



**DOCUMENTO**

## **SENATO DELLA REPUBBLICA**

**Commissione Ambiente**

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”

AS 1086

*Roma, 14 maggio 2024*

## **PREMESSA**

Il provvedimento in esame, di iniziativa governativa, impatta sull'assetto ordinamentale della sicurezza stradale in ambito urbano e non solo.

Nel corso del confronto tecnico con il MIT, in sede di Conferenza Unificata, sono state avanzate numerose proposte migliorative del testo proposto. Di seguito il riepilogo dei temi e delle puntuali proposte avanzate dai Comuni italiani per rendere efficaci le norme sulla sicurezza stradale in ambito urbano.

Prima di entrare nel merito di tali proposte si vuole in premessa elencare alcuni dati che rendono evidente la necessità di un quadro normativo chiaro ed omogeneo.

Ed infatti, l'incidentalità stradale è da tempo un'emergenza nazionale in Italia e le anticipazioni di ISTAT sul 2022 sono ancora più preoccupanti: per questo la rinnovata iniziativa del Governo, in particolare del Ministero dei Trasporti, è molto importante ed apprezzata da ANCI.

È fondamentale che le nuove norme puntuali di modifica al codice della strada siano efficaci nel ridurre incidenti, morti e feriti e, di conseguenza, vadano a intervenire e incidere su quei fattori che i dati statistici (ISTAT 2021) evidenziano come i più critici e pericolosi per la sicurezza stradale.

Oltre il 94% degli incidenti stradali è dovuto a comportamenti umani sbagliati: per essere efficaci, è quindi necessario concentrarsi su di essi, rispetto ad altri profili.

Nelle strade urbane, i morti sono dovuti nel 24% dei casi a velocità eccessiva, nel 17% a mancata precedenza sulle strisce pedonali, nel 13% ad altre precedenze non rispettate, nel 16% a guida distratta: per essere efficaci nella riduzione degli incidenti più gravi, quindi, bisogna intervenire prima di tutto sul rispetto di queste norme di comportamento.

Le cause più ricorrenti di incidentalità appena citate sono tutti comportamenti attivi: per cui, per essere efficaci, vanno rafforzati la responsabilizzazione individuale e i poteri di controllo del rispetto delle regole (rispetto ai sistemi di sicurezza passiva).

I conducenti ai quali sono imputabili gli incidenti stradali appartengono in oltre il 93% dei casi alla categoria dei conducenti di veicoli a motore. Più del 73% degli incidenti stradali ormai avviene sulle strade urbane: per essere efficaci, è perciò necessario agire sui comportamenti in ambito urbano e potenziare le possibilità di intervento degli Enti locali e delle Polizie Locali che sono l'organo di Polizia Stradale che agisce in maniera esclusiva o prevalente nei contesti urbani; infatti, ISTAT riporta che il 65,4% degli incidenti in Italia è rilevato dalle Polizie Locali.

La maggior parte degli incidenti stradali è dovuta a tre cause, cioè distrazione alla guida (da cellulare), mancata precedenza, eccesso di velocità, che rimane la causa principale di incidenti gravi/mortali: per essere efficaci, è dunque necessario agire con assoluta priorità e incisività su questi comportamenti.

Nei numerosi Comuni che hanno realizzato corsie ciclabili, in segnaletica come introdotte con il D.L. 76/2020, e dove è in crescita l'utilizzo della bicicletta, non vi è un aumento di incidentalità ma, al contrario, la coesistenza tra veicoli a motore e velocipedisti è spesso fonte di riduzione della velocità, incremento di cautela e attenzione da parte degli utenti, di conseguenza di sicurezza per i ciclisti. Ciò è in linea con l'esperienza degli Stati con tassi di incidentalità ben inferiori a quelli italiani, dove - per mettere in sicurezza i ciclisti - è stata promossa la coesistenza tra utenti differenti e la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati.

Passando alle proposte di correttivi e segnalando che sono state per la maggior parte fatte proprie dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Ministero dell'Interno, si riportano di seguito le principali criticità ed ulteriori proposte correttive.

## **Le due principali criticità**

### **1. Criticità sulla sosta limitata e regolamentata**

#### **Osservazioni all'art. 23 del testo circa le proposte di modifica contenute sulla regolazione della sosta regolamentata.**

Al Titolo IV, Capo I, art. 23 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. 23 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»,”

## **2. Criticità su omologazione/approvazione dei dispositivi automatici di controllo della velocità (autovelox)**

*La criticità rappresentata da tempo aveva spinto il MIT ad introdurre una specifica proposta di modifica sul DDL di iniziativa governativa quale misura necessaria ad evitare inutili contenziosi in merito ai dispositivi di controllo di velocità circa la loro omologazione ovvero la loro approvazione.*

*La modifica era contenuta **nell'AC 1435 all'art. 6 comma 1 lett. a) punto 2** che modificava l'art. 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nel senso di seguito indicato:*

