

XVII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI N. 73

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

REALACCI, ANZALDI, ARLOTTI, BARETTA, BARGERÒ, BERLINGHIERI, BINI, BOCCI, BONACCORSI, FRANCO BORDO, BORGHÌ, BURTONÈ, CARRA, CARRESCIA, CIMBRO, COCCIA, COMINELLI, MARCO DI MAIO, D'INCECCO, ERMINI, FAMIGLIETTI, FARAONE, FEDI, FIANO, FOLINO, FREGOLENT, GADDA, GASPARINI, GENTILONI SILVERI, GIACHETTI, GIAMMANCO, GINOBLE, GIULIETTI, GNECCHI, GRASSI, GUERRA, IORI, KYENGE, LODOLINI, LOSACCO, MARAZZITI, MARCON, MARTELLA, MARTELLI, MATTIELLO, MELILLA, PARIS, PELLEGRINO, PICCOLI NARDELLI, GIUDITTA PINI, QUARTAPELLE PROCOPIO, RICHETTI, SBROLLINI, SENALDI, TARICCO, VALIANTE, VENTRICELLI, VIGNALI, ZANIN, ZARDINI

Introduzione del titolo V-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante disposizioni per la tutela e lo sviluppo della mobilità ciclistica

Presentata il 15 marzo 2013

Onorevoli Colleghi! La presente proposta di legge ha lo scopo di recepire nella nostra legislazione le richieste formulate nell'appello «Salviamo i ciclisti». In sostanza si vuole intervenire per fermare il drammatico numero di incidenti, spesso mortali, del quale sono testimoni le strade delle nostre città. Il tutto è partito dalla campagna «Cities fit for cycling» del Times a sostegno della sicurezza dei ciclisti. Il noto quotidiano di Londra, il 2 febbraio 2012, dopo un grave incidente subito in novembre da una sua giornalista, aveva aperto la sua homepage con un appello, chiedendo al Governo inglese una serie di azioni da porre immediatamente in campo per tentare di fermare una strage che ha contato, in dieci anni, ben 1.275 ciclisti uccisi.

Successivamente l'appello è arrivato anche in Italia, rilanciato da decine di blogger e di siti dedicati al mondo delle

mobilità ciclistica. Raggiungendo in pochi giorni oltre 20.000 adesioni, che di giorno in giorno stanno aumentando.

Anche perché in Italia il dato inglese drammaticamente raddoppia. In dieci anni in Italia sono stati 2.556 i ciclisti vittime della strada. Nel 2010 il nostro è stato il terzo Paese europeo per numero di morti tra i ciclisti che percorrono le strade, 263 contro i 462 della Germania e i 280 della Polonia. Questi numeri drammatici derivano anche dal cronico ritardo delle nostre città, rispetto al resto dell'Europa, nel dotarsi di piste ciclabili.

È giunto il momento di riconoscere, ad ogni livello amministrativo e politico, la ciclabilità non solo come parte integrante della moderna mobilità quotidiana ma come soluzione efficace e a impatto zero per gli spostamenti cittadini personali su mezzo privato. Deve essere riconosciuto l'elevato valore sociale della mobilità ciclistica. Il suo sviluppo e la sua tutela, nel nostro Paese lungamente sottovalutati e anzi depressi dall'attenzione centrata sulla mobilità a motore gli attuali standard europei, già da anni a livelli altissimi e in Italia quasi inesistenti. La sicurezza delle persone che scelgono di spostarsi in bici deve essere considerata una priorità, da raggiungere soprattutto e in prima battuta attraverso la limitazione e la moderazione del traffico veicolare a motore. L'attenzione del legislatore alla sicurezza si deve concentrare su decise azioni di limitazione della velocità in ambito urbano.

L'approvazione di questa proposta di legge, a costo zero per le casse dello Stato, vorrebbe dire che anche in Italia, finalmente, si vuole favorire la cultura del rispetto delle regole della circolazione stradale, dando maggiore tutela e sicurezza a chi utilizza la mobilità ciclistica, in modo anche da favorirne la sempre maggiore diffusione; inoltre sarebbe anche un contributo a ridurre, ove possibile, la quota di spostamenti su auto privata a vantaggio di un sistema di mobilità che porterebbe innegabili vantaggi da diversi punti di vista, quali, solo ad esempio esplicativo, quelli ambientali e trasportistici.

