

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1265

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MORASSUT, GHIRRA, PASTORELLA, BARBAGALLO, GHIO, ZARATTI, BONELLI, VACCARI, BAKKALI, CASU, ZANELLA, BORRELLI, DORI, EVI, FRATOIANNI, GRIMALDI, MARI, PICCOLOTTI, SERGIO COSTA

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni in materia di limiti di velocità nei centri abitati, di adeguamento delle infrastrutture stradali urbane e di rafforzamento dei controlli per la sicurezza stradale

Presentata il 29 giugno 2023

ONOREVOLI COLLEGHI! – L'idea di modificare la velocità media negli spazi urbani nasce principalmente dall'urgenza di fermare la strage stradale che colpisce soprattutto i centri urbani, con un costo di vite altissimo. Essa, secondo l'Istituto nazionale di statistica, è la prima causa di morte in Italia nei giovani tra 15 e 29 anni, con statistiche inaccettabili: in media, ogni giorno perdono la vita quasi 9 persone ma ci sono feriti gravi in più di 500 casi; solo nel 2021 hanno perso la vita 566 ragazzi a cui si sono aggiunti oltre 60.000 giovani feriti.

Se è statisticamente accertato che nel 55 per cento dei casi mortali nelle città, teatro del 73 per cento delle incidenti, le cause

sono l'eccesso di velocità, la mancata precedenza ai pedoni sugli attraversamenti e la guida distratta, è quindi conseguente stabilire che per ridurre questo rischio sia necessario un provvedimento generale che diminuisca il rischio di mortalità e che il più efficace e diffuso sia quello di abbassare il limite generale di velocità.

A livello scientifico, è stata stabilita come regola quella dei 30 chilometri orari, perché questo è un limite che, senza rallentare la circolazione, diminuisce drasticamente le percentuali di rischio di mortalità: a 30 chilometri orari la mortalità è praticamente residuale e avviene soltanto in meno del 10 per cento dei casi in cui l'impatto

equivale a una caduta dal primo piano, mentre già a 50 chilometri orari la collisione coincide con una caduta dal terzo piano e la probabilità di incidente mortale cresce oltre il 50 per cento.

Per capire l'importanza di questo provvedimento basti considerare che alla velocità di 30 chilometri orari si riesce ad avere una distanza di arresto di 13 metri mentre a 50 chilometri orari non sarà più possibile perché la distanza di arresto è più che doppia e si attesta intorno ai 28 metri. Inoltre, a 30 chilometri orari l'angolo visuale del conducente raddoppia rispetto ai 50 chilometri orari e quindi è molto più semplice che si abbia il controllo dei movimenti sulla strada e una capacità di intervento molto più ampia e meglio controllata.

Se non bastassero questi motivi per ragionare su una riduzione diffusa della velocità in ambito urbano, anche a tutela di chi alla guida si espone alla responsabilità civile e penale di procurare incidenti, è importante indicare gli esempi dove la diffusa moderazione della velocità a 30 chilometri orari ha concretamente dimezzato le morti per incidenti gravi con risultati migliori soprattutto sui bambini e sui giovani.

La funzionalità del provvedimento diffuso trova infatti conferma in alcune esperienze già attuate e collaudate in Europa, dove sono state introdotte le « città 30 », da Grenoble in Francia a Graz in Austria, alla città metropolitana di Bruxelles in Belgio, o in Scozia. Nella città di Edimburgo, ad esempio, l'attuazione del limite di velocità di 30 chilometri orari ha ridotto del 40 per cento il numero degli incidenti e del 33 per cento il numero di feriti, aumentando anche il consenso delle persone da quando è stato introdotto il limite di velocità.

Mentre sulle strade italiane si registrano un morto ogni tre ore e un ferito ogni 2,5 minuti e il 50 per cento delle vittime sono pedoni e ciclisti, le città europee che hanno scelto di investire sulla moderazione della velocità registrano dati rilevanti a breve termine: a Londra dall'introduzione dei 20 chilometri si sono abbassati del 25 per cento le morti e del 63 per cento gli inve-

stimenti di pedoni, mentre a Bruxelles dopo un anno dall'entrata in vigore del provvedimento, nel gennaio 2021, sono diminuiti del 28 per cento gli incidenti e del 50 per cento il numero dei morti e dei feriti gravi.

