



## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa dei senatori SANTILLO, PERGREFFI, COLTORTI, DE FALCO,  
DESSÌ, DI GIROLAMO, LUPO, PATUANELLI, RICCIARDI e GALLICCHIO**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 6 AGOSTO 2018**

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile  
1992, n. 285, in materia di sicurezza della circolazione

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge mediante interventi puntuali sulle disposizioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (di seguito denominato «codice»), intende migliorarlo, adeguandolo alle esigenze emerse in questi ultimi anni, soprattutto con l'intento aumentare la sicurezza stradale, con particolare riguardo all'ambito urbano a favore dell'utenza cosiddetta «vulnerabile».

Nel 2017 sono stati 174.933 gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia e hanno comportato 3.378 vittime, morte entro trenta giorni dall'evento, cioè un aumento di 95 decessi, pari a +2,9 per cento, rispetto al 2016. Un incidente ogni tre minuti e un decesso ogni tre ore.

Come riportato da Istat, nell'Unione europea, il numero delle vittime di incidenti stradali diminuisce nel 2017, seppure in misura contenuta: complessivamente, sono state 25.315 contro 25.720 del 2016. Nel confronto tra il 2017 e il 2010, anno di riferimento della strategia europea per la sicurezza stradale, i decessi si riducono del 19,9 per cento a livello europeo e del 17,9 per cento in Italia. Ogni milione di abitanti, nel 2017 si contano 49,7 morti per incidente stradale nell'Unione europea e 55,8 nel nostro Paese, che scende dal 14° al 18° posto della graduatoria europea. Tra il 2016 e il 2017, il numero delle vittime diminuisce dell'1,6 per cento nell'Unione europea, aumenta invece del 2,9 per cento in Italia.

Tra il 2010 e il 2017 la riduzione media annua del numero di vittime della strada è stata del 3,1 per cento nell'Unione europea e del 2,8 per cento in Italia, variazioni comunque inferiori a quelle stimate per raggiungere l'obiettivo europeo di dimezzare il

numero di morti in incidenti stradali entro il 2020. Per rispettare il *target* fissato, nel periodo 2018-2020 il numero di vittime nell'Unione europea e in Italia dovrebbe ridursi, in media annua fino al 2020, di circa il 15 per cento.

Inoltre, l'istituto di statistica certifica che il 40,8 per cento degli incidenti è causato da tre tipologie di comportamenti scorretti, che sono quindi quelle maggiormente ricorrenti, costituite dalla distrazione alla guida (16 per cento), dal mancato rispetto della precedenza (14,5 per cento) e dalla velocità eccessiva (10,3 per cento). Le violazioni al codice della strada che più frequentemente sono sanzionate sono l'eccesso di velocità, il mancato utilizzo di dispositivi di sicurezza e l'uso di telefono cellulare alla guida. Risulta inoltre che il 74,6 per cento degli incidenti stradali avviene sulle strade urbane, il 20 per cento in quelle extraurbane e il 5,4 per cento in autostrada.

Il valore dell'indice di mortalità per ciascuna categoria di utente, che costituisce il numero di morti ogni 100 incidenti per investimento di pedone o veicoli coinvolti per tipologia, rappresenta una situazione drammatica, essendo pari a 3,1 per i pedoni (è di quasi cinque volte superiore rispetto a quello degli occupanti di autovetture), 1,6 per i motociclisti e 1,4 per i ciclisti (oltre il doppio rispetto a quello degli occupanti di autovetture), mentre 0,7 per gli occupanti delle autovetture.

Nel 2017 sono aumentate le vittime tra i pedoni (+5,3 per cento rispetto al 2016). La classe di utenti che presenta i maggiori guadagni in termini di riduzione della mortalità negli ultimi 17 anni è quella degli automobilisti (-61,9 per cento dal 2001), invece

quella più penalizzata è rappresentata dai ciclisti (-30,6 per cento dal 2001).

Ogni anno muoiono sulle strade 170 minori.

I costi sociali dovuti alle lesioni riportate dai 246.750 feriti, a seguito degli incidenti stradali nel 2017, è pari a 19,3 miliardi di euro, cioè pari all'1,1 per cento del prodotto interno lordo del nostro Paese.

Con queste evidenze, è evidente la necessità morale del legislatore di intervenire per creare le condizioni più favorevoli per la riduzione della mortalità causati da collisioni dei veicoli in circolazione.

Come dimostrato dalle esperienze europee, favorire la mobilità ciclistica ha l'effetto di aumentare la sicurezza stradale per tutte le categorie di utenti della strada, anche per gli automobilisti, grazie all'evidenza empirica definita «*safety in numbers*», che evidenzia una correlazione positiva tra l'aumento del numero di biciclette e la riduzione dell'incidentalità, soprattutto in ambito urbano. Una città più sicura è una città più vivibile anche per categorie di utenti più deboli e vulnerabili come bambini, anziani e persone disabili. L'assenza di sicurezza stradale inoltre è il motivo principale per cui i cittadini italiani rinunciano ad utilizzare la bicicletta in luogo dell'auto anche quando non è necessario il suo uso, pertanto un suo incremento produce un circolo virtuoso che si «autoalimenta» in maniera positiva.

