



## **DISEGNO DI LEGGE**

**d'iniziativa del senatore PINZGER**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 LUGLIO 2009**

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale

ONOREVOLI SENATORI. - Con il presente disegno di legge si vuole migliorare la sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale e sensibilizzare le autorità affinché contribuiscano con le norme adeguate a tutelare l'utenza non motorizzata.

È necessario che il concetto della mobilità pedonale venga introdotto nella politica dei trasporti per colmare la lacuna del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il quale è stato redatto soprattutto in funzione dei mezzi a motore.

Serve dunque una politica e una pianificazione dei trasporti adatta ai pedoni e ai ciclisti, ma per fare tutto ciò bisogna innanzi tutto riconoscerli come utenti della strada.

In secondo luogo bisogna sensibilizzare la cultura diffusa sul fatto che spostarsi a piedi e in bicicletta è «qualità di vita». Non vi è nulla di più naturale che camminare! Non pone condizioni, non costa nulla ed è alla portata di tutti.

Questo disegno di legge si pone l'obiettivo di riformare il codice della strada al fine di difendere gli spostamenti a piedi e in bicicletta in tutta sicurezza e libertà quale diritto fondamentale. I pedoni sono gli utenti della strada più numerosi perché spesso gli spostamenti iniziano e finiscono con un tratto pedonale. La mobilità pedonale è estremamente importante perché è sostenibile a livello ecologico, sociale ed economico:

- ecologico in quanto la mobilità pedonale non inquina;

- sociale in quanto l'incoraggiamento della mobilità pedonale aumenta la mobilità individuale, la libertà personale e migliora la salute e il benessere fisico;

- economico in quanto la promozione della mobilità pedonale costa poco ed offre molteplici vantaggi.

A tale riguardo è essenziale che la politica dei trasporti tenga meglio conto delle esigenze dei pedoni. Dagli ultimi dati statistici in tema di incidenti stradali si rileva che in Italia, ogni giorno, circa 60 persone vengono investite sulla strada. Di queste oltre 2 al giorno perdono la vita mentre circa 58 devono farsi medicare per lesioni più o meno gravi. Infatti, sebbene in generale i decessi e i feriti in seguito a incidente stradale siano diminuiti, per i pedoni i dati sono invece in aumento. Il dramma reale, però, è costituito dalle quasi certe conseguenze nefaste che si hanno in caso d'urto tra pedone e macchina: la possibilità di sopravvivere è del 50 per cento se si è investiti a soli 30 km orari; del 10 per cento a 50 km orari; nessuna oltre i 60.

Le modifiche del codice della strada dovranno consentire principalmente una maggiore armonizzazione delle norme, una loro semplificazione sostanziale e, in particolare, una maggiore funzionalità al fine di dare risposta ai dettami comunitari di riduzione dell'incidentalità stradale. Ricordiamo infatti i principali obiettivi del codice stesso il quale all'articolo 1, comma 2 prevede che «le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione».

Tante città a livello europeo, ma anche alcune rare città «virtuose» italiane, hanno da tempo puntato sullo sviluppo della mobilità ciclistica per gli spostamenti dei cittadini risolvendo in tal modo la congestione del traffico automobilistico.

È possibile ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico al fine di garantire un ambiente urbano integro e sano non solo adottando misure in favore dei trasporti pubblici ma anche intervenendo in maniera integrata su piani di piste ciclabili e su una politica di reale incentivazione per facilitare l'utenza

debole dei pedoni. Questi infatti soffrono di spazi non adeguatamente pianificati, progettati e realizzati in grado di tutelare la loro sicurezza.

Con il presente disegno di legge si vuole, dunque, modificare il codice della strada per portare al centro delle priorità l'utenza debole.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

*(Finalità)*

1. Al fine di assicurare maggiori tutele all'utenza debole del settore della mobilità cittadina e di migliorare l'efficienza degli spostamenti nelle città, nonché di favorire l'integrazione dei diversi segmenti della mobilità e di renderli tra loro maggiormente compatibili e più sicuri per gli utenti della strada, anche nell'ottica di incentivare lo sviluppo della mobilità ciclistica, la presente legge reca modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

## Art. 2.

*(Modifiche all'articolo 1 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 1 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, le parole: «al principio della sicurezza stradale» sono sostituite dalle seguenti: «ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile»;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. Le regioni, le province e i comuni capoluogo di regione redigono, rispettivamente, un piano regionale, provinciale e comunale della sicurezza stradale in cui sono individuati gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità stradale, sono definite le misure per raggiungere tali obiettivi e sono predisposti gli strumenti per verificarne il conseguimento».

mento. Ai fini della redazione di tali piani, le regioni, le province e i comuni si avvalgono anche delle misure attuate in ambito internazionale, basate su una prassi consolidata e su un'adeguata analisi dei rischi».