La velocità è infatti sempre fattore di aggravamento degli effetti degli incidenti: non a caso, la terza Conferenza globale ministeriale per la sicurezza stradale, svoltasi nel febbraio 2020 a Stoccolma, ha affermato che « l'azzeramento delle vittime della strada è un obiettivo necessario e richiede maggiori azioni per la gestione della velocità ».

La presente proposta di legge si prefigge, in un *corpus* di 18 articoli ordinati in 6 capi, di offrire una cornice quadro nazionale per le città e i centri abitati, per aumentare la sicurezza stradale grazie all'adeguamento delle norme sulla viabilità e dell'infrastruttura stradale, per moderare il traffico e la velocità, al rafforzamento dei controlli e dell'uso delle tecnologie per vigilare sul rispetto delle regole di comportamento in strada e a campagne di educazione, informazione e comunicazione rivolte alla popolazione e a tutti gli utenti della strada.

Nel capo I e con l'articolo 1 vengono definiti l'oggetto e le finalità che la proposta di legge intende raggiungere in Italia con lo sviluppo delle « città 30 » perseguendo gli obiettivi della tutela della vita umana, dell'aumento della sicurezza stradale, del miglioramento della mobilità sostenibile e della tutela dell'ambiente e del clima e una maggiore qualità e democrazia dello spazio pubblico. Obiettivo ultimo ed effetto fondamentale delle misure previste dalla legge è una migliore qualità della vita degli abitanti e un'accresciuta qualità della prossimità e dell'economia locale. L'articolo 2 contiene la definizione normativa della « città 30 », che prevede l'applicazione generale del limite massimo di velocità di 30 chilometri orari nelle strade urbane, salvo che in quelle a 50 chilometri orari, con un'inversione tra regola ed eccezione.

Nel capo II (Revisione delle norme di comportamento), con l'articolo 3 (Principio di gerarchia e responsabilità), al fine di rafforzare la responsabilità individuale di

tutti gli utenti della strada nel rispetto delle norme di comportamento stabilite dal titolo V del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altresì di graduarla secondo il principio della proporzionalità dei potenziali effetti dannosi derivanti dalla loro violazione, si sancisce che tutti gli utenti della strada sono tenuti alla conoscenza e all'osservanza del codice e a prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti, ma, come previsto dalla legislazione inglese, si introduce un principio di gerarchia delle responsabilità riferito ai conducenti dei veicoli che per massa e velocità possono causare i danni maggiori in caso di collisione, i quali devono avere più cura di ridurre il pericolo per gli altri utenti deboli. Con l'articolo 4 (Nuovi limiti di velocità in città), al fine di aumentare il livello di sicurezza della circolazione stradale e di rafforzare la tutela della vita umana specialmente all'interno dei centri abitati, prevenendo e riducendo gli effetti dannosi di scontri e investimenti stradali, in particolare per gli utenti vulnerabili, dovuti o aggravati dalla velocità veicolare, in conformità alle indicazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità, dell'Unione europea e del Piano nazionale della sicurezza stradale e secondo le migliori tecniche di sicurezza stradale note e disponibili, si sancisce il cambio della regola dei limiti ordinari, lasciando ai comuni la competenza della classificazione delle strade; con l'articolo 5 (Competenze dei comuni) si fissano tempi di scadenze per la classificazione e l'applicazione dei nuovi limiti e degli interventi, mentre nell'articolo 6 (Zone e strade residenziali e scolastiche) vengono definite le regole per le zone e strade residenziali, tra cui il diritto di circolazione, sosta e precedenza di pedoni e biciclette sull'intera sede stradale, l'inibizione del traffico di attraversamento, la limitazione della sosta e appositi interventi infrastrutturali di moderazione della velocità o limitazioni al transito dei veicoli, almeno negli orari di entrata e uscita da scuola, con misure di protezione dei bambini e dell'ambiente, anche lungo i percorsi da casa a scuola.

