

XVII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI N. 111

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

BRATTI, BRAGA, TINO IANNUZZI, MARIANI

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

Presentata il 15 marzo 2013

Onorevoli Colleghi! Con la presente proposta di legge si vuole cercare di colmare il divario che separa il nostro Paese dagli altri Paesi europei in materia di cultura della mobilità, restituendo a quella che viene definita «utenza debole» della strada una pari dignità rispetto all'utenza motorizzata. È noto infatti che il codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è stato pensato ed elaborato soprattutto in funzione dei mezzi a motore – in primo luogo dell'automobile – realizzando, nella norma e purtroppo anche nella cultura diffusa, una sorta di gerarchia tra le diverse tipologie di utenti, che rischia di avere come risultato una sempre maggiore emarginazione di chi sceglie di utilizzare forme di mobilità sostenibile.

In primo luogo va quindi chiarito che i ciclisti e i pedoni devono essere riconosciuti come utenti della strada alla stregua di tutti gli altri e non essere considerati – come troppo spesso avviene – un «intralcio» alla scorrevolezza del traffico.

Il codice della strada ha quindi bisogno di essere rinnovato per adattarsi a una nuova cultura della mobilità che punti in particolar modo al pieno rispetto della sicurezza e della qualità ambientale.

Le modifiche al codice della strada dovranno consentire soprattutto una maggiore armonizzazione delle norme, una sua semplificazione sostanziale e, in particolar modo, una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di riduzione dell'incidentalità stradale.

Del resto non bisogna dimenticare quali siano 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». Ed è esattamente da queste priorità che bisogna partire per modificare il codice della strada in chiave di sostenibilità. Ciò significa che gli attuali costi economici e sociali (35 miliardi di euro annui) e ambientali (95 miliardi di euro annui) sono da imputare quasi esclusivamente al traffico veicolare mentre tutte le altre modalità di spostamento (collettivo: autobus e treno; non motorizzato: bicicletta e a piedi) non solo potrebbero ridurre tali costi, ma devono trovare nelle scelte politiche e legislative forme di tutela e di incentivazione.

Il codice della strada deve comunque – sempre basandosi sui suoi principi fondatori – perseguire la sicurezza di tutti gli utenti della strada. Da questo punto di vista le statistiche aiutano a verificare l'efficacia dell'impianto normativo preesistente. Le statistiche dicono che alcuni provvedimenti hanno portato miglioramenti, ma che questi miglioramenti non sono sufficienti per il perseguimento degli obiettivi di dimezzamento dell'incidentalità e che, soprattutto, non sono uniformi. L'incidentalità è, infatti, aumentata e non diminuita in ambito urbano e in tale contesto gli incidenti gravi interessano soprattutto l'utenza debole.

Ne consegue che, nel rispetto dei principi generali del codice della strada, i provvedimenti di modifica proposti cercano di rispondere alle seguenti esigenze: facilitare l'utenza debole (se si incentiva e si favorisce questo segmento di mobilità si riduce l'occupazione della strada da parte dei mezzi motorizzati e si fluidifica anche il traffico); integrare i diversi segmenti della mobilità al fine di renderli compatibili e quindi fare sì che la sicurezza degli utenti della strada risulti essere il criterio primario di progettazione.

A questi principi si ispirano le modifiche al codice della strada contenute nella presente proposta di legge. Una proposta di legge attraverso la quale si vuole cercare di avviare un profondo ripensamento delle politiche in materia di governo della mobilità, ribaltandone le priorità e riportando al centro di ogni considerazione la vivibilità delle nostre aree urbane.

PROPOSTA 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. 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 modificazioni, 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, infine, le seguenti parole: «comprese, in ogni caso, le biciclette»;

d) al numero 33) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «qualora siano assenti piste ciclabili 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, le parole da: «Gli autobus» fino a: «Dipartimento per i trasporti terrestri» sono sostituite dalle seguenti: «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 direttive 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: «dell'articolo 152, comma 1» sono sostituite dalle seguenti: «dell'articolo 377 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni».

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 284 a euro 1.133» 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, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla rubrica, le parole: «dei velocipedi» sono sostituite dalle seguenti: «delle biciclette»;

b) il comma 6 è sostituito dal seguente:

«6. Le biciclette appositamente costruite e omologate per il trasporto di altre persone oltre al conducente devono essere condotte, se a più di due ruote simmetriche, solo da quest'ultimo»;

c) 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 esse, 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»;

d) al comma 10, le parole: «di velocipedi» sono sostituite dalle seguenti: «di biciclette».

Art. 20.

(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 introdotte

dalla presente legge al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.