

XVIII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

PROPOSTA DI LEGGE N. 1051

d'iniziativa dei deputati

DE LORENZIS, D'UVA, MOLINARI, SCAGLIUSI, MACCANTI, BARBUTO,  
LUCIANO CANTONE, DE GIROLAMO, FICARA, GRIPPA, LIUZZI, MARINO,  
RAFFA, PAOLO NICOLÒ ROMANO, SERRITELLA, SPESSOTTO, TERMINI

**Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30  
aprile 1992, n. 285, in materia di sicurezza della circolazione e del  
trasporto delle biciclette**

Presentata il 2 agosto 2018

Onorevoli Colleghi! — La presente proposta 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 della strada» o «codice»), intende migliorarlo, adeguandolo alle esigenze emerse in questi ultimi anni, soprattutto con l'intento di aumentare la sicurezza stradale, con particolare riguardo all'ambito urbano a favore dell'utenza cosiddetta «vulnerabile».

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

Come riportato dall'Istituto nazionale di statistica, nell'Unione europea il numero delle vittime di incidenti stradali è diminuito nel 2017, seppure in

---

misura contenuta: complessivamente, i morti sono stati 25.315 contro 25.720 nel 2016. Nel confronto tra il 2017 e il 2010, anno di riferimento della strategia europea per la sicurezza stradale, i decessi si sono ridotti del 19,9 per cento a livello europeo e del 17,9 per cento in Italia. Per ogni milione di abitanti, nel 2017 si sono contati 49,7 morti per incidente stradale nell'Unione europea e 55,8 nel nostro Paese, che è sceso dal quattordicesimo al diciottesimo posto della graduatoria europea. Tra il 2016 e il 2017, il numero delle vittime è diminuito dell'1,6 per cento nell'Unione europea ed è aumentato, invece, del 2,9 per cento in Italia.

Tra il 2010 e il 2017 la riduzione media annua del numero delle vittime della strada è stata del 3,1 per cento nei ventotto Stati dell'Unione europea e del 2,8 per cento in Italia: tali variazioni sono comunque inferiori a quelle stimate necessarie per raggiungere l'obiettivo europeo di dimezzare il numero dei morti in incidenti stradali entro il 2020. Per rispettare l'obiettivo fissato, nel periodo 2018-2020 il numero delle vittime nell'Unione europea e in Italia dovrebbe ridursi, in media annua fino al 2020, di circa il 15 per cento.

Inoltre, l'Istituto nazionale di statistica certifica che il 40,8 per cento degli incidenti è causato da tre tipi di comportamenti scorretti, che sono quindi quelli più ricorrenti, costituiti rispettivamente 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 della disciplina della circolazione che più frequentemente sono sanzionate sono l'eccesso di velocità, il mancato utilizzo dei dispositivi di sicurezza e l'uso del telefono mobile 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 nelle autostrade.

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

ciclisti (oltre il doppio rispetto a quello degli occupanti di autovetture), mentre esso è 0,7 per gli occupanti delle autovetture. Nel 2017 sono aumentate le vittime tra i pedoni (+5,3 per cento rispetto al 2016). Ogni anno muoiono sulle strade 170 minori.

La classe di utenti che ha presentato i maggiori guadagni in termini di riduzione della mortalità negli ultimi diciassette anni è stata quella degli automobilisti (-61,9 per cento dal 2001); invece quella più penalizzata è rappresentata dai ciclisti (-30,6 per cento dal 2001).

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, corrispondenti all'1,1 per cento del prodotto interno lordo del nostro Paese.

Da questi dati risulta evidente la necessità morale, che incombe al legislatore, di intervenire per creare le condizioni più favorevoli per la riduzione della mortalità causata 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 degli 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 delle 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 i bambini, gli anziani e le persone disabili. L'assenza di sicurezza stradale, inoltre, è il motivo principale per cui i cittadini italiani rinunciano a utilizzare la bicicletta in luogo dell'automobile anche quando non è necessario il suo uso: pertanto, il suo incremento produce un circolo virtuoso che si autoalimenta in maniera positiva.

Gli effetti positivi della dinamica riassunta nell'espressione *safety in numbers* derivano sia dalla maggiore soglia di attenzione degli automobilisti e degli altri utenti della strada durante la circolazione, sia dalla riduzione delle velocità istantanee del flusso veicolare in ambito urbano, che non incide sulle velocità medie e quindi sui tempi di percorrenza.

Inoltre, ovviamente, l'aumento ha altri indiscussi vantaggi che risultano egualmente di utilità per tutte le categorie di utenza, compresi gli

---

automobilisti. Tra questi giova 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, la riduzione dei consumi energetici nazionali, 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 il degrado, il vandalismo e la microcriminalità.