Il capo III (Adeguamento dell'infrastruttura stradale) prevede l'adeguamento progressivo dell'infrastruttura stradale urbana; con l'articolo 7 (Competenze dei comuni) si delinea come mediante la programmazione, la progettazione e l'attuazione di interventi debbano essere realizzati interventi di moderazione del traffico e della velocità dei veicoli a motore, anche avvalendosi di semplificazioni introdotte dalla norma stessa. L'articolo 8 (Aumento della capacità tecnica) definisce alcune procedure di semplificazione autorizzativa volte a favorire l'installazione di dispositivi e l'esecuzione di interventi infrastrutturali, da parte degli enti proprietari, per la moderazione del traffico e il rallentamento della velocità nelle strade poste all'interno dei centri abitati, per tutta la carreggiata o parte di essa, in zone, strade o punti. Con l'articolo 9 (Linee guida sulla moderazione della velocità) si prevede che, entro un anno, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotti linee guida per la progettazione e l'attuazione degli interventi e dispositivi di moderazione del traffico e della velocità in ambito urbano, in conformità alle migliori tecniche sperimentate a livello internazionale e alle normative più avanzate degli altri Stati dell'Unione europea, per la tutela della sicurezza stradale, con priorità per gli utenti più vulnerabili. L'articolo 10 (Risorse vincolate) prescrive che ogni anno dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti almeno il 15 per cento dei fondi disponibili a bilancio venga destinato al « Piano nazionale per la sicurezza stradale » e al finanziamento dei progetti dei comuni per la realizzazione delle « città 30 ».

Il capo IV (Potenziamento dei controlli e dei poteri delle forze di polizia), agli articoli 11 (Competenze dei comuni) e 12 (Poteri di controllo) stabilisce che i comuni provvedano al potenziamento dei servizi di polizia stradale e delle attività di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e di tutela e controllo sull'uso delle strade urbane, anche avvalendosi di *autovelox* fissi o mobili o telecamere, tenendo conto delle preminenti esigenze, anche preventive, di tu-

tela della vita umana degli utenti vulnerabili della strada in ambito urbano e non solo in caso di incidenti già avvenuti, per accertare in modo automatico le violazioni del codice della strada anche in relazione ai comportamenti statisticamente più pericolosi per la sicurezza, come ad esempio l'uso del telefono durante la guida, il mancato rispetto delle precedenza agli incroci e sulle strisce pedonali e piste ciclabili o i sorpassi azzardati.

Inoltre con l'articolo 13 (Limitazioni del traffico) si prevede che i comuni possano limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli, per prevenire e ridurre non solo l'inquinamento ma anche gli incidenti stradali, in particolare a tutela degli utenti vulnerabili della strada, anche subordinandola all'installazione e all'attivazione di sistemi e dispositivi di sicurezza a bordo del veicolo, come quelli per l'adattamento intelligente ai limiti di velocità e quelli di allerta per la presenza di pedoni e ciclisti (negli angoli ciechi dei veicoli pesanti).

Il capo V (Campagne di educazione, informazione e comunicazione) è interamente dedicato alla realizzazione di attività e campagne di educazione, informazione e comunicazione pubblica, rivolte a tutta la cittadinanza e a tutti gli utenti della strada, in materia di sicurezza stradale, di mobilità sostenibile e di applicazione della « città 30 », sia con l'articolo 14 (Competenze dei comuni) sia con l'articolo 15 (Educazione stradale) dove vengono introdotte per l'esame della patente domande sui rischi specifici per gli utenti vulnerabili della strada ed è previsto per il rinnovo della patente l'obbligo di corsi sulla sicurezza stradale, oltre all'introduzione dell'educazione alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile nei programmi di educazione civica in tutte le scuole, anche individuando specifici traguardi per lo sviluppo delle competenze e obiettivi specifici di apprendimento. Con l'articolo 16 (Pubblicità delle automobili) viene ripresa la normativa francese che obbliga a inserire negli annunci pubblicitari relativi alle automobili anche un messaggio promozionale sulla mobilità

sostenibile e sulla sicurezza stradale oltre che a destinare allo Stato una quota pari al 5 per cento delle spese sostenute per la pubblicità delle automobili, per realizzare campagne pubblicitarie attraverso la Fondazione Pubblicità Progresso, nell'ambito dell'attività istituzionale di comunicazione sociale, almeno con una campagna pubblicitaria dedicata ogni anno. Con l'articolo 17 (Linguaggio) si sostituisce in leggi, decreti, regolamenti e atti amministrativi l'espressione: « incidenti stradali » con quella di « collisioni stradali », oltre a promuovere iniziative per la corretta comunicazione e informazione in materia di sicurezza stradale, a partire dall'aspetto linguistico. Nell'ultimo capo VI (Disposizioni finali), con l'articolo 18 (Monitoraggio) si chiude il *corpus* della proposta con l'indicazione di misure di verifica dell'impatto ed efficacia delle politiche adottate, prescrivendo che ogni comune si doti di strumenti e indicatori di monitoraggio almeno annuale della composizione modale della mobilità, delle velocità medie e massime dei veicoli, dell'incidentalità stradale e dell'inquinamento atmosferico e acustico da traffico in ambito urbano.