## PROPOSTA DI LEGGE

### Art. 1.

1. Dopo il titolo V del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

## «TITOLO V-BIS

### Interventi per lo sviluppo e la tutela della mobilità ciclistica

#### Art. 193-bis.

(Finalità).

1. Il presente titolo ha la finalità di favorire la cultura del rispetto delle regole della circolazione stradale, dando maggiore tutela a chi utilizza la mobilità ciclistica, nonché ad incentivare e sviluppare l'uso della mobilità ciclistica.

#### Art. 193-ter.

(Obbligo per gli autotreni, autoarticolati e autosnodati di dotarsi di strumenti tecnici a tutela della mobilità ciclistica).

1. Gli autotreni, gli autoarticolati e gli autosnodati di cui alle lettere h), i) e l) del comma 1 dell'articolo 54 che transitano nelle strade urbane di scorrimento, nelle strade urbane di quartiere e nelle strade locali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere D, E e F, devono essere dotati di sensori, allarmi sonori che segnalino la svolta, specchi supplementari e barre di sicurezza e altri strumenti tecnici, che tutelino la mobilità ciclistica.

#### Art. 193-quater.

(Impiantistica e strumenti tecnici per gli incroci pericolosi).

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni e gli enti locali, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore delle presenti disposizioni, realizza, avvalendosi dell'ISTAT, senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato, il monitoraggio degli incroci più pericolosi affinché entro i successivi tre mesi siano impiantati nelle suddette aree semafori preferenziali per i ciclisti, specchi e altri strumenti tecnici che permettano ai guidatori di autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori di individuare la presenza dei fruitori della mobilità ciclistica.

#### Art. 193-quinquies.

(Monitoraggio della mobilità ciclistica).

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore delle presenti disposizioni, realizza, avvalendosi dell'ISTAT, senza

oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello stato, un'indagine nazionale per determinare il numero di persone che utilizzano la mobilità ciclistica, le aree interessate dalla mobilità ciclistica, il numero totale di chilometri di piste ciclabili e la loro dislocazione nelle diverse aree del Paese, nonché il numero dei ciclisti oggetto di incidenti. Tale indagine ha cadenza annuale ed è illustrata entro il 31 dicembre di ogni anno alle competenti Commissioni parlamentari.

Art. 193-sexies.

(Trasferimento del 2 per cento del budget delle società gestori autostradali per la realizzazione di piste ciclabili).

1. Le società che gestiscono strade e autostrade destinano il 2 per cento del proprio budget agli enti locali per la realizzazione di piste ciclabili. Il Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore delle presenti disposizioni, un decreto che stabilisce le modalità e i criteri per il trasferimento di risorse di cui al presente articolo.

Art. 193-septies.

(Test di guida).

1. Ai fini del rilascio della patente di guida è obbligatoria la partecipazione a un corso di formazione, atto a migliorare la sicurezza per quanti usufruiscono della mobilità ciclistica.

Art. 193-octies.

(Limiti di velocità in aree residenziali).

1. Gli autoveicoli che transitano nelle strade urbane di quartiere e nelle strade locali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere E e F, hanno l'obbligo del limite di 30 km/h di velocità massima nelle aree residenziali.

Art. 193-novies.

(Affidamento ad aziende private e pubbliche della realizzazione e gestione delle piste ciclabili).

1. Le aziende private o pubbliche o le persone fisiche possono sponsorizzare la creazione di piste ciclabili e superstrade ciclabili anche attraverso l'attività di gestione di noleggi biciclette nelle suddette aree.

Art. 193-decies.

(Istituzione di un responsabile per la mobilità ciclistica).

1. Le imprese e gli enti pubblici di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 179 del 3 agosto 1998, individuano un responsabile con specifiche competenze in materia di mobilità ciclistica.

2. All'interno delle strutture di supporto e coordinamento di cui all'articolo 3, comma 3, del citato decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, sono individuate specifiche responsabilità con competenze sulla mobilità ciclistica.

Art. 193-undecies.

(Aumento delle sanzioni amministrative).

1. Le sanzioni amministrative pecuniarie previste dall'articolo 141 sono raddoppiate».

Art. 2.

(Entrata in vigore).

1. Le disposizioni della presente legge entrano in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.