circolazione e della vita umana”*, dando con questo la piena e indiscutibile priorità alla sicurezza dei cittadini.

A ulteriore giustificazione del suo intervento, e sfiorando il ridicolo, la Direttiva richiama quanto disposto dall’art.141 c.6 che dispone come *“..il conducente non deve circolare a velocità talmente ridotta da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso della circolazione”*, fattispecie che si applica ovviamente nei casi in cui la velocità sia troppo bassa rispetto a quella tenuta dagli altri conducenti, e non può certamente applicarsi nel caso di un limite che è sostanzialmente pari alla velocità media normalmente rilevabile in ambito urbano e, soprattutto, è imposto a tutti i conducenti.

Tutto questo per poter affermare implicitamente che ogni riduzione del limite dai 50 km/h ai 30 km/h comporta sempre un danno in termini di ritardi e sicurezza e che pertanto possa essere adottata solo in

presenza di ben precise e circostanziate motivazioni, da specificare per ciascuna strada o tratto di strada.

A questa interpretazione, con evidente forzatura, riconduce anche l'individuazione delle 'Zone a velocità limitata' previste dal CdS, pretendendo appunto che il limite debba essere giustificato non sulla base delle caratteristiche generali della zona interessata, come è sempre stata la logica sino ad oggi universalmente seguita e ribadita dai due Piani Nazionali della Sicurezza Urbana emanati dallo stesso MIT, ma sempre e solo puntualmente per i singoli tratti stradali¹⁰.

La Direttiva può a questo punto riprendere nella sostanza dalla circolare del '79 l'elenco delle motivazioni necessarie per l'abbassamento dei limiti, peraltro tornando indietro rispetto alla direttiva che nel frattempo era intervenuta nel 2006¹¹ e che contemplava condizioni più ampie e moderne, come le "*esigenze di protezione acustica e/o ambientale*" della popolazione o la clausola aperta "*e simili*" riferita all'elencazione dei poli attrattori di utenza vulnerabile, ora soppresse.

Le condizioni per derogare al limite ordinario di 50 km/h sono perciò individuate dalla nuova direttiva in modo tassativo e specifico (al paragrafo I) nelle seguenti:

- assenza di marciapiedi e/o movimento pedonale intenso;
- attraversamenti non semaforizzati, in strade ad alta frequentazione di pedoni e ciclisti
- anomali restringimenti delle sezioni stradali;
- pendenze elevate, andamenti planimetrici tortuosi;
- reticoli stradali con frequenti intersezioni;
- frequenza di ingressi e uscite carrabili (e non) da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, campi sportivi, parchi di gioco, luoghi di culto, ospedali e musei;
- pavimentazioni sdruciolevoli o curve in vario modo pericolose (ad esempio durante la cattiva stagione o in condizioni meteorologiche avverse).

La Direttiva (al paragrafo II) impone inoltre di sviluppare e indicare la metodologia in base alla quale è stato definito lo specifico limite derogatorio - che astrattamente potrebbe assumere il valore di 40, 30, etc. km/h - rispetto a quello standard di 50 km/h.

Infine, la Direttiva (al paragrafo III) definisce gli elementi istruttori dal punto di vista tecnico che gli enti devono considerare per motivare la deroga, dimostrando altresì il contemperamento tra i diversi interessi pubblici e privati in gioco:

- tassi di incidentalità monitorati nell'ultimo triennio
- peculiari caratteristiche 'urbanistiche' del contesto urbano di riferimento (come l'alta densità abitativa)
- peculiari condizioni 'sociali' di utilizzo del contesto urbano di riferimento (che devono sussistere non in alternativa ma insieme alle condizioni di cui al paragrafo I)
- esigenze temporanee (flussi turistici, eventi straordinari, ecc.).

Come se tutto ciò non fosse sufficiente, nelle ordinanze dovranno essere indicati gli obiettivi da raggiungere in un dato periodo di tempo, dovendosi al termine impegnare a rivedere il provvedimento

¹⁰ E' la stessa Direttiva a richiamare quanto contenuto nel PNSS 2030, ricordando come secondo tale documento debba essere effettuata una "*.. chiara individuazione della viabilità a 50 km/h e delle zone a 30 km/h a valle di una revisione della gerarchizzazione delle strade*", per poi però concludere l'esatto opposto, e cioè consentire il limite a 30 solo per singole strade o tratti di strada.