Per moderare la velocità è dunque necessario modificare lo spazio stradale in maniera infrastrutturale, realizzando riprogettazioni dello spazio pubblico che rendano immediatamente riconoscibile la « città 30 » e che cambino in maniera sostanziale l'uso della città e le abitudini di mobilità, creando un contesto urbano dove conviene vivere, attraverso la moderazione della velocità e la condivisione di strade e spazi pubblici in modo sicuro.

Come in altri Stati dell'Unione europea, sarebbe infatti necessario assumere anche a livello nazionale, a supporto delle scelte degli enti locali, la politica delle « città 30 », ossia della generalizzazione del limite massimo di velocità di 30 chilometri orari in ambito urbano almeno sulla rete viaria secondaria, così come sulle strade secondarie extraurbane.

L'espressione « città 30 », dunque, non vuole essere solo un diverso limite di velocità, ma una visione diversa dello spazio pubblico urbano che passa per la

modifica delle abitudini di mobilità di una comunità; un cambiamento di indirizzo globale e non frammentato che passa per azioni di pianificazione, controllo e comunicazione di breve, medio e lungo termine, sancite necessariamente da un'iniziale azione amministrativa di nuova regolamentazione che dia coerente indirizzo a successive e programmate azioni di controllo, di comunicazione diffusa e di pianificazione innovativa dello spazio stradale e urbano.

La « città 30 » è dunque anche una democrazia maggiore nello spazio pubblico, non soltanto dedicato alle automobili, ma alle persone. Introdurre la « città 30 » vuol dire ridurre l'incidentalità, ma anche contrastare l'inquinamento e migliorare la viabilità delle città senza penalizzare il traffico veicolare, ma cambiando stili di mobilità e cercando di favorire maggiormente altri segmenti modali, come quello ciclabile e pedonale, aumentando quindi anche la salute diffusa della popolazione.

PROPOSTA DI LEGGE

—
CAPO I

OGGETTO E FINALITÀ

Art. 1.

(Oggetto e finalità)

1. La presente legge ha ad oggetto lo sviluppo delle « città 30 » nei comuni italiani, come definite dall'articolo 2, e persegue le finalità di innalzare il livello di tutela della vita umana e di protezione dell'incolumità delle persone e aumentare la sicurezza stradale all'interno dei centri abitati; di migliorare la convivenza tra gli utenti della strada; di promuovere la mobilità sostenibile, in particolare quella attiva, e la diversione modale dal mezzo privato motorizzato; di proteggere l'ambiente urbano e il clima; di migliorare l'accessibilità e la qualità dello spazio pubblico; di riequilibrare in modo più equo e democratico la distribuzione della strada tra i diversi usi e utenti; di sviluppare la dimensione di prossimità delle città, favorendo la coesione sociale e l'economia locale; di assicurare una più elevata qualità della vita per gli abitanti delle città, indipendentemente dall'età, da eventuali limitazioni alla mobilità e dal mezzo di trasporto utilizzato, e una maggiore attrattività e competitività per le imprese insediate.

Art. 2.

(Definizione)

1. Per « città 30 » si intende un programma integrato di mobilità sostenibile, sicurezza stradale e spazio pubblico in ambito urbano, che è di competenza primaria del comune e investe almeno i seguenti ambiti di intervento:

a) l'applicazione in via generale del limite massimo di velocità di 30 chilometri orari nelle strade poste all'interno dei cen-

tri abitati, come definiti ai sensi dell'articolo 4 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, salve quelle in via di eccezione regolate con un limite massimo superiore, secondo quanto stabilito dal capo II della presente legge;

b) la programmazione, la progettazione e l'attuazione di interventi di adeguamento progressivo dell'infrastruttura stradale urbana per scopi di moderazione del traffico e della velocità dei veicoli a motore, secondo quanto stabilito dal capo III;

c) il rafforzamento dei controlli da parte degli organi di polizia stradale sul rispetto delle norme di comportamento più rilevanti per la sicurezza stradale in ambito urbano e l'uso di sistemi e dispositivi tecnologici di vigilanza, secondo quanto stabilito dal capo IV;

d) la promozione di una nuova cultura della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile mediante la corretta informazione, la comunicazione pubblica alla popolazione e l'educazione degli utenti della strada, secondo quanto stabilito dal capo V, e il monitoraggio dell'impatto e dell'efficacia, secondo quanto stabilito dal capo VI.

