

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1998

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GUIDO DUSSIN, ALESSANDRI, ALLASIA, BITONCI, BONINO, BRIGANDÌ, BUONANNO, CALLEGARI, CHIAPPORI, COMAROLI, CONSIGLIO, CROSIO, DAL LAGO, D'AMICO, LUCIANO DUSSIN, FAVA, FEDRIGA, FOGLIATO, FOLLEGOT, FORCOLIN, FUGATTI, GIDONI, GIORGETTI, GOISIS, GRIMOLDI, LANZARIN, MACCANTI, LAURA MOLTENI, NICOLA MOLTENI, MONTAGNOLI, MUNERATO, PAOLINI, PASTORE, PIROVANO, POLLEDRI, REGUZZONI, RIVOLTA, RONDINI, SIMONETTI, TOGNI, TORAZZI, VANALLI, VOLPI

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni in materia di circolazione delle biciclette e di caratteristiche tecniche delle piste ciclabili

Presentata il 10 dicembre 2008

ONOREVOLI COLLEGHI! — Uno dei più gravi problemi che la politica dei trasporti deve risolvere è la congestione del traffico automobilistico nelle città.

Numerose città europee (Amsterdam, Barcellona, Brema, Copenaghen, Edimburgo, Ferrara, Parma, Graz, Strasburgo eccetera) hanno da tempo puntato sullo sviluppo della mobilità ciclistica per gli spostamenti dei loro cittadini e sono diventate un'oggettiva testimonianza di come la riduzione dell'uso individuale delle automobili sia un obiettivo non solo auspicabile ma anche ragionevole.

In queste città non solo vengono applicate alcune misure in favore dei trasporti pubblici e dell'uso condiviso di au-

tomobili e di biciclette, ma anche misure che cercano di limitare l'uso individuale delle automobili all'interno dei rispettivi centri storici.

Queste iniziative non portano pregiudizio alla crescita economica o all'accessibilità di tali città e delle loro attività commerciali, poiché si è definitivamente compreso che l'uso individuale eccessivo delle automobili non riesce più a garantire la mobilità della collettività.

D'altro canto, dal punto di vista ambientale, l'approccio alla mobilità ciclistica si inserisce perfettamente nel quadro degli accordi internazionali stipulati dall'Unione europea ai fini della riduzione delle emissioni di gas con effetto serra nonché della

legislazione della stessa Unione in materia di tutela della qualità dell'aria.

Oggi è quantomai necessario sostenere e incentivare l'uso delle biciclette per gli spostamenti individuali nelle nostre città. È altresì auspicabile orientare il modo in cui le città (e di conseguenza le grandi aziende) organizzano il loro sistema di trasporti, riconducendo al centro delle scelte immediate e future delle istituzioni pubbliche, l'adozione di politiche sui trasporti maggiormente sostenibili ed equilibrate.

Ciò è, a maggior ragione, necessario se si considera che ai cittadini si devono garantire un ambiente urbano integro e sano e una qualità della vita soddisfacente nelle aree urbane, intervenendo affinché l'aria delle città risponda sempre a parametri qualitativi elevati.

Uno tra i principali punti di arrivo che le istituzioni pubbliche devono perseguire nella loro azione in materia di mobilità, è quello di facilitare gli spostamenti professionali per garantire buone condizioni di sviluppo alla società nonché a garantire a ciascuno spostamenti agevoli per accedere ai servizi e alle attività socio-economici (negozi, scuole, servizi pubblici, attrezzature collettive e luoghi di lavoro).

Oggi il diritto alla mobilità è spesso confuso con il diritto a usare l'automobile in qualsiasi situazione, come se questo fosse un tipo di trasporto « perfetto e insostituibile ».

Ma l'automobile non risponde a tutte le necessità: nelle città, numerose famiglie non possiedono un'automobile o, se la possiedono, molti loro membri non possono utilizzarla poiché, non hanno ancora la patente di guida (bambini, adolescenti) o per altri motivi.