***all'art. 142 al comma 6, dopo le parole “debitamente omologate” sono inserite le seguenti parole “o, nelle more dell’emanazione di un regolamento specifico, approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”.***

***Tale proposta di modifica è stata però abrogata nel corso della prima lettura del provvedimento alla Camera dei Deputati.***

**La previsione della omologazione dei sistemi di controllo della velocità è oggi contenuta nel codice della strada e delle due l'una:**

**o si procede con la modifica come sopraesposto oppure, anche su apposita iniziativa, si proceda ad emanare le direttive utili ad omologare tali dispositivi.**

**E' necessario intervenire in modo deciso nella risoluzione di un annoso problema che sta creando incertezza e motivi di contenzioso, da ultimo a**

**seguito della sentenza della ordinanza 10505/2024 della Corte di Cassazione introducendo elementi dannosi per la sicurezza stradale.**

## **PROPOSTE DI EMENDAMENTI**

### **1) ZTL E AREE PEDONALI**

#### **Art. 27.**

*(Modifiche al codice della strada in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade)*

All'art. 27, sopprimere il comma 1.

#### **Motivazione**

La disposizione presenta notevoli criticità perché impatta sulla regolazione di tutte le zone a traffico limitato attualmente istituite dai Comuni italiani introducendo nuovi criteri, peraltro, non immediatamente applicabili ed esponendo gli enti responsabili all'incertezza della regolazione e quindi a profili di numerosi contenziosi.

La proposta inoltre come formulata produce l'effetto di restringere fortemente la possibilità di istituire le zone a traffico limitato (inserendo una serie di clausole e presupposti) e riduce l'autonomia dei Comuni nella regolamentazione limitando fortemente la possibilità di attuare politiche integrate della mobilità a livello territoriale.

Le ZTL rappresentano una leva fondamentale di gestione integrata della mobilità urbana, che in decenni ha dimostrato tutta la sua efficacia e importanza nel contenere gli effetti negativi del traffico in termini di inquinamento, congestione e incidentalità stradale.

Rendere più difficile la regolazione del traffico motorizzato nelle città rischia di avere come effetto di peggiorare la sicurezza stradale nelle aree urbane.

Inoltre, il decreto-legge 16/06/2022 n. 68 convertito con modificazioni dalla Legge 05/08/2022 n. 108/2022 all'art. 7, comma 1, ha già introdotto modifiche all'art.7 comma 9 del Codice della Strada demandando ad un Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti linee guida in materia di ZTL tariffate. Tale Decreto è ora in fase di pubblicazione. Ulteriori sovrapposizioni con modifiche normative della regolazione rischia fortemente di inserire elementi caotici bloccando, di fatto, il percorso avviato sulla parte di ZTL sottoposto a tariffa.

#### **EMENDAMENTO (in subordine)**

All'art. 27, comma 1 sostituire la lett. a) con la seguente:

a) al comma 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

*“b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli nei casi in cui risulti necessario ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio culturale, o prevenire e ridurre la congestione veicolare e l'incidentalità stradale nel rispetto delle linee guida di indirizzo adottate con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.*

### **Motivazione**

La proposta rivede le attuali regolazioni di zone a traffico limitato istituite dai Comuni italiani rafforzando l'ambito e i criteri fornendo agli enti responsabili della regolazione le linee guida adottate con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Le ZTL rappresentano una leva fondamentale di gestione integrata della mobilità urbana, che in decenni ha dimostrato tutta la sua efficacia e importanza nel contenere gli effetti negativi del traffico in termini di inquinamento, congestione e incidentalità stradale.

La proposta è allineata con il decreto-legge 16/06/2022 n. 68 convertito con modificazioni dalla Legge 05/08/2022 n. 108/2022 all'art. 7, comma 1, che ha già introdotto modifiche all'art.7 comma 9 del Codice della Strada demandando ad un Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti linee guida in materia di ZTL tariffate.

## **2. ZTL e veicoli ibridi**

### **Art. 27.**

*(Modifiche al codice della strada in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade)*

All'art. 27, comma 1 dopo la lettera b) inserire una nuova lettera c)

c) al comma 9-bis le parole «ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida» sono sostituite con le parole «ai veicoli a propulsione elettrica o ad idrogeno, e in generale a zero emissioni inquinanti».

### **Motivazione**

Il comma 9-bis dell'art. 7 del Codice della Strada prevede che nelle ZTL istituite dai Comuni di cui al comma 9 dell'art. 7, debbano sempre consentire l'accesso libero ai veicoli elettrici o ibridi. Se tale scelta potrebbe essere valida quale indirizzo di incentivo per i veicoli ad emissioni zero, nelle ZTL a motivazione esclusivamente ambientale, si segnala che la definizione di veicolo ibrido è utilizzata anche per veicoli a notevole emissione inquinante e dove la propulsione elettrica è minima. Si richiede in generale di prevedere tale incentivo per una diffusione – comunque limitata nel tempo – per i veicoli elettrici e ad idrogeno e comunque per quei veicoli la cui emissione in atmosfera sia pari a zero.