All'articolo 1, comma 1, lettere a) e b), della proposta di legge viene sanata una difformità lessicale degli articoli 6 e 7 del codice della strada in materia di circolazione, rispettivamente, fuori dei 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 riguardino «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 nell'articolo 182 del codice della strada in materia di circolazione delle biciclette, volti, nel complesso, a promuovere la mobilità ciclistica in ambito urbano, favorendo la circolazione e la sicurezza di tali mezzi, in coerenza con i principi della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale e con l'obiettivo di promuovere l'uso dei velocipedi, ora espressamente previsti dall'articolo 1, comma 2, del codice della strada, a seguito della recente approvazione della legge 11 gennaio 2018, n. 2, recante disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della

rete nazionale di percorribilità ciclistica, nonché in analogia con normative vigenti, sperimentazioni condotte e ricerche effettuate in numerosi altri Stati dell'Unione europea, con esito positivo anche sotto il profilo della sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada.

Nello specifico, con l'introduzione del comma 9-ter nell'articolo 182 si estendono l'accesso e la circolazione delle biciclette nelle corsie o strade riservate a veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto nei centri abitati, solo a seguito di ordinanze motivate del comune, adottate previa valutazione delle condizioni di sicurezza; con l'introduzione del comma 9-quater si prevede altresì che nelle intersezioni semaforizzate, in base ad 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 a veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto e la segnalazione della cosiddetta «casa avanzata» saranno realizzate 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 di strutture porta-biciclette applicate a sbalzo anteriormente sugli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, 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 impiegati dalle aziende di trasporto pubblico locale e regionale e dalle altre società di trasporto di passeggeri, al pari di quanto accade con successo in altri Paesi. Questa norma consentirà la diffusione dell'adozione di portabiciclette da montare anteriormente a sbalzo sugli autobus, in modo che, ove il trasporto delle biciclette 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 bicicletta al seguito. In questo modo, si evita che la presenza delle biciclette a bordo, in special modo di quelle non pieghevoli, riduca lo spazio a disposizione dei passeggeri e, ove sia già consentito il trasporto a bordo, si amplia 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 nell'articolo 164 del codice della strada consentendo l'utilizzo di strutture porta-biciclette applicate a sbalzo anteriormente sugli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea. 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 e 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 sono quelli elettrici. Il relativo vuoto legislativo, la cui risoluzione è oggi affidata

all'interpretazione delle Forze di polizia e della giurisdizione, con ogni instabile conseguenza anche per i profili di copertura assicurativa in caso di incidente, è dunque colmato 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'automobile: nel 2016, infatti, sono state vendute 1.403 automobili elettriche, corrispondenti 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 extraurbane, con la proposta normativa si consente la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali a motocicli con motore elettrico di potenza superiore a 11 kW, prevedendo il divieto di circolazione laddove i motoveicoli in questione abbiano potenza inferiore o eguale a 11 kW.

Si evidenzia che, attualmente, non è possibile affidarsi a 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 il limite di potenza di 11 kW in quanto i motocicli con tale potenza possono essere condotti esclusivamente dai maggiorenni, così come i motocicli con cilindrata superiore a 150 centimetri cubici, ammessi, infatti, a circolare nelle strade sopra indicate.

Si è valutata anche l'opzione per una potenza inferiore, ma ciò significherebbe consentire l'accesso nelle autostrade e nelle strade extraurbane a più di un milione di motocicli la cui conduzione è operata per la maggior parte da minorenni, con gravi conseguenze sui livelli della sicurezza stradale.

---

Anche tale norma riveste carattere meramente ordinamentale e pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

## PROPOSTA 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. Con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, la circolazione delle biciclette può essere consentita anche sulle strade o corsie di cui al medesimo articolo 7, comma 1, lettera i).

9-quater. Nelle intersezioni semaforizzate, sulla base di apposita ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, 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. La linea di arresto avanzata,



denominata "casa avanzata", può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o eguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il regolamento di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557, è adeguato alle disposizioni del comma 9-quater dell'articolo 182 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1 del presente articolo. Le ordinanze comunali adottate a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto previsto dal primo periodo si conformano alle disposizioni in esso contenute.

3. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto adottato ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, stabilisce le direttive necessarie per l'attuazione, in via sperimentale, del comma 9-quater dell'articolo 182 del medesimo codice, introdotto dal comma 1 del presente articolo. Le ordinanze comunali adottate a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto previsto dal primo periodo si conformano alle direttive in esso contenute.

Art. 2.

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

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

**Art. 3.**

(Modifica all'articolo 175 del codice 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. Alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 175 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: «150 centimetri cubici se a motore termico» sono inserite le seguenti: «e di potenza fino a 11 kW se a motore elettrico»;

b) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «e di potenza fino a 11 kW se a motore elettrico».