Da un punto di vista collettivo, gli inconvenienti derivanti da un uso poco accorto dell'automobile privata sono notevoli; essa, ad esempio, contribuisce a ridurre lo spazio urbano, consuma molte risorse e inquina l'ambiente. E, a tale proposito, si deve rilevare come l'inquinamento atmosferico e acustico costituisca una minaccia soprattutto per la salute degli individui, oltre che per il patrimonio storico di ogni società.

Il costo umano e economico degli incidenti stradali, inoltre, è sempre molto elevato ed è in gran parte occultato.

Inquinamento atmosferico, emissioni di gas ad effetto serra, rumore e scarsa agibilità negli spostamenti sono le principali problematiche che riscontriamo nelle nostre città e, pertanto, diventa indispensabile l'adozione di misure favorevoli a un ritorno alla bicicletta come mezzo di trasporto urbano.

L'uso della bicicletta nei centri abitati genera un gran numero di vantaggi:

a) economici (diminuzione della quota di bilancio delle famiglie dedicata all'automobile, riduzione delle ore di lavoro perse nel traffico stradale, riduzione dei costi della salute grazie a un'attività fisica regolare eccetera);

b) politici (riduzione della dipendenza energetica, risparmio di risorse energetiche non rinnovabili eccetera);

c) sociali (democratizzazione della mobilità attraverso la maggiore accessibilità delle attrezzature per i giovani e per gli anziani);

d) ecologici.

A livello di città, i vantaggi della bicicletta per la collettività sono principalmente legati alla qualità della vita e dell'ambiente e alle economie generate a lungo termine:

a) riduzione diretta della congestione del traffico, diminuendo il numero di automobili in circolazione;

b) riduzione indiretta della congestione del traffico, aumentando l'attrattiva dei trasporti pubblici per i pendolari grazie all'uso combinato dei trasporti pubblici e della bicicletta;

c) migliore fluidità del traffico e minore inquinamento;

d) economia di spazio e conseguente riduzione degli investimenti e dei costi per la costruzione e la manutenzione delle strade, con la possibilità di reinvestire le somme così risparmiate per aumentare l'at-

trattiva dei centri storici delle città (abitazioni, negozi, cultura e tempo libero);

e) riduzione degli investimenti e dei costi per le imprese (parcheggi) e per i pubblici poteri (parcheggi, manutenzione, nuove infrastrutture eccetera);

f) miglioramento generale della qualità della vita nelle città (riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, riduzione degli incidenti stradali, luoghi pubblici più sicuri in particolare per i bambini);

g) maggiore attrattiva del patrimonio abitativo, in particolare quello destinato e utilizzato dai nuclei familiari;

h) un minore deterioramento del patrimonio storico e costi di manutenzione ridotti.

Anche le imprese possono trarre vantaggi da uno sviluppo della mobilità ciclistica. Esse, infatti, risentono del traffico stradale, in termini di accessibilità ridotta per i loro fornitori e visitatori e, soprattutto, dei loro dipendenti, e in termini di tempo perso nelle consegne delle loro merci.

Poiché i ciclisti sono persone in migliore forma fisica e soprattutto psicologica, le imprese il cui personale usa la bicicletta registrano anche una maggiore produttività.

Tutti questi sono vantaggi che una città che gestisce la mobilità dando il giusto ruolo ai ciclisti dovrebbe sottolineare.

L'equazione « vitalità delle imprese commerciali uguale accesso in automobile » non corrisponde alla realtà.

Al contrario di come si potrebbe supporre, gli spostamenti in bicicletta nelle città possono portare vantaggi importanti anche per le attività commerciali. Il contributo della clientela che arriva con mezzi pubblici, in bicicletta o a piedi è molto sottostimato così come l'impatto negativo per le nostre città e per l'ambiente urbano delle sedi di ipermercati e di migliaia di posti di parcheggio situati in periferia.

Studi realizzati in materia rivelano diversi elementi poco noti.

Innanzitutto si è riscontrato che gli automobilisti non sono migliori clienti degli esercizi commerciali rispetto ai ciclisti, ai pedoni o agli utenti dei trasporti pubblici. Anzi, in alcuni casi, i ciclisti sono addirittura i clienti migliori.