Si precisa che la disposizione non è opportuna per le ZTL sorrette da altre motivazioni ad esempio di sicurezza stradale, di congestione, di tutela del patrimonio culturale allineando la previsione con il decreto-legge 16/06/2022 n. 68 convertito con modificazioni dalla Legge 05/08/2022 n. 108/2022 all'art. 7, comma 1, che ha già introdotto modifiche all'art.7 comma 9 del Codice della Strada demandando la specifica regolazione in materia di ZTL tariffate.

### 3. **Sanzioni per violazioni plurime di ZTL e aree pedonali**

#### **Art. 10.**

*(Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico)*

All'art. 10, comma 1, lettera e), capoverso 2-bis) le parole “una sola sanzione per ciascun giorno di calendario,” sono sostituite dalle parole “una sola sanzione per ogni periodo inferiore ad un’ora,”

#### **Motivazione**

La disposizione modifica la proposta di una sola sanzione in un giorno di calendario perché riduce in modo irragionevole l'efficacia deterrente della sanzione e paradossalmente favorisce gli accessi non autorizzati a ZTL e aree pedonali, consentendo ai conducenti di veicoli non autorizzati di entrarvi anche ripetutamente nella stessa giornata ‘al costo’ di una sola sanzione (anziché, com'è correttamente nel codice vigente, di una sanzione per ciascun accesso non autorizzato). 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.

La proposta di considerare l'errore materiale da parte dei conducenti degli autoveicoli si basa su una ragionevole frazione oraria che per l'appunto non può superare i 60 minuti.

### 4. **DISPOSITIVI DI CONTROLLO AUTOMATICO PER IL CONTRASTO USO CELLULARE ALLA GUIDA**

#### **Art. 10.**

*(Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico)*

All'art. 10, comma 1, lettera f), dopo il numero 1) è inserito il numero 1-bis: “1-bis) accertamento della violazione di cui all'articolo 173, comma 3-bis, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento e limitatamente alla sperimentazione, almeno triennale, avviata con specifiche linee guida di indirizzo adottate con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno sentito il Garante della protezione dei dati personali e la Conferenza Stato-Città ed Autonomie locali”

#### **Motivazione**

Alla luce dei dati ISTAT sui comportamenti più pericolosi alla guida che causano incidenti stradali, si ritiene indispensabile soffermarsi sull'utilizzo del cellulare mentre si conduce il veicolo considerato ad oggi il principale elemento di distrazione e causa della maggior parte degli incidenti in ambito urbano.

La proposta dedica al tema uno specifico comma proponendo una sperimentazione di almeno tre anni attraverso l'emanazione di linee guida ministeriali utili a rendere

efficaci le modalità per contrastare tali condotte pericolose alla guida mediante dispositivi automatici e senza obbligo di contestazione immediata. Le linee guida saranno sottoposte al parere del Garante della protezione dei dati personali e prevederanno una specifica ulteriore necessaria informazione verso i conducenti degli autoveicoli che saranno della sperimentazione in atto. La proposta affronta in termini proporzionali e seri un fenomeno largamente diffuso in attesa che la stessa evoluzione tecnologica possa portare ad altri accorgimenti sulle dotazioni di sicurezza dei veicoli atti a inibire automaticamente l'utilizzo di dispositivi mobili e smartphone mentre si è alla guida del veicolo attraverso apparecchiature da prevedere a bordo degli stessi veicoli (cellular-block).

## 5. **SOSTA**

### **Art. 23.**

*(Modifiche al codice della strada in materia di disciplina della sosta)*

All'art. 23, comma 1, lettera a), il numero 4. è soppresso

#### **Motivazione**

La disposizione sopprime l'introduzione a livello nazionale dell'obbligo di istituire stalli di sosta gratuiti in totale assenza di criteri che comporta una notevole esposizione di tutti gli enti responsabili della regolazione ad una indeterminatezza nell'adozione dei provvedimenti di competenza e suscettibili di alto tasso di contenzioso. Non sono infatti indicati i criteri con i quali i Comuni possono adottare determinazioni motivate da quali elementi a supporto per fissare invece un numero ovvero una quota di aree da destinare alla libera sosta e senza alcun controllo.

Si rende indispensabile la soppressione del punto per una proposta indeterminata che si limita genericamente ad affermare un non meglio precisato numero (che significa adeguato?) di stalli non assoggettabili a pagamento. E' adeguato 1 su 100? E' adeguato lo stallo a sinistra invece che a destra?

Si propone la soppressione per la impraticabilità dell'azione amministrativa conseguente alla sua introduzione su una materia estremamente complessa che impedisce, de facto, la regolazione attraverso la tariffazione della sosta, che è una tipica ed efficace leva di gestione della mobilità urbana e del suolo pubblico di competenza comunale.