¹¹ Direttiva del Ministro dei trasporti del 27.04.2006, prot. n. 777 "II° Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione", paragrafo 2.3 "Limiti di velocità nei centri abitati".

per accertare la sussistenza delle motivazioni che hanno portato alla riduzione del limite.

Dal punto di vista amministrativo, i Comuni dovranno rendere conto in modo analitico nelle relative ordinanze della sussistenza delle condizioni legittimanti, dell'individuazione della metodologia applicata, delle motivazioni in relazione all'istruttoria, degli obiettivi perseguiti e della scadenza temporale, per ciascuna deroga di abbassamento dei limiti in ogni singola strada o tratto di strada, con espresso divieto di riferire tutti questi elementi indistintamente ad una pluralità di strade o tratti appartenenti a un'intera città. Ciò che costituisce un palese appesantimento degli oneri tecnici e burocratici per le amministrazioni comunali, rendendo difficile applicare la direttiva e quindi riuscire a ridurre i limiti di velocità in ambito urbano per le città di medie e piccole dimensioni, spesso dotate di risorse umane e strumentali tecniche ridotte.

Inoltre il rischio che si apre in tutto ciò, oltre a quello di dover subire un intervento diretto del Ministero, è quello di facilitare enormemente ricorsi paralizzanti da parte di qualunque soggetto terzo.

In sostanza questa irricevibile Direttiva rappresenta un clamoroso arretramento rispetto non solo e non tanto all'esperimento bolognese, ma anche rispetto alle 'normali' azioni di moderazione del traffico avviate con il CdS del '92 che hanno portato numerosissimi comuni a realizzare delle 'Zone 30' e a trovarsi oggi nella paradossale situazione di doverle eliminare.

Il Decreto Autovelox

Il decreto recentemente emanato dopo una gestazione di 14 anni (!), attua come già ricordato una prescrizione contenuta nella L. 120 del 2010 circa l'emanazione di un regolamento per la collocazione e l'utilizzo dei dispositivi di controllo automatico delle violazioni dei limiti di velocità.

L'argomento sinora era regolato dalla cd. Direttiva Minniti, che già conteneva una serie di vincoli e limitazioni tali da impedire non solo un loro utilizzo indiscriminato, ma anche la loro applicazione quando sarebbe al contrario indispensabile per garantire i necessari livelli di sicurezza.

Solo di recente è stata consentita, con il D.L. 76/2020, la loro collocazione su tutte le tipologie di strade urbane, sempre comunque previa autorizzazione prefettizia.

Il nuovo decreto, che sembra partire dal presupposto - del tutto infondato - che l'attuale uso di tali strumenti sia in gran parte improprio se non truffaldino¹², conferma i vincoli e i limiti della Direttiva, se possibile irrigidendoli ancor più. In particolare:

- riporta tutte le attività di controllo sotto una regia che deve preoccuparsi che non vi siano duplicazioni, interferenze o sovrapposizioni, problematica di fatto non presente ma che giustifica lo stretto accentramento delle attività di controllo in capo alla Prefettura;
- esclude i Comuni dalla possibilità di utilizzare in autonomia tali strumenti, sia fissi che mobili, dovendo sempre essere sottoposti alla autorizzazione del Prefetto, cioè del rappresentante del Governo a livello decentrato, e questo in contrasto sostanziale con l'art. 11, c. 3 del CdS che attribuisce all'interno ai centri abitati ai singoli comuni i servizi di polizia stradale, tra cui la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, mentre al Ministero attendono compiti di coordinamento;
- sulle strade extraurbane non si possono controllare limiti di velocità inferiori di oltre 20 km/h ai limiti generalizzati proprio di ciascun tipo di strada (i.e. 90 per le extraurbane primarie, 70 per le strade extraurbane secondarie), a meno di situazioni puntuali particolari (criticità di tracciato, strettoie ecc.);
- in ambito urbano non si potranno controllare velocità minori di 50 km/h se non in circostanze particolari e mai sulle strade di quartiere (tipo E) e locali (tipo F). No quindi ai controlli nelle zone 30, ma solo sulle strade urbane ciclabili (tipo Ebis) e sugli itinerari ciclopedonali (tipo Fbis);
- introduce la prescrizione, invero poco seria, di dover valutare preliminarmente all'installazione di postazioni fisse in ambito urbano la possibilità *alternativa e preferenziale* di controllare la velocità attraverso l'installazione di dossi (il cui utilizzo è tuttavia dallo stesso codice limitato alle sole strade residenziali);
- subordina l'autorizzazione alla installazione alla sussistenza delle seguenti condizioni:
 - assenza di spazi idonei a fermare le auto in sicurezza (strade pluricorsia, assenza banchine, gallerie, scarsa visibilità, presenza di utenza vulnerabile, etc.);
 - elevata incidentalità storica nella quale la velocità deve essere stata causa o concausa