Basti pensare, per esempio, che i ciclisti possono acquistare quantità minori di merci per ogni visita a un esercizio commerciale e che, quindi, vi si recano più regolarmente (undici volte al mese in media contro sette volte in media per gli automobilisti) essendo pertanto esposti più spesso alla tentazione di fare acquisti.

È da sottolineare, inoltre, che la redditività degli esercizi commerciali è legata alla qualità dell'ambiente. In alcune città « virtuose » si è constatato che gli spostamenti di pedoni e di ciclisti all'interno dei quartieri sono fortemente aumentati dopo l'introduzione generale di un limite di velocità di 30 chilometri orari al di fuori delle grandi strade di circolazione. Per gli spostamenti dal domicilio agli esercizi commerciali, questo aumento sfiora talvolta il 40 per cento. Di analoghe dimensioni è l'incremento delle visite agli esercizi commerciali dopo la realizzazione di aree pedonali e la chiusura al traffico di transito.

Uno dei compiti che le istituzioni pubbliche e le organizzazioni di promozione sociale dovrebbero più concretamente svolgere è quello di incentivare un cambiamento culturale e di mentalità in favore di politiche degli spostamenti rispettose dell'ambiente urbano, in particolare tramite l'uso delle biciclette. Questo approccio positivo verso una mobilità fondata sull'uso delle biciclette avrebbe certamente un riflesso vantaggioso per il benessere dei cittadini: l'uso della bicicletta, infatti, come più volte sottolineato, è sinonimo di libertà, di buona salute e di buon umore.

Però è una realtà che, attualmente, la bicicletta è scarsamente utilizzata. Le ragioni di scarso uso risiedono essenzialmente nell'assenza (o scomparsa) di piste ciclabili, che blocca la domanda potenziale nonché nell'aumento del traffico automobilistico, della velocità eccessiva delle automobili e del pericolo che esse rappresentano per i ciclisti.

Intervenendo su questi fattori si potrà rilanciare l'uso della bicicletta presso le persone che desidererebbero utilizzarla, ma che, a fronte dei rischi e delle difficoltà citati, non osano scegliere questa soluzione.

È necessario, pertanto, che nelle città siano prese misure volte a eliminare tutte quelle situazioni che possono rappresentare seri ostacoli alla circolazione ciclistica e, in particolare, interventi integrati basati su piani di piste ciclabili e su una politica di reale promozione dell'uso della bicicletta.

Nello stesso tempo anche il settore privato dovrà essere stimolato a contribuire allo sviluppo di una politica favorevole all'uso della bicicletta, ad esempio indirizzando le imprese a dotarsi di un piano di mobilità per il loro personale orientato in tale senso.

È in questo contesto che nasce la presente proposta di legge, finalizzata a rimuovere gli ostacoli amministrativi e strutturali che impediscono lo sviluppo dell'uso della bicicletta per gli spostamenti dei privati nei centri urbani, provvedimento che, tra l'altro, ha anche lo scopo di far emergere come il peggiore nemico della bicicletta in città non siano le automobili, ma, da un lato, i pregiudizi e, dall'altro, le barriere strutturali, che spesso derivano anche da norme eccessivamente rigide.

Sul tema della mobilità sostenibile in Italia esiste una differenza culturale sensibile rispetto a molte nazioni europee che, fin dagli anni settanta, hanno sperimentato con successo nuovi approcci metodologici.

Il codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e le disposizioni di legge e di regolamento correlate, sono strumenti attraverso i quali le istituzioni preposte, pubbliche e private, possono tradurre nel modo migliore le esigenze di mobilità, nel pieno rispetto della sicurezza e della qualità ambientali.