### **Art. 23.**

*(Modifiche al codice della strada in materia di disciplina della sosta)*

All'art. 23, comma 1, lettera a), il punto 1.3 è soppresso

#### **Motivazione**

La politica urbana della sosta è una delle componenti, di fondamentale importanza, delle politiche urbane integrate della mobilità e la tariffazione della sosta rappresenta da anni una leva fondamentale per la regolazione di utilizzo nel tempo degli spazi urbani sempre più limitati al crescere della domanda di mobilità attraverso l'uso di

mezzi individuali. La proposta punta a mantenere il governo e l'esercizio di tali politiche ai Comuni e alle loro competenze come responsabili della mobilità locale e come proprietari delle strade, senza alcuna compressione o limitazione dell'autonomia.

### **EMENDAMENTO (in subordine)**

All'art. 23, comma 1, lettera a) il punto 1.3 è sostituito dal 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 nel rispetto delle linee guida di indirizzo per l'attuazione da adottarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate previa intesa in sede di Conferenza Stato-Città ed Autonomie locali»;

#### **Motivazione**

La politica urbana della sosta è una delle componenti, di fondamentale importanza, delle politiche urbane integrate della mobilità e la tariffazione della sosta rappresenta da anni una leva fondamentale per la regolazione di utilizzo nel tempo degli spazi urbani sempre più limitati al crescere della domanda di mobilità attraverso l'uso di mezzi individuali. La proposta punta a facilitare l'esercizio da parte del Comune responsabile della regolazione in forma integrata – cioè che si parla con le altre componenti di regolazione quali le ZTL, le ZTL Tariffate, le infrastrutture di pagamento integrate tra trasporto pubblico locale, parcheggi, veicoli sharing, taxi, aree destinate alla sosta di particolari veicoli trasporto persone, ecc... – il cui insieme ordinato compone la regolazione secondo principi fissati a livello nazionale. Tale esercizio deve poter essere accompagnato e supportato da linee guida di livello nazionale adottate con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti come condivise nella sede propria delle politiche urbane ovvero la Conferenza Stato Città ed Autonomie locali.

#### **Art. 24.**

*(Modifiche al codice della strada in materia di sanzioni per violazioni della disciplina della sosta e delle zone a traffico limitato)*

All'art. 24, comma 1, lettera a), punto 2) il punto 14-ter è soppresso.

#### **Motivazione**

La disposizione sembra poter trovare applicazione solo per le ZTL tariffate a tempo e non per quelle ove i Comuni abbiano previsto il pagamento di una tariffa giornaliera generalizzata. In ogni caso, la previsione di una percentuale di tolleranza non risulta disincentivante con riferimento sia alle politiche di contenimento del traffico veicolare sia rispetto al contenimento delle violazioni delle discipline viabilistiche. Infine, l'introduzione di riduzioni parziali o totali della sanzione in relazione a percentuali del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, renderebbe alquanto complessa e incerta l'individuazione della sanzione da applicare generando confusione, probabili errori e possibile notevole contenzioso.

#### **Art. 24.**

*(Modifiche al codice della strada in materia di sanzioni per violazioni della disciplina della sosta e delle zone a traffico limitato)*

All'art. 24, comma 1, lettera a), il punto 3) è soppresso.

#### **Motivazione**

La disposizione prevede che in caso di violazione della sosta tariffata, quando la violazione della sosta tariffata consiste nel pagamento insufficiente, si prevede l'introduzione di riduzioni parziali o totali della sanzione in relazione a percentuali del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa. Tale proposta rende alquanto complessa e incerta l'individuazione della sanzione da applicare generando confusione, probabili errori e possibile notevole contenzioso, oltre a limitare l'efficacia della sanzione stessa e quindi della norma della sosta regolamentata finalizzata ad un governo della mobilità dei centri urbani e a prevenire la congestione.

### **6. Mobilità sostenibile**

#### **DISCIPLINA DELLA CICLABILITÀ**

#### **Art. 15.**

*(Modifiche alla disciplina della ciclabilità)*

1) All'art. 15, comma 1, riformulare come segue la lettera b), numero 2):

“2) il numero 12-bis) è sostituito dal seguente:

«12-bis) Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra salvi casi particolari, delimitata da una striscia bianca continua o discontinua e contraddistinta dal simbolo del velocipede, destinata alla circolazione, esclusiva, dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile nel breve periodo l'inserimento di una pista ciclabile, oppure laddove la corsia ciclabile garantisce immediata realizzabilità dell'intervento riducendo l'impatto sulle geometrie e funzioni della strada oggetto dell'intervento;»”.

2) All'art. 15:

Sopprimere il comma 2.

#### **In subordine**

1) All'art. 15, riformulare come segue il comma 2:

“2. Le caratteristiche di dettaglio della «Corsia ciclabile» di cui all'articolo 3, comma 1,

numero 12-bis), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, in ambito sia urbano sia extraurbano, sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Nelle more del decreto di cui al periodo precedente, continuano in via transitoria a trovare applicazione le disposizioni previgenti”.