2. All'attuazione delle « città 30 » concorrono lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, le città metropolitane, le province e i comuni, secondo le rispettive competenze, in applicazione delle disposizioni stabilite dalla presente legge.

CAPO II

RAFFORZAMENTO DEI PRINCIPI INFORMATIVI DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE E REVISIONE DELLE NORME DI COMPORTAMENTO IN MATERIA DI VELOCITÀ

Art. 3.

(Principio informatore della gerarchia delle responsabilità degli utenti della strada)

1. Dopo il comma 1 dell'articolo 140 del codice della strada, di cui al decreto legi-

slativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« *1-bis.* Tutti gli utenti della strada sono tenuti alla conoscenza e all'osservanza del presente codice, a prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti e a essere consapevoli della propria responsabilità per la sicurezza altrui. I conducenti dei veicoli che per massa e velocità possono causare i danni maggiori in caso di collisione hanno la massima responsabilità di prendersi cura e ridurre il pericolo per gli altri utenti della strada. Il principio di cui al secondo periodo si applica in particolare ai conducenti dei veicoli a motore, compresi i dispositivi di micromobilità, in proporzione alle caratteristiche del veicolo condotto e in ogni caso verso tutti gli utenti non motorizzati, nonché ai conducenti dei velocipedi nei confronti dei pedoni. Resta fermo in ogni caso per tutti gli utenti della strada l'obbligo di rispettare le norme di comportamento stabilite e di avere riguardo alla sicurezza propria e degli altri utenti ».

Art. 4.

(Disciplina dei limiti massimi di velocità all'interno dei centri abitati)

1. All'articolo 142, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, 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 » sono sostituite dalle seguenti: « e, nei centri abitati, ferma restando la competenza degli enti proprietari per la classificazione delle strade, i 30 km/h per le strade urbane, salvo per le strade urbane di scorrimento di tipo D, ove la velocità non può superare i 50 km/h, in ogni caso con la possibilità di elevare tali limiti massimi, esclusivamente in presenza di comprovate condizioni di sicurezza, fino a 70 km/h per le strade urbane di scorrimento di tipo D e a 50 chilometri orari per le strade urbane di quartiere di tipo E, ».

2. I nuovi limiti generali di velocità all'interno dei centri abitati stabiliti dall'articolo 142, comma 1, del codice di cui al

decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo, si applicano decorso il termine di dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 5.

(Competenze dei comuni)

1. Al fine di dare attuazione alla « città 30 », anche in armonia con le strategie generali individuate dagli strumenti di pianificazione territoriale, della mobilità sostenibile e del traffico urbano, i comuni provvedono:

a) entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, alla classificazione delle strade che si trovano all'interno dei centri abitati, ovvero alla conferma o all'aggiornamento della classificazione vigente, ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 4;

b) entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, all'adozione dei provvedimenti amministrativi eventualmente ritenuti opportuni per l'applicazione differenziata dei limiti di velocità per alcune tipologie di strade urbane, ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 4, e all'individuazione delle zone e strade di cui all'articolo 6;

c) entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, all'avvio del programma di istituzione delle zone e strade di cui all'articolo 6 nonché all'installazione della relativa segnaletica stradale.

2. Decorso il termine di cui alla lettera b) del comma 1, anche in mancanza degli interventi di cui al medesimo comma 1, si applicano i nuovi limiti generali di velocità all'interno dei centri abitati, stabiliti dall'articolo 142, comma 1, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1 dell'articolo 4 della presente legge, secondo la classificazione delle strade esistente o, in mancanza, secondo le caratteristiche previste

dall'articolo 2, comma 3, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

3. La copertura finanziaria degli eventuali oneri derivanti dal comma 1 è assicurata, nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, a valere sulle somme di cui all'articolo 142, comma 12-ter, e sulla quota di proventi di cui all'articolo 208, comma 4, lettera a), del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

Art. 6.