Quando, ad esempio, l'interpretazione della normativa non è pienamente condivisa, si possono presentare situazioni incongruenti e anche contraddittorie in sede di attuazione della stessa da parte delle amministrazioni cittadine: in alcuni casi ci si può trovare di fronte ad amministra-

zioni che rimangono inerti rispetto alle istanze dei ciclisti, perché molto spesso preoccupate delle loro eventuali responsabilità in caso di adozione di provvedimenti per incentivare l'uso delle biciclette negli spostamenti urbani; in altri casi, invece, ci si può trovare di fronte ad amministrazioni innovative, che sviluppano soluzioni di avanguardia ma che, talvolta, peggiorano la situazione preesistente; in altri casi ancora ci si può trovare di fronte ad amministrazioni intraprendenti, che provano a risolvere i problemi della circolazione applicando con intelligenza anche delle soluzioni, ampiamente collaudate all'estero, ma ancora non espressamente normate in Italia.

Con la presente proposta di legge si vuole dare una prima risposta alle problematiche che impediscono uno sviluppo dell'uso della bicicletta per i trasporti privati nelle città, allo scopo intervenendo sul citato codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e trovando le risposte a tutte le questioni aperte sul tema della mobilità ciclistica. Si tratta di modifiche alla normativa vigente che sono in grado di venire incontro alle esigenze sentite dai ciclisti che, insieme ai pedoni, soffrono di spazi non adeguatamente pianificati, progettati e realizzati. In tale situazione di disagio, la normativa deve presentarsi come un valido supporto, affinché tecnici e amministratori pubblici e privati siano in grado di scegliere, con sufficiente chiarezza interpretativa, le modalità ritenute più idonee per risolvere le problematiche della viabilità.

Le modifiche proposte, al citato codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in conclusione, potranno consentire il raggiungimento di obiettivi fondamentali, tra cui i principali sono:

- a) una maggiore armonizzazione delle norme;
- b) una semplificazione sostanziale delle norme;
- c) una maggiore funzionalità delle norme, al fine di rispondere ai dettami comunitari di riduzione dell'incidentalità stradale.

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, al regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, nonché al regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili, di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557.

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, dopo le parole: « sicurezza stradale » sono inserite le seguenti: « e della mobilità sostenibile »;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. Le regioni, le province e i comuni capoluoghi 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, le parole: « riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali » sono sostituite dalle seguenti: « riguardo alle loro caratteristiche costruttive 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, in fine, 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, ai bambini in bicicletta fino all'età di otto 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 e successive modificazioni, dopo la parola: « divieti » è inserita la seguente: « , eccezioni ».

ART. 6.

(Modifica 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, e successive modificazioni, 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 degli altri veicoli ».

ART. 8.

(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, comprese le biciclette a pedalata assistita, non possono superare 1,30 m. di larghezza, 3 m. di lunghezza e 2,20 m. di altezza.

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

ART. 9.

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

1. L'ultimo periodo della 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, 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 direttive stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale ».

ART. 10.

(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 e successive modificazioni, le parole: « articolo 152, comma 1 » sono sostituite dalle seguenti: « 377 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni ».

ART. 11.

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

1. Nella tabella allegata all'articolo 126-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, dopo il capoverso: « ART. 154 » è inserito il seguente: « ART. 157, commi 7 e 8, punti 1 ».

ART. 12.

(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. 13.

(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. 14.

(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, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

« 4-bis. È consentita la sosta delle biciclette su marciapiede 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. 15.

(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 modifi-

cazioni, 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 80 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. 16.

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

1. All'articolo 182 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

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, solo se in perfette condizioni e non ostruite od ostacolate, fatto salvo il divieto per parti-

colari 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 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. 17.

(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. 18.

(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. 19.

(Modifica all'articolo 51 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

1. Il comma 12 dell'articolo 51 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« 12. È vietata l'apposizione di messaggi pubblicitari sui bordi dei marciapiedi e dei cigli stradali nonché nelle zone dove è consentito il transito delle biciclette ».

ART. 20.

(Modifiche all'articolo 88 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

1. Al comma 3 dell'articolo 88 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) la parola: « velocipedi » è sostituita dalla seguente: « biciclette »;

b) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , e comunque in ogni caso in cui l'attraversamento ciclabile costituisce un pericolo ».

ART. 21.