### Art. 3.

*(Modifiche all'articolo 2 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 2 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, alinea, le parole: «, tecniche e funzionali» sono sostituite dalle seguenti: «e tecniche»;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche funzionali, nei seguenti tipi:

a) ad esclusivo utilizzo veicolare: strade di cui al comma 2, lettere A e B;

b) strade a prevalente utilizzo veicolare dotate di un itinerario ciclopedonale: strade di cui al comma 2, lettere C e D;

c) strade a prevalente utilizzo dell'utenza debole: strade di cui al comma 2, lettere E e F;

d) strade ad esclusivo utilizzo dell'utenza debole: itinerari ciclopedonali di cui al comma 2, lettera F-bis».

### Art. 4.

*(Modifiche all'articolo 3 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Al comma 1 dell'articolo 3 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifica-

zioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il numero 3) è inserito il seguente:

«3-bis) Attraversamento ciclabile: parte della carreggiata, opportunamente segnalata, sulla quale le biciclette in attraversamento godono della precedenza rispetto ai veicoli.»;

b) al numero 12) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, ad esclusione delle biciclette che possono, previa ordinanza emanata ai sensi dell'articolo 5, comma 3, transitare in entrambi i sensi su strade con limite massimo di velocità pari a 30 km/h»;

c) al numero 17) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «comprese, in ogni caso, le biciclette»;

d) al numero 33) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «e ai bambini in bicicletta fino all'età di dieci anni»;

e) al numero 45), dopo le parole: «attraversamenti pedonali» sono inserite le seguenti: «e ciclabili»;

f) al numero 58), dopo le parole: «dei pedoni» sono inserite le seguenti: «, dei ciclisti».

#### Art. 5.

*(Modifica all'articolo 6 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Alla lettera b) del comma 4 dell'articolo 6 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo la parola: «divieti» è inserita la seguente: «, eccezioni».

## Art. 6.

*(Modifiche all'articolo 40 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 40 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 11, le parole: «che hanno iniziato l'attraversamento» sono sostituite dalle seguenti: «che si accingono ad attraversare la strada»;

*b)* è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«11-bis. Nelle intersezioni semaforizzate, ove possibile, è ammessa, ai fini della sicurezza, la predisposizione a terra di una linea di arresto riservata alle biciclette, opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli, alla quale si accede mediante un apposito tratto di corsia».

## Art. 7.

*(Modifica all'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Il comma 15 dell'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

«15. In assenza di lanterne semaforiche per le biciclette o di altra segnaletica ad esse dedicata, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento dei conducenti degli altri veicoli».

## Art. 8.

*(Modifica all'articolo 47 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. La lettera *c*) del comma 1 dell'articolo 47 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituita dalla seguente:

«*c*) biciclette;».

## Art. 9.

*(Modifica dell'articolo 50 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. L'articolo 50 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Art. 50. - (*Biciclette*). - 1. Le biciclette sono mezzi di trasporto con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano a bordo del mezzo. In particolare, le biciclette a pedalata assistita sono mezzi di trasporto con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione mista muscolare ed elettrica, con motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta e infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.

2. Le biciclette non possono superare 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,20 m di altezza.

3. In caso di utilizzo di rimorchio per il trasporto di cose o di bambini la lunghezza complessiva della bicicletta non può superare i 3,5 m.



4. Chiunque utilizza biciclette non conformi ai requisiti di cui ai commi 1, 2 e 3 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 20 a euro 80».

Art. 10.

*(Modifiche all'articolo 56 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 56 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: «essere trainati» sono inserite le seguenti: «dalle biciclette di cui all'articolo 50,»;

b) al comma 2 è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

«f-bis) rimorchi per trasporto di cose e di bambini, limitatamente alle biciclette di cui all'articolo 50»;

c) al comma 4, dopo le parole «i) ed l),» sono inserite le seguenti: «nonché i rimorchi ad uso esclusivo delle biciclette di cui all'articolo 50».