### **3.b) Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile**

#### **Art. 15.**

*(Modifiche alla disciplina della ciclabilità)*

- 1) All'art. 15, comma 1, lettera b), numero 3), la parola “idonea” è sostituita con “destinata”.
- 1) All'art. 15 comma 1, lett. b), numero 3), alla fine del periodo, dopo la parola “velocipedi,” inserire “*contraddistinta dal simbolo del velocipede ed eventualmente da striscia bianca, continua o discontinua*”.
- 2) All'art. 8 comma 1, la lettera c), numero 1), punto 1.2), le parole “nei soli casi in cui non sia possibile o adeguato al caso concreto l'inserimento di piste ciclabili” sono sostituite dalle parole “*indipendentemente dalla larghezza della carreggiata all'interno dei centri storici e delle zone a traffico limitato*”.
- 2) All'art. 15 comma 1, la lettera c), numero 1), punto 1.2), le parole “nei soli casi in cui non sia possibile o adeguato al caso concreto l'inserimento di piste ciclabili” sono sostituite dalle parole “*indipendentemente dalla larghezza della carreggiata all'interno dei centri storici e delle zone a traffico limitato*”.

### **3.c) Zona di attestamento ciclabile**

#### **Art. 15.**

*(Modifiche alla disciplina della ciclabilità)*

- 1) All'art. 15, comma 1, lettera b), numero 55 bis), alla fine del periodo aggiungere le parole “*e alla successiva ripresa in sicurezza della circolazione dei velocipedi per compiere le manovre consentite all'intersezione*”.
- 1) All'art. 15, comma 1, lettera c), numero 1), punto 1.4), sostituire la lettera i-quater): “*istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia, ovvero su strade anche con più di una corsia per senso di marcia nel caso le condizioni lo richiedano per la sicurezza dei velocipedi nelle manovre di svolta a sinistra, con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali, anche al fine di consentire l'accesso dei velocipedi alla predetta zona, è presente, una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile*”.

### **3.e) Strada urbana ciclabile**

#### **Art. 15.**

*(Modifiche alla disciplina della ciclabilità)*

All'art. 15, comma 1, lettera a), al punto E-bis dopo le parole "segnaletica verticale" aggiungere le parole "ed eventualmente orizzontale".

### **3.f) Zona ciclabile**

#### **Art. 15.**

*(Modifiche alla disciplina della ciclabilità)*

- 1) All'art. 15, comma 1, riformulare come segue la lettera b), numero 4), punto 54bis, alla fine del periodo aggiungere le seguenti parole "ed eventualmente da segnaletica orizzontale".
  
- 1) All'art. 15, comma 1, lettera c), numero 2), sostituire con il seguente 11ter:  
"I comuni provvedono a delimitare e disciplinare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico, possono essere adottati i provvedimenti di cui all'art. 3, comma 1, numero 12-ter) e all'art. 7, comma 1, lettere i-bis), i-ter) e i-quater) senza le limitazioni di norma previste per la loro applicazione, purché siano in ogni caso assicurate idonee condizioni di sicurezza anche mediante le predette misure, e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h".

### **3.g) Regime delle precedenza**

#### **Art. 15.**

*(Modifiche alla disciplina della ciclabilità)*

All'art. 15, comma 1, lettera g), art. 145 comma 4-bis, alla fine della frase aggiungere le seguenti parole "e non possono sorpassarli qualora occupino una posizione della carreggiata diversa dal margine destro".

### **3.h) Posizione delle biciclette in carreggiata**

#### **Art. 15.**

*(Modifiche alla disciplina della ciclabilità)*

All'art. 15, comma 1, lettera f), articolo 143, comma 2-bis, alla fine della frase aggiungere le seguenti parole "fatta salva la possibilità di occupare la parte centrale o più interna della corsia stessa per motivi di sicurezza in corrispondenza delle intersezioni e della sosta laterale".

#### **Motivazione**

Le disposizioni attuali restringono pesantemente, e senza aderenza a dati oggettivi

relativi la sicurezza e l'incidentalità, le caratteristiche, i presupposti e le condizioni d'uso delle nuove fattispecie ciclabili introdotte con il D.L. 76/2020 (cd. "Decreto Semplificazioni"), rischiando di generare confusione in un momento in cui anche sul PNRR i Comuni stanno realizzando tanti interventi relativi alle ciclovie anche in segnaletica orizzontale.

Quanto introdotto dal 2020 ad oggi è servito per accelerare, semplificare e rendere di stampo europeo l'infrastrutturazione ciclabile delle città italiane; le modifiche introdotte nel presente disegno di legge rischiano di ridurre la 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, ma in una prospettiva di riduzione delle risorse disponibili.