Gli effetti positivi della dinamica riassunta nell'espressione «*safety in numbers*» è indotto sia dalla maggiore soglia di attenzione degli automobilisti e degli altri utenti della strada durante la circolazione, sia dalla riduzione delle velocità istantanee in ambito urbano del flusso veicolare, che non incide sulle velocità medie e quindi sui tempi di percorrenza. Inoltre ovviamente molti altri possono essere i vantaggi per tutte le categorie di utenza, inclusi gli automobilisti. Tra questi è utile ricordare la fluidificazione della mobilità viaria, cioè la riduzione della

congestione del traffico, l'abbassamento delle emissioni dei gas di scarico e del particolato con conseguente miglioramento della qualità dell'aria delle città, il miglioramento della salute dei cittadini e i conseguenti risparmi sanitari derivanti a una maggiore attività fisica quotidiana, la minore usura delle infrastrutture viarie, una riduzione dei consumi energetici del nostro Paese, la diminuzione degli spazi necessari alla sosta che consente di liberare piazze e altri luoghi delle nostre città di notevole pregio urbanistico, storico e architettonico, contribuendo ad aumentare il valore degli immobili, l'attrattività economica e turistica e a sostenere e incentivare il commercio di prossimità, il quale a sua volta è presidio e deterrente contro degrado, vandalismo e microcriminalità.

Il disegno di legge si compone di tre articoli. All'articolo 1, comma 1, lettere *a)* e *b)*, viene sanata una difformità lessicale degli articoli 6 e 7 del codice della strada in materia di circolazione, rispettivamente, fuori dai centri abitati e dentro i centri abitati; ciò in quanto l'articolo 6 prevede che l'ente proprietario della strada possa con ordinanza riservare solo corsie, anche protette, a determinate categorie di veicoli; mentre l'articolo 7 prevede che i comuni possano, con ordinanza, riservare solo strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto. Pertanto si è ritenuto opportuno intervenire normativamente per realizzare l'omogeneità semantica e letterale, con la previsione che entrambi gli articoli riservino «strade o corsie»; tale disposizione ha immediate ripercussioni sulla modifica di maggior portata recata dall'articolo 1, comma 1, lettera *c)*, che introduce due commi all'articolo 182 in materia di circolazione delle biciclette.

Nello specifico, con l'introduzione all'articolo 182 del comma 9-ter si estende l'accesso e la circolazione di biciclette nelle corsie o strade riservate al trasporto pub-

blico locale di linea nei centri abitati, solo a seguito di ordinanze motivate del comune e ove ricorrano le condizioni di sicurezza stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti; con l'introduzione all'articolo 182 del comma 9-*quater* si prevede altresì che nelle intersezioni semaforizzate, previa apposita ordinanza del comune, la linea di arresto della carreggiata o della semi-carreggiata possa essere realizzata sulla soglia dell'intersezione ed estesa a tutta la larghezza della medesima, in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli, cosiddetta «casa avanzata».

Per quanto concerne i profili di spesa, si rileva che le disposizioni introdotte all'articolo 1 comma 1, lettere *a)* e *b)*, non determinano nuovi adempimenti e dunque non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Con riferimento ai profili di spesa relativi all'introduzione dell'articolo 1, comma 1, lettera *c)*, la necessaria introduzione della segnaletica orizzontale e verticale volta a evidenziare l'accesso e la circolazione di biciclette nelle corsie o strade riservate al trasporto pubblico locale di linea e la segnalazione della cosiddetta «casa avanzata», sarà realizzata nei limiti delle risorse disponibili iscritte nei bilanci dei comuni nonché delle risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente. All'attuazione di quanto previsto all'articolo 1, commi 2 e 3, si provvede mediante risorse finanziarie, strumentali e umane disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 2 modifica l'articolo 164, comma 2-*bis*, del codice della strada, prevedendo che nell'utilizzo sugli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, di strutture porta-biciclette applicate a sbalzo anteriormente, la sistemazione delle biciclette debba semplicemente essere «verificata» dal conducente. Questa norma, attesa da tempo nel nostro ordinamento, facilita l'effettiva intermodalità tra la bicicletta e gli autobus im-

piegati dalle aziende di trasporto pubblico locale e regionale e le altre società di trasporto passeggeri, al pari di quanto accade con successo in altri Paesi. Questa norma consentirà la diffusione dell'adozione di portabici da montare anteriormente a sbalzo sugli autobus, in modo che, ove il trasporto delle bici a bordo non sia consentito ovvero sia difficoltoso nelle ore di maggior affluenza, si possa dare una valida ed economica alternativa agli utenti con la bici al seguito. In questo modo, si evita che la presenza a bordo delle bici, in special modo di quelle non pieghevoli, riduca lo spazio a disposizione dei passeggeri e ove sia già consentito il trasporto a bordo, sia ampliata la disponibilità del numero di passeggeri che possono usufruire di tale opzione.

