



## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa dei senatori BUBBICO, Marco FILIPPI, ARMATO, BOSONE, CAROFIGLIO, CERUTI, FIORONI, GASBARRI, GRANAIOLA, DONAGGIO, LIVI BACCI, MARCUCCI, MARINARO, MERCATALI, PEGORER, RANUCCI, Paolo ROSSI, SCANU, GARRAFFA, SANGALLI, SBARBATI e TOMASELLI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 LUGLIO 2009**

Misure per la sicurezza stradale e la prevenzione degli incidenti per ciclomotori e motoveicoli, nonché delega al Governo in materia di riordino della segnaletica stradale

ONOREVOLI SENATORI. - Il numero degli incidenti con ciclomotori e motoveicoli che si verificano annualmente sulle strade urbane ed extraurbane del nostro Paese, malgrado i vari tentativi di ridurne la portata, quali la recente introduzione della patente a punti, non accenna a diminuire in misura significativa.

Le cause di tali incidenti stradali, che comportano annualmente il decesso di migliaia di nostri concittadini, sono molteplici. Gran parte di questi si verifica sulle strade urbane e una delle cause principali è imputabile al comportamento inadeguato del conducente del ciclomotore o del motoveicolo, spesso indotto in errore dall'imprudenza e dall'intensità del traffico cittadino. Il restante si verifica su strade extraurbane, con una minore incidenza percentuale dei casi sulla rete autostradale.

Rilevante è anche il numero di incidenti che si verificano per cause imputabili allo stato di manutenzione delle superfici stradali, attribuibili in primo luogo alla presenza di avvallamenti e buche sull'asfalto e ad ostacoli accidentali.

Infine, una quota residuale di incidenti è imputabile allo stato psico-fisico del conducente per guida in stato di ebbrezza e per ingestione di sostanze stupefacenti o psicotrope.

A fronte di tali problematiche, pertanto, occorre provvedere con urgenza ad una più attenta gestione del traffico urbano, al miglioramento delle condizioni strutturali delle reti stradali e ad una più accentuata azione di educazione alla guida e di controllo dei comportamenti stradali.

Il presente disegno di legge vuole essere un contributo, seppure parziale, alla soluzione di talune delle problematiche descritte.

Nel merito, all'articolo 1 si prevedono le finalità del provvedimento, ovvero una serie di misure per innalzare il livello di sicurezza delle strade al fine di contenere, per quanto possibile, il numero degli incidenti stradali che vedono coinvolti i conducenti di ciclomotori e motoveicoli. In particolare, viene previsto che gli enti proprietari o concessionari delle strade urbane ed extraurbane, siano tenuti al monitoraggio continuo delle condizioni delle pavimentazioni delle superfici stradali, con l'obiettivo di prevenire il loro deterioramento e di effettuare il rapido ripristino delle condizioni di sicurezza, ricorrendo all'utilizzo delle tecnologie più avanzate per la misurazione dei parametri di sicurezza riconosciuti a livello internazionale; al controllo della segnaletica stradale, in particolare in prossimità delle aree di maggiore rischio di incidenti, con l'obiettivo di ripristinarla laddove deteriorata o mancante, ovvero di adeguarla al fine di innalzare il livello di sicurezza nella guida; all'individuazione delle aree e dei tratti stradali di maggiore rischio per la sicurezza degli utenti della strada e all'abrogazione delle misure necessarie per la rimozione delle situazioni di pericolo; alla costituzione di apposite banche dati per il monitoraggio dei tratti stradali urbani ed extraurbani, mediante le quali avviare le attività di messa in sicurezza di quelli interessati da un'alta incidentalità.

All'articolo 2, si prevedono interventi per il miglioramento delle strutture di sicurezza sulla rete stradale. In particolare, al fine di innalzare il livello di sicurezza delle condizioni di guida per i conducenti di ciclomotori e motoveicoli, sono definite le nuove caratteristiche tecniche delle barriere di contenimento, ovvero dei *guard rail*, che potranno essere installate a decorrere dall'anno 2010.

A tal fine, le nuove barriere di contenimento dovranno essere sottoposte a prove obbligatorie di *crash test* per autoveicoli e motoveicoli, essere prive di spigoli vivi, lamiere taglienti o discontinuità di qualsiasi tipo per tutta la loro lunghezza ed altezza, e facilitare lo scivolamento dei mezzi e delle persone in caso di impatto.