Concordando su un lavoro necessario di accompagnamento, sensibilizzazione e crescita della domanda e di tutti utenti della mobilità, le nostre proposte vanno nella direzione di lasciare invariate le norme precedenti, salvo poi intervenire in modo più sistemico in sede di approvazione del nuovo codice della strada e dei relativi provvedimenti attuativi, o dove possibile, proporre correttivi puntuali tali da migliorarne l'applicazione.

### **3.d) Corsia bus+bici**

#### **Art. 15.**

*(Modifiche alla disciplina della ciclabilità)*

4) All'art. 15, comma 1, lettera c), numero 1), sopprimere il punto 1.3).

#### **Motivazione**

Si chiede di mantenere la formulazione vigente prevista dalla lettera i-ter, che prevede oggi la possibilità per i velocipedi di circolare sulle strade riservate ai veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto per dare continuità agli itinerari. Si ritengono, infatti, verificate le condizioni di sicurezza posta l'indicazione normativa relativamente al modulo delle strade non inferiore a 4,30 m. Si ricorda in ogni caso che la circolazione promiscua di veicoli del TPL e velocipedi è di fatto già presente sui tratti stradali privi di corsie riservate.

“consentire la circolazione dei velocipedi sulle strade di cui alla lettera i), purché non siano presenti binari tramviari a raso ed a condizione che, salvo situazioni puntuali, il modulo delle strade non sia inferiore a 4,30 m”.

## **7. VELOCITA' IN AMBITO URBANO**

#### **Art. 27.**

*(Modifiche al codice della strada in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade)*

All'art. 27, dopo il comma 2) è inserito un nuovo comma 2-bis)

“2-bis. Al fine di aumentare il livello di sicurezza stradale all'interno dei centri abitati e di rafforzare le misure a tutela della vita umana prevenendo e mitigando gli effetti dannosi di incidenti che coinvolgono, in particolare, gli utenti vulnerabili, in linea con le indicazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità, dell'Unione europea e del Piano nazionale della sicurezza stradale e secondo le migliori tecniche di sicurezza stradale disponibili, all'articolo 142, comma 1, del codice della strada, di cui al

decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane», sono sostituite dalle seguenti: «e, nei centri abitati, ferma restando la competenza degli enti proprietari per la classificazione delle strade, i 30 km/h per le strade urbane di quartiere di tipo E e le strade urbane locali di tipo F, i 50 km/h per le strade urbane di scorrimento di tipo D, con la possibilità di elevare tali limiti massimi, in presenza di comprovate condizioni di sicurezza, fino a 70 km/h per le strade urbane di scorrimento di tipo D e a 50 km/h per le strade urbane di quartiere di tipo E,».

### **Motivazione**

La proposta chiede l'introduzione di alcune norme volte ad affrontare efficacemente il problema della velocità, che, secondo i dati ISTAT, rappresenta la terza causa in assoluto di incidentalità stradale in Italia (oltre, in ogni caso, ad aggravare gli effetti delle altre circostanze), ed è la prima causa degli incidenti mortali sulle strade urbane.

La proposta mira inoltre a differenziare i limiti massimi di velocità all'interno dei centri abitati, mantenendo il limite di 50 km/h (elevabile a 70 km/h) per le strade di scorrimento, che sono appunto destinate per definizione al transito veicolare, e stabilendo il limite di 30 km/h (elevabile a 50 km/h) per le strade di quartiere e locali, che hanno appunto anche funzioni residenziali, commerciali di vicinato, etc.

## **8. Interventi e dispositivi infrastrutturali di moderazione della velocità nei centri abitati**

### **Art. 27.**

*(Modifiche al codice della strada in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade)*

All'art. 27, dopo il comma 2-bis aggiungere il seguente nuovo comma 2-ter:  
"2-ter. All'articolo 42 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

«2-bis. Nei centri abitati, l'ente proprietario della strada può adottare dispositivi ed eseguire interventi infrastrutturali di moderazione del traffico e di rallentamento della velocità, in forma temporanea o definitiva, realizzati in opera o prefabbricati, per l'intera o anche solo per una parte della larghezza della carreggiata o della corsia, in forma estesa in zone o strade o tratti di esse oppure in forma puntuale in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, attraversamenti e altri punti specifici. E' consentita in via ordinaria, in particolare, la realizzazione o l'installazione, nei termini indicati nel periodo precedente, di elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, pavimentazioni con particolari trattamenti superficiali, materiali o colorazioni, disassamenti, chicanes, deviazioni trasversali e restringimenti centrali o laterali della carreggiata, corsia o sezione stradale, isole di traffico e salvagente, ampliamenti e prolungamenti dei marciapiedi, elementi di arredo funzionale o urbano, anche verde.»

### **Motivazione**

Si chiede di dare un'adeguata e diretta copertura legislativa agli interventi di messa in sicurezza e moderazione della velocità sull'infrastruttura stradale in ambito urbano, che risultano fondamentali per ridurre l'incidentalità e migliorare la sicurezza stradale nelle città.