Occorre puntualizzare che l'articolo 9, comma 2, lettera *b)*, della legge 11 gennaio 2018, n. 2, recante disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta, ha già introdotto il comma 2-*bis* all'articolo 164 del codice della strada consentendo l'utilizzo, sugli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, di strutture porta-biciclette applicate a sbalzo anteriormente. Ebbene, il comma 9 del medesimo articolo 164 prevede che il conducente non possa proseguire il viaggio se non dopo aver provveduto a sistemare il carico, mentre con la norma proposta, allineata alla regola generale, valida per ogni tipo di trasporto, per cui il conducente è responsabile della sistemazione del carico, viene disposto che questi si limiti a verificare il corretto carico da parte dei ciclisti. La norma riveste carattere meramente ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Infine, l'articolo 3 modifica l'articolo 175 del codice della strada il quale, nell'elencare i veicoli a cui è vietata la circolazione su autostrade, strade extraurbane principali e su altre strade appositamente individuate, alla lettera *a)* del comma 2 indica i velocipedi, i

ciclomotori e i motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, nulla disponendo in merito ai motocicli non a motore termico quali quelli elettrici. Il relativo vuoto legislativo, la cui risoluzione è oggi affidata all'interpretazione delle Forze dell'ordine e della giurisdizione, con ogni instabile conseguenza anche per i profili di copertura assicurativa in caso di incidente, è dunque colmata per i motocicli a trazione elettrica che non hanno cubatura.

Vi è da rilevare in proposito che le motorizzazioni elettriche sono sempre più diffuse anche all'interno del settore dei motoveicoli: nel 2016, infatti, sono stati venduti 2.408 motoveicoli a trazione elettrica (ciclomotori, motocicli e quadricicli), corrispondenti all'1 per cento del venduto totale. Pur trattandosi di un mercato di nicchia, è interessante osservare che, in termini sia assoluti sia relativi, il peso dell'elettrico nel mercato dei motoveicoli risulta più rilevante rispetto al mercato dell'auto: nel 2016, infatti, sono state vendute 1.403 auto elettriche, corri-

spondenti a meno dello 0,1 per cento dell'immatricolato complessivo.

Pertanto, alla luce di questi dati, considerato che l'articolo 175 del codice dispone limitazioni e divieti alla circolazione sulle autostrade e sulle strade extra-urbane, con la proposta normativa si consente la circolazione sulle autostrade e sulle strade extra-urbane principali a motocicli con motore elettrico di potenza superiore a 11 kW, prevedendo il divieto di circolazione laddove i motoveicoli in questione abbiano una potenza inferiore o uguale a 11 kW.

Si evidenzia che, ad oggi, non è possibile affidarsi ad una tabella di comparazione tra cilindrata di motori termici e potenze dei motori elettrici, in quanto troppe sono le differenze tecnico-ingegneristiche delle due tipologie di motori; pertanto, si è optato per una potenza superiore agli 11 kW in quanto i motocicli con tale motorizzazione possono essere condotti esclusivamente dai maggiorenti, così come i motocicli con cilindrata superiore a 150 centimetri cubici ammessi, infatti, a circolare nelle strade su indicate.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

*(Modifiche agli articoli 6, 7 e 182 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di circolazione di velocipedi)*

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* all'articolo 6, comma 4, lettera *c)*, dopo la parola: «riservare» sono inserite le seguenti: «strade o»;

*b)* all'articolo 7, comma 1, lettera *i)*, dopo la parola: «strade» sono inserite le seguenti: «o corsie»;

*c)* all'articolo 182, dopo il comma *9-bis* sono inseriti i seguenti:

*«9-ter.* Le biciclette possono circolare sulle strade o corsie di cui all'articolo 7, comma 1, lettera *i)*, se le ordinanze comunali adottate ai sensi del medesimo articolo 7, comma 1, sono conformi alle condizioni di sicurezza stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

*9-quater.* Nelle intersezioni semaforizzate, previa apposita ordinanza di cui all'articolo 7, comma 1, la linea di arresto per le biciclette può essere realizzata sulla soglia dell'intersezione ed estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semi-carreggiata, in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli, se sussistono le condizioni di sicurezza stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro dodici mesi dalla

data di entrata in vigore della presente legge, si provvede alle conseguenti modifiche e integrazioni delle disposizioni contenute nel regolamento di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557.

3. Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al comma 2, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con decreto adottato ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le condizioni di sicurezza relative alla sperimentazione delle disposizioni di cui ai commi 9-ter e 9-quater dell'articolo 182 del codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotti dalla lettera c) del comma 1 del presente articolo, alle quali le ordinanze comunali già adottate alla data di entrata in vigore della presente legge si conformano entro i successivi trenta giorni.

#### Art. 2.

*(Modifica all'articolo 164 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sistemazione delle biciclette sui veicoli)*

1. All'articolo 164, comma 2-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «La relativa sistemazione delle biciclette è verificata dal conducente».

#### Art. 3.

*(Modifica all'articolo 175 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali)*

1. All'articolo 175, comma 2, lettera a), del codice della strada, di cui al decreto le-

gislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: «di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico» sono inserite le seguenti: «e di potenza fino a 11 kW se a motore elettrico».