L'articolo 3 contiene una delega al Governo per la revisione l'adeguamento della segnaletica stradale agli *standard* di sicurezza e chiarezza adottati nel resto dei Paesi comunitari, finalizzata a stabilire le nuove modalità di installazione e posizionamento della segnaletica stradale, ad individuare una apposita segnaletica sul livello di pericolosità di ciascun tratto stradale, a prevedere l'installazione della segnaletica turistica in appositi spazi lungo le strade, separata dalla segnaletica stradale e ad individuare le modalità di installazione della segnaletica e cartellonistica pubblicitaria lungo i tratti stradali, prevedendo in particolare il divieto della loro installazione in prossimità della segnaletica stradale di incroci, diramazioni ed accessi alle strade urbane ed extraurbane.

L'articolo 4 reca modifiche al nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, finalizzate a definire la dotazione di sicurezza che ciascun conducente di ciclomotori e motoveicoli sarà tenuto ad utilizzare, in base alla potenza del mezzo utilizzato, al fine di ridurre gli effetti derivanti da un incidente stradale.

L'articolo 5 prevede che a decorrere dal 1° gennaio 2009 siano predisposte apposite campagne di informazione e sensibilizzazione rivolte ai cittadini finalizzata a una maggiore conoscenza dei danni alla salute derivanti dal mancato rispetto delle regole di guida, alla realizzazione e diffusione di programmi volti ad affrontare il problema della guida e degli incidenti stradali e al sostegno di programmi di educazione alla guida, nonché alla realizzazione di campagne di educazione alla guida nelle scuole di ogni ordine e grado.

Infine, l'articolo 6 reca la copertura finanziaria necessaria per l'attuazione del presente disegno di legge.

Per quanto sopra esposto, i promotori auspicano un esame ed un'approvazione in tempi rapidi del presente disegno di legge.

**DISEGNO DI LEGGE**  
—

## Art. 1.

*(Manutenzione delle superfici stradali  
urbane ed extraurbane)*

1. Al fine di migliorare il livello di sicurezza sulle strade urbane ed extraurbane e di ridurre il numero degli incidenti stradali, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti i criteri e le modalità per la manutenzione delle superfici stradali urbane ed extraurbane.

2. Ai fini di cui al comma 1, gli enti proprietari o concessionari delle strade classificate nell'ambito delle categorie A), B), C), D) ed E) ai sensi dell'articolo 2, comma 2, e successive modificazioni, del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di seguito denominato: «nuovo codice della strada», sono tenuti a garantire:

a) il monitoraggio delle condizioni delle pavimentazioni delle superfici stradali, con l'obiettivo di prevenire il loro deterioramento e di effettuare il rapido ripristino delle condizioni di sicurezza ricorrendo all'utilizzo delle tecnologie più avanzate per la misurazione dei parametri di sicurezza riconosciuti a livello internazionale;

b) il controllo della segnaletica orizzontale, in particolare in prossimità delle aree a maggiore rischio di incidenti, con l'obiettivo di ripristinarla laddove deteriorata o mancante, ovvero di adeguarla al fine di innalzare il livello di sicurezza stradale;

c) l'individuazione delle aree e dei tratti stradali di maggiore rischio per la sicurezza degli utenti della strada e l'adozione delle misure necessarie per la rimozione delle situazioni di pericolo;

d) la costituzione di apposite banche dati, da realizzarsi sulla base delle risultanze delle attività di cui alle lettere a), b) e c) del presente comma, per il monitoraggio dei tratti stradali urbani ed extraurbani, mediante le quali avviare le attività di messa in sicurezza dei tratti stradali ad alto tasso d'incidentalità.

3. Ai fini dell'attuazione delle disposizioni di cui al comma 2, lettere a), b), c) e d) del presente articolo, è destinata annualmente una quota non inferiore al 30 per cento dei proventi di cui all'articolo 208, comma 1, del nuovo codice della strada.

4. Ciascuno degli enti proprietari o concessionari di cui al comma 2 è tenuto a comunicare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più soggetti responsabili dell'attuazione delle disposizioni di cui al medesimo comma 2, lettere a), b), c) e d).