(Modifiche all'articolo 122 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

1. Al comma 9 dell'articolo 122 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera b):

1) le parole: « dei velocipedi » sono sostituite dalle seguenti: « delle biciclette »;

2) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , ad esclusione dei casi in cui sono presenti attraversamenti che ne assicurino la continuità »;

b) alla lettera c):

1) le parole: « dei velocipiedi » sono sostituite dalle seguenti: « delle biciclette »;

2) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , ad esclusione dei casi in cui sono presenti attraversamenti che ne assicurano la continuità ».

ART. 22.

(Modifiche all'articolo 135 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

1. All'articolo 135 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 8 sono inseriti i seguenti:

« 8-bis. Il segnale PISTA CICLABILE CONSIGLIATA (fig. II.313-bis) indica la presenza di una pista ciclabile consigliata in alternativa al transito in carreggiata, che deve essere posto all'inizio della pista ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso in cui la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento ciclabile. Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PISTA CICLABILE CONSIGLIATA (fig. II.313-ter).

« 8-ter. Il segnale PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE CONSIGLIATA (fig. II.313-*quater*) indica la presenza di una pista contigua al marciapiede consigliata in alternativa al transito in carreggiata, che deve essere posto all'inizio della pista ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso in cui la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento ciclabile. Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE CONSIGLIATA (fig. II.313-*quinquies*).

« 18-*quater*. Il segnale PERCORSO PEDONALE E CICLABILE CONSIGLIATO (fig. II.313-*sexies*) indica la presenza di un percorso ciclabile, in promiscuo con i pedoni, consigliato in alternativa al transito delle biciclette in carreggiata, che deve essere posto all'inizio del percorso ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso in cui la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento. Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PERCORSO PEDONALE E CICLABILE CONSIGLIATO (fig. II.313-*septies*).

b) al comma 13, le parole: « per i velocipedi » sono sostituite dalle seguenti: « per le biciclette »;

c) il secondo periodo del comma 25 è sostituito dal seguente: « I conducenti devono mantenersi vicino al margine destro della corsia di marcia ».

2. Alla voce: « Segnali utili per la guida » degli allegati del titolo I annessi al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, dopo la figura II.313 relativa all'articolo 135 del medesimo regolamento, sono inserite le figure da II.313-*bis* a II.313-*septies* di cui all'allegato A annesso alla presente legge.

ART. 23.

(*Modifiche all'articolo 137 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495*).

1. All'articolo 137 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repub-

blica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5 è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *d-bis*) rosso »;

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

« *8-bis*. Le informazioni da fornire agli utenti sono stabilite dall'ente proprietario della strada secondo uno specifico progetto riferito a un'intera area o a singoli itinerari ».

ART. 24.

(Modifiche all'articolo 140 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

1. Il comma 7 dell'articolo 140 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, è sostituito dai seguenti:

« 7. Le piste ciclabili, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza e una gialla di 30 cm distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile (fig. II.427/b). È possibile colorare di rosso il fondo stradale della corsia ciclabile purché l'ente proprietario della strada provveda alla necessaria manutenzione per garantire nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata e il permanere della visibilità.

7-bis. Nelle zone di attestamento, in prossimità delle intersezioni, è possibile tracciare piste ciclabili anche tra corsie di marcia veicolari; in tale caso le piste ciclabili sono separate dalle corsie di marcia mediante una striscia continua bianca di larghezza pari a quella adottata per le corsie dei veicoli motorizzati. È possibile colorare di rosso il fondo stradale compreso tra le due strisce bianche purché l'ente proprietario della strada provveda alla neces-

saria manutenzione per garantire nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata e il permanere della visibilità ».

ART. 25.

(Modifica all'articolo 144 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

1. All'articolo 144 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« 5-bis. Sulle intersezioni regolate mediante segnali semaforici è altresì possibile tracciare una striscia trasversale di arresto dedicata ai ciclisti prima dell'attraversamento pedonale ad una distanza di 1 m dal limite di questo (fig. II.431/a). In tale caso la linea di arresto dedicata agli altri veicoli deve essere tracciata in posizione arretrata lasciando almeno 3 m di distacco tra le due linee di arresto e deve collegare la pista ciclabile con la striscia longitudinale di separazione dei sensi di marcia ovvero, nei sensi unici, con l'altro margine della carreggiata ».