¹² Importante al riguardo rilevare come sia totalmente infondata la notizia, recentemente circolata su tutti i giornali, anche i più autorevoli, circa l'abnorme numero di autovelox -più di 11000- presenti in Italia. Si tratta di un dato falso in quanto fondato su segnalazioni volontarie non certificate o documentate fatte a un sito privato e che comprende anche le postazioni finte (le colonnine arancioni da noi molto diffuse quali dissuasori). Per fare un esempio il sito attribuisce a Verona 50 postazioni a fronte di una sola postazione effettiva.

prevalente (non si può installare in via preventiva autovelox motivandolo con la necessità di proteggere pedoni, ciclisti, bambini, anziani e disabili o con la presenza di zone densamente abitate, scuole, parchi, negozi di vicinato, ecc., né motivandolo con una incidentalità significativa in cui la velocità abbia rappresentato un fattore di aggravamento di violazioni di altre norme di comportamento);

- velocità operative rilevate mediamente superiori ai limiti consentiti in condizioni di ordinario deflusso del traffico.
- sarà praticamente impossibile effettuare controlli utilizzando auto in movimento (le auto dovranno essere dotate di lampeggianti blu e segnalazioni luminose, e sarà possibile impiegarle solo se risulta impossibile collocare postazioni fisse o mobili);
- continua poco comprensibilmente a negare la possibilità di operare rilevazioni con ripresa frontale, consentite invece in diversi altri Stati UE, dove si applica la medesima normativa europea in materia di tutela della privacy.

Inoltre non risolve il problema, già discusso a proposito del DDL, della equivalenza tra autorizzazione e omologazione.

La possibilità di effettuare controlli senza le limitazioni sopra elencate resta solo in caso di autovelox presidiati da pattuglia sul posto e con fermo del singolo veicolo e contestazione immediata di ciascuna violazione, il che ovviamente da un lato si scontra con la scarsità degli organici delle forze dell'ordine e dall'altro riduce l'efficacia perché ragionevolmente una pattuglia riuscirà a fermare soltanto pochi veicoli all'ora.

In sintesi, il Decreto non aiuterà a una maggiore, per quanto controllata, diffusione di tali dispositivi sia a presidio delle molte situazioni -presenti soprattutto in ambito urbano- nelle quali il controllo delle velocità è essenziale, sia per creare un clima efficace di deterrenza data dalla elevata probabilità di subire un controllo. Ancora una volta le regole dettate dal Decreto sembrano più preoccupate di non eccedere nei sanzionamenti, quasi che il non rispetto dei limiti sia in qualche modo da considerarsi come un comportamento, se non da promuovere, quantomeno da comprendere.

In chiusura si vuole evidenziare una nota positiva, e cioè la possibilità data dal Decreto di installare postazioni di controllo in deroga a protezione dei cantieri stradali, situazioni che comportano sempre fortissimi livelli di rischio per i lavoratori.

Nota redatta a cura di:

Andrea Colombo, esperto legale in materia di sicurezza stradale e mobilità sostenibile
Alfredo Drufuca, responsabile tecnico di Polinomia srl

e sottoscritta da:

Giovanni Cardinali, ingegnere consulente di Confindustria Toscana Sud
Enrico Chiarini, Studiochiarini, consigliere nazionale FIAB
Andrea Debernardi, direttore tecnico META srl
Marco De Mitri, Trafficlub
Raffaele Di Marcello, architetto
Anna Donati, Kyoto Club
Matteo Dondè, architetto
Edoardo Galatola, responsabile sicurezza FIAB
Paolo Gandolfi, direttore Area Sviluppo Territoriale, Comune di Reggio Emilia
Massimo Gaspardo Moro, coordinatore Centro Studi FIAB
Patrizia Malgieri, architetto
Andrea Marella, Trafficlub
Alberto Marescotti, Comune di Padova
Valerio Montieri, architetto
Federico Parolotto, MIC Mobility in Chain
Marco Passigato, Coordinatore didattico del Corso di Esperto Promotore Mobilità Ciclistica di UniVr
Stefano Sbardella, responsabile settore Mobilità Comune di Brescia
Francesco Seneci, NetMobility

23 Luglio 2024