9. **SOSPENSIONE DELLA PATENTE**

**Art. 4.**

*(Modifiche al codice della strada relative all'inserimento della sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché aggravamento delle sanzioni per condotte lesive della sicurezza stradale)*

All'art. 4, comma 2, primo capoverso sostituire le parole

*“Nei confronti dei conducenti di veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, oltre all'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, si applica altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida, nella misura determinata dai commi 2 e 3, in caso di accertamento delle seguenti violazioni: , quando al momento dell'accertamento delle seguenti violazioni dall'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 risulta che il punteggio attribuito alla patente posseduta è inferiore a venti punti per effetto delle decurtazioni subite:”*

con le parole *“Nei confronti dei conducenti di veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, oltre all'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, si applica altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida, nella misura determinata dai commi 2 e 3, in caso di accertamento delle seguenti violazioni:”*

**Motivazione**

Per l'efficacia stessa a fini di deterrenza dei comportamenti individuati dalla norma come maggiormente pericolosi per la sicurezza stradale, si ritiene necessario applicare la nuova sospensione breve della patente in ogni caso di violazione delle norme ivi richiamate e non soltanto in caso di punteggio inferiore a 20 punti, condizione che a quanto noto ricorre in meno del 3% del totale delle patenti in Italia.

10. **CIRCOLAZIONE MEZZI PESANTI IN AREA URBANA**

**Dopo l'articolo 16, aggiungere l'Art. 16 bis:**

**TITOLO II bis**

**DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE DESTINATI AL TRASPORTO DI  
PERSONE E AL TRASPORTO DI MERCI**

**CAPO I**

**EQUIPAGGIAMENTO: DISPOSITIVI DI RILEVAMENTO E DI SEGNALAZIONE  
DEGLI ANGOLI CIECHI**

**“ART. 16 bis**

***(Modifiche in materia di equipaggiamento dei veicoli per la sicurezza della circolazione)***

1. All'articolo 72 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

«1-bis. I veicoli a motore destinati al trasporto di persone o al trasporto di merci aventi almeno quattro ruote di cui lettere b) e c) dell'art. 47 categorie M2, M3, N2, N3, devono essere equipaggiati con segnaletica adesiva, visibile sia lateralmente che sul lato posteriore del veicolo, per consentire agli utenti vulnerabili di cui all'articolo 3, comma 1, numero 53-bis), di individuare gli angoli ciechi. I veicoli delle suddette categorie devono altresì essere dotati di dispositivi di rilevazione degli utenti vulnerabili, da collocare in prossimità della parte anteriore del veicolo o sul lato del marciapiede, in grado di emettere un segnale acustico di allerta.

1-ter. Chiunque circoli con uno dei veicoli di cui al comma 1-bis privo dei dispositivi ivi prescritti o con dispositivi non conformi alle disposizioni stabilite dai decreti che definiscono le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali dei dispositivi di cui al comma 1-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Si applica altresì la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II.

1 - quater. Le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali dei dispositivi di cui all'articolo 72, comma 1-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1 del presente articolo, sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. 3. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano a decorrere dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

1 - quinquies Al fine di promuovere la sicurezza stradale degli utenti vulnerabili è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo per il rimborso di parte del costo sostenuto per l'acquisto dei dispositivi di sicurezza di cui all'articolo 1, con una dotazione di 5 milioni di euro per l'anno 2024 e di 15 milioni di euro per l'anno 2025.

1- sexies Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definiti i criteri e le modalità di erogazione e di ripartizione del fondo di cui al comma 1.

1 - septies Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2024 e a 15 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.”

### **Motivazione**

Così come anche evidenziato dalle analisi sul tasso di incidentalità stradale in Italia riportate nella Relazione Illustrativa al provvedimento presente, e con particolare riferimento alle vittime dei mezzi pesanti, si segnala l'opportunità di inserire nel Codice della Strada, proprio al fine di garantire maggiormente la sicurezza stradale, specifiche disposizioni volte ad attuare le misure già previste dal Regolamento (UE)

2019/2144 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 novembre 2019 riferite ai veicoli M ed N e all'installazione di sistemi avanzati in grado di rilevare il c.d. "angolo cieco" e la presenza di utenti vulnerabili della strada in prossimità dello stesso.

## 11. **PRINCIPI E CRITERI DI DELEGA**

### **Art. 35.**

*(Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale)*

1) All'art. 35, comma 3, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

*“e) revisione della disciplina della circolazione dei dispositivi di micromobilità individuale, al fine 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”.*

1) All'art. 35, comma 3, la lettera i) è sostituita dalla seguente:

*“i) revisione della disciplina della circolazione dei dispositivi di micromobilità individuale, al fine 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”.*

### **Motivazione**

L'esperienza degli Stati con tassi di incidentalità ben inferiori a quelli italiani dimostra che, per mettere in sicurezza i ciclisti, è necessario promuovere fortemente l'uso della bicicletta e ridurre la velocità dei veicoli motorizzati.