(Zone e strade residenziali e scolastiche)

1. All'articolo 3, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il numero 58) è sostituito dal seguente:

« 58) ZONA o STRADA RESIDENZIALE: zona o strada urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione degli utenti vulnerabili della strada e dell'ambiente, che devono in ogni caso comprendere un limite massimo di velocità non superiore a 20 km/h, l'inibizione del traffico di mero attraversamento, la limitazione della sosta veicolare e il diritto di circolazione, sosta e precedenza dei pedoni e dei velocipedi sull'intera sede stradale, tutelata da appositi interventi infrastrutturali di moderazione della velocità e di miglioramento della qualità dello spazio pubblico e delimitata, nelle vie di accesso, dagli appositi segnali di inizio e di fine »;

b) il numero 58-bis) è sostituito dal seguente:

« 58-bis) ZONA o STRADA SCOLASTICA: zona o strada urbana nella quale si trovano uno o più edifici adibiti ad uso scolastico, in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei bambini e dell'ambiente, che in ogni caso devono comprendere un limite massimo di velocità non superiore a 20 km/h e le limitazioni previste dal comma 11-bis dell'articolo 7, almeno negli orari di entrata e uscita degli

alunni, delimitata, nelle vie di accesso, dagli appositi segnali di inizio e di fine ».

2. All'articolo 7, comma 11-*bis*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo la parola: « zone » sono inserite le seguenti: « o strade »;

b) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Nelle zone o strade scolastiche urbane, inoltre, sono attuate preferibilmente le seguenti misure: gli attraversamenti pedonali e ciclabili sono realizzati con rialzo della pavimentazione stradale; i marciapiedi sono ampliati in corrispondenza delle intersezioni; i percorsi preferenziali da casa a scuola sono oggetto di specifici interventi di messa in sicurezza; gli spazi stradali in prossimità degli accessi agli edifici scolastici sono riorganizzati per favorire la socialità, il gioco e l'attività motoria e sportiva ».

CAPO III

ADEGUAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA STRADALE PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO E DELLA VELOCITÀ

Art. 7.

(Competenze dei comuni)

1. Al fine di dare attuazione alla « città 30 », i comuni, nell'ambito della propria autonomia, provvedono all'adeguamento progressivo dell'infrastruttura stradale urbana mediante la programmazione, la progettazione e l'attuazione di interventi, temporanei o definitivi, tesi alla moderazione del traffico e della velocità dei veicoli a motore, anche avvalendosi delle disposizioni di cui al presente capo.

2. I comuni provvedono all'attuazione del comma 1 con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 8.

(Disposizioni per il potenziamento e la semplificazione della capacità tecnica degli enti proprietari delle strade all'interno dei centri abitati)

1. All'articolo 42 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Sono altresì segnali complementari i dispositivi e gli interventi sull'infrastruttura stradale destinati a impedire la sosta, a moderare il traffico o a rallentare la velocità dei veicoli »;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. Nei centri abitati, l'ente proprietario della strada può installare dispositivi ed eseguire interventi infrastrutturali di moderazione del traffico e di rallentamento della velocità, in forma temporanea o definitiva, realizzati in opera o prefabbricati, per l'intera larghezza della carreggiata o della corsia o anche solo per una parte di esse, in forma estesa in zone o strade o tratti di esse oppure in forma puntuale in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, attraversamenti e altri punti specifici. È consentita in via ordinaria, in particolare, la realizzazione o l'installazione, secondo quanto indicato nel primo periodo, di elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, pavimentazioni con particolari trattamenti superficiali, materiali o colorazioni, disassamenti, *chicanes*, deviazioni trasversali e restringimenti centrali o laterali della carreggiata, corsia o sezione stradale, isole di traffico e salvagente, ampliamenti e prolungamenti dei marciapiedi nonché elementi di arredo funzionale o urbano, anche vegetali ».

Art. 9.

(Adozione di linee guida per la moderazione del traffico e della velocità in ambito urbano)

1. Ferma restando l'immediata efficacia e diretta applicabilità delle disposizioni del

comma 2-*bis* dell'articolo 42 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dall'articolo 8 della presente legge, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono adottate linee guida per la progettazione e l'attuazione degli interventi e dei dispositivi di moderazione del traffico e della velocità in ambito urbano.