5. La mancata attuazione delle disposizioni di cui al comma 2, lettere a), b), c) e d) comporta l'applicazione di apposite sanzioni pecuniarie, non inferiori ad euro 15.000 a carico degli enti proprietari o concessionari di cui al medesimo comma 2, e non inferiori ad euro 2.000 a carico dei soggetti responsabili di cui al comma 4, in caso di accertata responsabilità dei medesimi.

## Art. 2.

*(Interventi per il miglioramento delle barriere di contenimento sulla rete stradale)*

1. Al fine di innalzare il livello di sicurezza delle strade, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da ema-

nare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentite le regioni e gli enti locali, sono definite le caratteristiche tecniche delle barriere di contenimento che i soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, sono tenuti ad installare a decorrere dall'anno 2010. Le suddette barriere devono:

- a) essere sottoposte a prove obbligatorie di *crash test* per autoveicoli e motoveicoli;
- b) essere prive di spigoli vivi, lamiere taglienti o discontinuità di qualsiasi tipo per tutta la loro lunghezza ed altezza;
- c) facilitare lo scivolamento dei mezzi e delle persone in caso di impatto.

2. Con il decreto di cui al comma 1 sono stabilite, altresì, le modalità e le cadenze temporali per la sostituzione obbligatoria, da ultimarsi entro e non oltre il 31 dicembre 2015, delle barriere di contenimento con spigoli vivi, lamiere taglienti o discontinuità di qualsiasi tipo per tutta la loro lunghezza ed altezza, da parte dei soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, installate fino al 31 dicembre 2009.

3. Durante la fase transitoria di cui al comma 2, i soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, sono tenuti ad installare sulle barriere stradali esistenti elementi che favoriscano lo scivolamento dei mezzi e delle persone in caso di impatto.

### Art. 3.

#### *(Delega al Governo per il riordino della segnaletica stradale)*

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, un decreto legislativo recante disposizioni integrative e modificative del nuovo codice della strada in adeguamento nonché volte al riordino della disciplina sulla segnaletica stradale.

2. Il decreto legislativo di cui al comma 1 è adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro per le politiche comunitarie e con gli altri Ministri interessati, sentiti il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

3. Il decreto legislativo di cui al comma 1 si conforma, nel rispetto della normativa comunitaria e delle competenze per materia delle amministrazioni statali, nonché delle attribuzioni delle regioni e degli enti locali, agli obiettivi di tutela della sicurezza stradale e di riduzione dei sinistri derivanti dal traffico veicolare, nonché di maggiore fluidità della circolazione, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

*a)* coordinare e armonizzare la disciplina sulla segnaletica stradale contenuta nel nuovo codice della strada con le altre norme legislative con le norme comunitarie comunque rilevanti in materia;

*b)* individuare le tipologie di segnaletica stradale verticale ed orizzontale da installare sulle strade classificate nell'ambito dei tipi A), B), C, D) ed E) dell'articolo 2, comma 2, del nuovo codice della strada, al fine di assicurare migliori condizioni di sicurezza e accessibilità per gli utenti della strada;

*c)* prevedere le nuove modalità di installazione e posizionamento della segnaletica stradale al fine di assicurare il miglioramento delle condizioni di informazione per gli utenti della strada;

*d)* individuare una apposita segnaletica, anche elettronica, relativa al livello di pericolosità di ciascun tratto stradale, in grado di attivare negli utenti della rete stradale un maggiore livello di attenzione e di vigilanza nei confronti di eventuali rischi;

*e)* prevedere l'installazione della segnaletica turistica in appositi spazi lungo sulle strade classificate nell'ambito dei tipi A),

B), C, D) e E) dell'articolo 2, comma 2, del nuovo codice della strada, in modo separato dalla segnaletica stradale di cui alla lettera *b*);

*f*) individuare le modalità di installazione della segnaletica e cartellonistica pubblicitaria lungo i tratti stradali, prevedendo in particolare il divieto della loro installazione in prossimità della segnaletica stradale di cui alle lettere *b*) e *d*) del presente comma, nonché le distanze minime del loro posizionamento da incroci, diramazioni ed accessi alle strade classificate nell'ambito dei tipi A), B), C, D) ed E) dell'articolo 2, comma 2, del nuovo codice della strada;

*g*) prevedere l'utilizzazione obbligatoria di vernici abrasive per la segnaletica stradale orizzontale al fine di assicurare migliori condizioni di sicurezza per gli utenti della strada;

*h*) individuare i soggetti preposti al controllo e alla verifica del rispetto delle disposizioni di cui alle lettere *c*) e *d*), nonché le sanzioni e i relativi poteri sanzionatori.