Art. 11.

*(Modifica all'articolo 61 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Alla lettera c) del comma 1 dell'articolo 61 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il secondo periodo è sostituito dal seguente: «Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci, portabiciclette o portabagagli a sbalzo applicate posteriormente o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente, in deroga alla predetta lunghezza massima secondo diret-

tive stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici».

Art. 12.

*(Modifica all'articolo 68 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Al comma 2 dell'articolo 68 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «dall'articolo 152, comma 1» sono sostituite dalle seguenti: «dall'articolo 377 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495».

Art. 13.

*(Modifiche all'articolo 85 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 85 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Possono essere destinati ad effettuare servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone:

a) i motocicli con e senza *sidecar*;

b) le motocarrozze;

c) i tricicli;

d) i quadricicli;

e) le autovetture;

f) gli autobus;

g) i motoveicoli e gli autoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone;

h) i veicoli a trazione animale».

b) al comma 4, le parole: «un'autovettura adibita» sono sostituite dalle seguenti: «un veicolo adibito».

#### Art. 14.

*(Modifiche all'articolo 126-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 126-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, le parole: «di una somma da euro 263 a euro 1.050» sono sostituite dalle seguenti: «di una somma da euro 1.000 a euro 5.000»;

b) nella tabella, dopo il capoverso: «Art. 154» è inserito il seguente: «Art. 157, Commi 7 e 8, Punti 1».

#### Art. 15.

*(Modifica all'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Al comma 1 dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, 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 le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano,» sono sostituite dalle seguenti: «i 50 km/h per le strade urbane di scorrimento, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, ed i 30 km/h per altre strade urbane, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 50 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano,».

## Art. 16.

*(Modifica all'articolo 145 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Al comma 8 dell'articolo 145 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «, mulattiere e piste ciclabili» sono sostituite dalle seguenti: «e mulattiere».

## Art. 17.

*(Modifica all'articolo 158 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Dopo il comma 4 dell'articolo 158 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

«4-bis. È consentita la sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio; in ogni caso, la bicicletta in sosta non deve recare intralcio ai pedoni e in particolare ai disabili visivi lungo le loro traiettorie di transito preferenziali».

## Art. 18.

*(Modifiche all'articolo 164 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 164 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. Nel caso di autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, in deroga al comma 2, è consentito l'utilizzo di strutture

portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente; tali strutture possono sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore fino ad un massimo di 100 cm dalla sagoma propria del mezzo.»;

b) al comma 6, dopo la parola: «longitudinale» è inserita la seguente: «posteriore»;

c) al comma 9, le parole: «sistemare il carico» sono sostituite dalle seguenti: «verificare la sistemazione del carico».

#### Art. 19.

*(Modifiche all'articolo 182 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 182 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il comma 9 è sostituito dai seguenti:

«9. Le biciclette devono transitare sulle piste loro riservate, quando esistono e sono in perfette condizioni e non sono ostruite od ostacolate, fatto salvo il divieto per particolari categorie di biciclette, con le modalità stabilite nel regolamento.

9-bis. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, gli enti proprietari delle strade devono verificare l'idoneità delle piste e dei percorsi ciclabili di loro competenza ed emettere un apposito certificato di collaudo, redatto da un tecnico abilitato, previa verifica del percorso da eseguire in bicicletta e di cui si deve fare espressa menzione nel certificato. Le piste non collaudate entro il termine fissato dal periodo precedente devono essere dismesse fino al loro specifico collaudo. L'ente proprietario deve inoltre redigere e tenere costantemente aggiornato un elenco delle piste ciclabili certificate ai sensi del presente comma».

## Art. 20.

*(Modifica all'articolo 191 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Il comma 1 dell'articolo 191 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

«1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o che si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o che si trovano nelle sue immediate prossimità, quando ad essi non sia vietato il passaggio».

## Art. 21.

*(Modifica all'articolo 208 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Il comma 4-bis dell'articolo 208 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è abrogato.

## Art. 22.

*(Norme di adeguamento)*

1. Il Governo è autorizzato ad apportare le necessarie modifiche al regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, al fine di adeguarlo alle modifiche apportate dalla presente legge al codice della strada,

di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge le norme del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, relative ai velocipedi devono intendersi riferite alle biciclette.