Il disegno di legge appare andare nella direzione opposta, alla lettura di quattro 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 2021, 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 e di protezione passiva, rivedere in senso restrittivo le regole di circolazione delle bici, circoscrivere la realizzazione delle infrastrutture ciclabili limitando tra l'altro l'autonomia dei Comuni.

Inoltre, non appare corretto il persistente richiamo congiunto dei velocipedi e dei dispositivi di micro-mobilità elettrica: i primi sono a propulsione umana (totalmente muscolare o, al più, assistita), mentre i secondi sono a propulsione motorizzata. Perciò si ritiene debba essere evitata la sostanziale equiparazione tra le due tipologie di veicoli e l'assoggettamento alle medesime regole.

2) All'art. 35, comma 3, la lettera l) e la lettera t) sono soppresse

### **Motivazione**

L'esperienza degli Stati con tassi di incidentalità ben inferiori a quelli italiani

dimostra che, per mettere in sicurezza i ciclisti, è necessario promuovere fortemente l'uso della bicicletta e ridurre la velocità dei veicoli motorizzati.

Il disegno di legge appare andare nella direzione opposta, alla lettura di quattro 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 2021, 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 e di protezione passiva, rivedere in senso restrittivo le regole di circolazione delle bici, circoscrivere la realizzazione delle infrastrutture ciclabili limitando tra l'altro l'autonomia dei Comuni.

Inoltre la proposta di delega riguarderebbe anche le infrastrutture stradali urbane e gli elementi di arredo urbano, di competenza dei Comuni. Tale provvedimento comprime e limita competenza e autonomia dei Comuni.

### **In subordine**

2) All'art. 35, comma 3, la lettera l) è sostituita dalla seguente:

*“l) adozione di misure per la tutela dell'utenza debole della strada, come definita nel codice della strada, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica, da attuare anche attraverso:*

*1) la revisione delle regole che disciplinano le caratteristiche tecniche e la modalità di circolazione dei velocipedi, delle biciclette a pedalata assistita, dei cicli a propulsione e dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;*

*2) la definizione, previa intesa in sede di Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di linee guida di indirizzo per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori dei veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale, secondo quanto previsto alla lettera o)”.*

3) All'art. 35, comma 3, la lettera o) è sostituita dalla seguente:

*“o) attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nel rispetto delle norme di progettazione stradale vigenti, 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”.*

3) All'art. 35, comma 3, la lettera t) è sostituita dalla seguente:

*“t) attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nel rispetto delle norme di progettazione stradale vigenti, 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”.*

### **Motivazione**

L'esperienza degli Stati con tassi di incidentalità ben inferiori a quelli italiani dimostra che, per mettere in sicurezza i ciclisti, è necessario promuovere fortemente l'uso della bicicletta e ridurre la velocità dei veicoli motorizzati.

Il disegno di legge appare andare nella direzione opposta, alla lettura di quattro 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 2021, 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 e di protezione passiva, rivedere in senso restrittivo le regole di circolazione delle bici, circoscrivere la realizzazione delle infrastrutture ciclabili limitando tra l'altro l'autonomia dei Comuni.

Inoltre, non appare corretto il persistente richiamo congiunto dei velocipedi e dei dispositivi di micro-mobilità elettrica: i primi sono a propulsione umana (totalmente muscolare o, al più, assistita), mentre i secondi sono a propulsione motorizzata. Perciò si ritiene debba essere evitata la sostanziale equiparazione tra le due tipologie di veicoli e l'assoggettamento alle medesime regole.

- 4) Art. 35, comma 3, alla lettera z) sostituire le parole “della circolazione,” con le parole “*della circolazione extra urbana,*”

#### **Motivazione**

La lettera introduce la previsione del miglioramento della fluidità della circolazione mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità. È necessario specificare la previsione all'ambito extra urbano atteso che per gli ambiti urbani invece l'incidentalità è proprio causata dal superamento degli attuali limiti di velocità e si auspica anzi una riduzione degli attuali limiti, proprio a tutela dell'utenza debole. Pertanto, si ritiene indispensabile affinare l'ambito di applicazione all'ambito extraurbano escludendo da questa previsione gli ambiti urbani.

## **12. PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE**

### **Art. 21.**

*(Uso dei pannelli a messaggio variabile con valore prescrittivo)*

All'articolo 21 comma 1 alla terza alinea sopprimere le parole “*e i tempi*”

#### **Motivazione**

Poiché Il comma 3 dell'art. 5 del CDS prevede che “I provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dagli enti proprietari, attraverso gli organi competenti a norma degli articoli 6 e 7, con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali”, quello previsto dal novellando articolo sembrerebbe un provvedimento ridondante rispetto alla disciplina viabilistica cui lo stesso si riferisce, e di natura controversa posto che non sarebbe un provvedimento viabilistico in senso stretto.