4. Il Governo trasmette alle Camere lo schema del decreto legislativo di cui al comma 1, per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari che si pronunciano entro il termine di trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso inutilmente tale termine, il decreto legislativo può essere comunque emanato.

5. Entro un anno dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1, e nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi stabiliti dalla presente legge, il Governo può emanare disposizioni integrative o correttive del decreto legislativo medesimo, sulla base di una relazione motivata presentata alle Camere dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che individua le disposizioni del decreto su cui si intende intervenire e le ragioni dell'intervento normativo proposto.



## Art. 4.

*(Modifiche al nuovo codice della strada in materia di dotazione di sicurezza per i conducenti di ciclomotori e motoveicoli)*

1. Al fine di garantire l'utilizzo delle più avanzate dotazioni di sicurezza da parte dei conducenti di ciclomotori e di motoveicoli, l'articolo 171 del nuovo codice della strada è sostituito dal seguente:

«Art. 171. - *(Dotazione necessaria per la conduzione di veicoli a due ruote).* - 1. Durante la marcia, ai conducenti e agli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli è fatto obbligo di indossare, oltre a un casco protettivo, regolarmente allacciato e conforme a uno dei tipi omologati ai sensi della vigente normativa, i seguenti indumenti:

a) per i veicoli da 11 Kw a 25 Kw: guanti per la protezione delle mani e giacca tecnica con protezioni per spalle e gomiti;

b) per i veicoli da 25 Kw a 52 Kw: guanti per la protezione delle mani e giacca tecnica dotata di paraschiena integrale e di protezioni per spalle e gomiti;

c) per i veicoli oltre 52 kw: guanti per la protezione delle mani e una tuta tecnica o una giacca tecnica dotata di paraschiena integrale e di protezioni per spalle e gomiti, nonché pantaloni tecnici con protezioni per fianchi e ginocchia.

3. Sono esenti dagli obblighi di cui al comma 2 i conducenti e i passeggeri:

a) di ciclomotori e motoveicoli a tre o quattro ruote dotati di carrozzeria chiusa;

b) di ciclomotori e motoveicoli a due o a tre ruote dotati di cellula di sicurezza a prova di incidente, nonché di sistemi di ritenuta e di dispositivi atti a garantire l'utilizzo del veicolo in condizioni di sicurezza, secondo le disposizioni del regolamento.

4. Chiunque viola le presenti norme è soggetto alla sanzione amministrativa del paga-

mento di una somma da euro 74 a euro 299. Quando il mancato uso degli indumenti e del casco riguarda un minore trasportato, della violazione risponde il conducente.

5. Chiunque importa, produce per la commercializzazione sul territorio nazionale ovvero commercializza indumenti e caschi protettivi per motocicli, motocarrozette o ciclomotori di tipo non omologato, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 779 a euro 3.119.

6. Gli indumenti e i caschi di cui al comma 5 del presente articolo sono soggetti al sequestro ed alla relativa confisca, ai sensi delle norme di cui al titolo V, capo I, sezione II».

#### Art. 5.

##### *(Campagne di informazione e di educazione alla guida)*

1. A decorrere dal 1° gennaio 2010, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, sentite l'Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici (ANIA) e le associazioni impegnate nella tutela degli utenti della strada, predispone apposite campagne di informazione e sensibilizzazione ai cittadini finalizzate:

a) alla conoscenza dei danni alla salute derivanti dal mancato rispetto delle regole di guida;

b) alla realizzazione e diffusione di programmi finalizzati ad affrontare il problema della guida e degli incidenti stradali;

c) a sostenere e coadiuvare i programmi di educazione alla guida.

2. Le campagne di informazione di cui al comma 1 possono essere effettuate anche mediante accordi di programma con la RAI-Radiotelevisione italiana Spa e con la Federazione italiana editori giornali (FIEG).

3. Per le finalità di cui al comma 1, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro del lavoro, della salute

e delle politiche sociali, predispone altresì campagne di educazione alla guida nelle scuole di ogni ordine e grado, tenendo conto delle iniziative nazionali ed internazionali promosse per la prevenzione degli incidenti stradali.

Art. 6.

*(Copertura finanziaria)*

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari a 75 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa al Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