ART. 26.

(Modifica all'articolo 145 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

1. Al comma 3 dell'articolo 145 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, la parola: « devono » è sostituita dalla seguente: « possono ».

ART. 27.

(Modifiche all'articolo 146 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

1. All'articolo 146 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, la parola: « solo » è soppressa;

b) al comma 3, le parole: « dei velocipedi » sono sostituite dalle seguenti: « delle biciclette ».

ART. 28.

(Modifiche all'articolo 163 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

1. All'articolo 163 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla rubrica, la parola: « velocipedi » è sostituita dalla seguente: « biciclette »;

b) al comma 1, le parole: « per velocipedi » sono sostituite dalle seguenti: « per biciclette »;

c) il comma 2 è sostituito dai seguenti:

« 2. La disposizione delle luci è verticale: bicicletta rossa in alto, bicicletta gialla al centro e bicicletta verde in basso (fig. II.456).

2-bis. Le dimensioni delle lanterne semaforiche per biciclette sono di due formati: normale (fig. II.457) e ridotto (fig. II.457-bis). Il formato ridotto è installato sul punto di attestamento della bicicletta ad un'altezza di 1,20 m da terra. L'uso del formato ridotto è integrativo rispetto a quello normale, che deve essere comunque installato »;

d) il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. Le lanterne semaforiche per biciclette vanno usate solo in corrispondenza di attraversamenti ciclabili semaforizzati ».

2. Alla voce « segnali luminosi » degli allegati del titolo II annessi al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, dopo la figura II.457 è inserita la figura II.457-bis di cui all'allegato B annesso alla presente legge.

ART. 29.

(Modifica all'articolo 178 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

1. Al comma 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, dopo la parola: « veicoli » sono inserite le seguenti: « , incluse sempre le biciclette, ».

ART. 30.

(Modifiche all'articolo 179 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

1. All'articolo 179 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: « nel senso di marcia interessato, » sono inserite le seguenti: « a condizione che non arrechino danni alla circolazione delle biciclette, »;

b) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. Sulle strade dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h si possono realizzare sopraelevazioni di porzioni di strada, con le caratteristiche descritte dal comma 9-bis »;

c) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« 9-bis. Su tutte le strade, con sola eccezione delle strade di cui alle lettere A e B del comma 2 dell'articolo 2 del codice, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare come sistemi di rallentamento della velocità delle modifiche al profilo longitudinale della strada, da realizzare in conglomerato bituminoso, in conglomerato ce-

mentizio o in materiale lapideo. Su tali sistemi si possono disegnare attraversamenti pedonali o ciclabili. Le rampe di collegamento possono essere evidenziate mediante zebrature gialle, parallele alla direzione di marcia, di larghezza uguale a 50 cm per i segni e per gli intervalli ».

ART. 31.

(Modifiche all'articolo 225 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

1. All'articolo 225 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

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

b) al comma 1, le parole: « un velocipede » sono sostituite dalle seguenti: « una bicicletta »,

c) al comma 2, le parole: « i velocipedi » sono sostituite dalle seguenti: « le biciclette »;

d) al comma 3, le parole: « sul velocipede » sono sostituite dalle seguenti: « sulla bicicletta »;

e) al comma 4, le parole: « al velocipede » sono sostituite dalle seguenti: « alla bicicletta »;

f) al comma 7:

1) le parole: « per velocipedi » sono sostituite dalle seguenti: « per biciclette »;

2) le parole: « del velocipede » sono sostituite dalle seguenti: « della bicicletta »;

3) le parole: « per i velocipedi » sono sostituite dalle seguenti: « per le biciclette »;

g) dopo il comma 7 sono inseriti i seguenti:

« 7-bis. Sono altresì consentiti i rimorchi per biciclette per il trasporto di bambini purché la lunghezza della bicicletta,

compreso il rimorchio, non superi 3 m. La larghezza massima totale del rimorchio non deve essere superiore a 75 cm e l'altezza massima, compreso il carico, non deve essere superiore a 1 m. La massa trasportabile non deve essere superiore a 50 kg. Per la circolazione notturna il rimorchio è equipaggiato con i dispositivi di segnalazione visiva posteriore e laterale previsti per le biciclette all'articolo 224.

7-ter. È inoltre consentito agganciare alla bicicletta una seconda bicicletta con una o due ruote, dotata di idonei sistemi di aggancio».

ART. 32.

(Modifiche al paragrafo 8 del titolo V e all'articolo 377 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

1. Alla rubrica del paragrafo 8 del titolo V del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le parole: «dei velocipedi» sono sostituite dalle seguenti: «delle biciclette».

2. All'articolo 377 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla rubrica, la parola: «velocipedi» è sostituita dalla seguente: «biciclette»;

b) al comma 1, le parole: «, che possono essere di intralcio o pericolo per i veicoli che seguono» sono soppresse;

c) i commi 2 e 7 sono abrogati;

d) al comma 4:

1) le parole: «i velocipedi sprovvisti» sono sostituite dalle seguenti: «le biciclette sprovviste»;

2) la parola: «utilizzati» è sostituita dalla seguente: «utilizzate»;

3) la parola: «condotti» è sostituita dalla seguente: «condotte»;

e) al comma 5:

1) alla lettera a), le parole: « del velocipede » sono sostituite dalle seguenti: « della bicicletta »;

2) al secondo capoverso, le parole: « del velocipede » sono sostituite dalle seguenti: « della bicicletta »;

f) al comma 6, le parole: « dei velocipedi » sono sostituite dalle seguenti: « delle biciclette ».

ART. 33.

(Modifiche all'articolo 6 del regolamento di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557).

1. All'articolo 6 del regolamento di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: « dei velocipedi » sono sostituite dalle seguenti: « delle biciclette »;

b) al comma 2:

1) alla lettera a), le parole: « fisicamente invalicabili » sono sostituite dalle seguenti: « di altezza minima pari a 15 cm »;

2) alla lettera b), le parole: « , concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia » sono sostituite dalle seguenti: « di norma in senso concorde e ubicata a destra rispetto a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ».

ART. 34.

(Modifiche all'articolo 7 del regolamento di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557).

1. All'articolo 7 del regolamento di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici

30 novembre 1999, n. 557, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: « dei velocipedi » sono sostituite dalle seguenti: « delle biciclette »;

b) al comma 3:

1) le parole: « di velocipedi a due ruote » sono sostituite dalle seguenti: « di biciclette a due ruote »;

2) le parole: « di velocipedi a tre » sono sostituite dalle seguenti: « di biciclette a tre »;

3) le parole: « dei velocipedi » sono sostituite dalle seguenti: « delle biciclette »;

c) al comma 4, le parole: « fisicamente invalicabile » sono soppresse.

ART. 35.

(Disposizioni di coordinamento).

1. Ferme restando le modificazioni apportate dalla presente legge, nel codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nel regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e nel regolamento di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557, le parole: « velocipedi » e « velocipede », ovunque ricorrano, sono rispettivamente sostituite dalle seguenti: « biciclette » e « bicicletta ».

ALLEGATO A

(Articolo 22, comma 2)

« Fig. II.313-bis



Fig. II.313-quater



Fig. II.313-sexies



Fig. II.313-ter



Fig. II.313-quinquies



Fig. II.313-septies ».

ALLEGATO B

(Articolo 28, comma 2)

«Fig. 457-bis

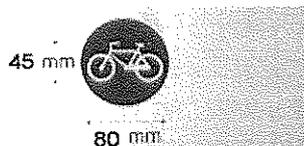


Figura II 457bis Art. 163

**DIMENSIONI DEL SIMBOLO DELLE
LANTERNE SEMAFORICHE PER
VELOCIPEDI (LENTE Ø 100)**

».

€ 0,70



16PDL0018550