2. Le linee guida di cui al comma 1 sono redatte in conformità alle migliori tecniche disponibili e sperimentate a livello internazionale, tendendo all'armonizzazione con le normative tecniche degli altri Stati appartenenti all'Unione europea e, in ogni caso, secondo finalità primarie di tutela della sicurezza stradale, con particolare riferimento alla tutela dell'incolumità degli utenti vulnerabili della strada.

Art. 10.

(Destinazione specifica di quota parte delle risorse stanziata per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale)

1. Per favorire l'attuazione di quanto previsto dall'articolo 8, una quota parte non inferiore al 15 per cento degli importi stanziati negli stati di previsione della spesa in conto capitale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, e per la realizzazione di interventi di manutenzione straordinaria della rete stradale è destinata annualmente al concorso finanziario dello Stato alla progettazione e alla realizzazione di programmi di intervento dei comuni volti in particolare:

a) all'applicazione e al rispetto del limite massimo di velocità non superiore a 30 chilometri orari sulle strade urbane;

b) all'adeguamento dell'infrastruttura stradale per la moderazione del traffico e della velocità all'interno dei centri abitati;

c) alla riallocazione dello spazio pubblico stradale fra i diversi usi e utenti in

modo più equo e democratico, ai fini della piena ed effettiva attuazione della definizione di « strada » stabilita dall'articolo 2, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

CAPO IV

POTENZIAMENTO DELL'EFFICACIA E DELL'EFFICIENZA DEI CONTROLLI SUL RISPETTO DELLE NORME DI COMPORTAMENTO E DELL'USO DI SISTEMI E DISPOSITIVI TECNOLOGICI PER LA SICUREZZA STRADALE

Art. 11.

(Competenze dei comuni)

1. Al fine di dare attuazione alla « città 30 », i comuni, nell'ambito della propria autonomia, provvedono al potenziamento e al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dei servizi di polizia stradale e delle attività di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e di tutela e controllo sull'uso delle strade urbane, anche avvalendosi delle disposizioni del presente capo.

2. I comuni provvedono all'attuazione del comma 1 con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 12.

(Rafforzamento dei poteri di controllo degli organi di polizia stradale mediante l'impiego di dispositivi elettronici, per la prevenzione e il contrasto delle violazioni alle norme di comportamento in materia di velocità all'interno dei centri abitati)

1. All'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) al primo periodo, le parole: « Sulle autostrade e sulle strade extraurbane prin-

cipali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere A e B, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del medesimo decreto legislativo » sono sostituite dalle seguenti: « Su tutti i tipi di strade di cui all'articolo 2, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del medesimo codice »;

2) il secondo periodo è soppresso;

b) al comma 2:

1) al primo periodo, le parole: « Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il prefetto, sentiti gli organi di polizia stradale competenti per territorio e su conforme parere degli enti proprietari, individua le strade, diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, di cui al comma 1, ovvero singoli tratti di esse » sono sostituite dalle seguenti: « Gli enti proprietari individuano le strade, ovvero singoli tratti di esse, su cui utilizzare o installare prioritariamente i dispositivi o mezzi tecnici di controllo di cui al comma 1 » e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , ovvero, nel caso di strade poste all'interno del centro abitato, tenendo conto delle preminenti esigenze, anche preventive, di tutela della vita e dell'incolumità degli utenti vulnerabili della strada »;

2) il secondo periodo è soppresso.

2. All'articolo 142, commi 1, secondo periodo, e 6, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: « debitamente omologate » sono inserite le seguenti: « o autorizzate ».

3. All'articolo 201, comma 1-*bis*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la lettera *g-bis*) è sostituita dalla seguente:

« *g-bis*) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 40, comma 11, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 145, 146, 148, 149, 167, 170, 171, 173, comma 3-*bis*, 191, comma 4, 193, 213 e 214, nonché di tutte le violazioni, anche in materia di fermata, di cui all'ar-

ticolo 158, commi 1 e 2, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento, omologati o autorizzati ».

Art. 13.

(Rafforzamento dei poteri di regolamentazione della circolazione all'interno dei centri abitati per la prevenzione degli incidenti stradali)

1. All'articolo 7, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo la lettera *b*) è inserita la seguente:

« *b-bis*) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli, per accertate e motivate esigenze di prevenzione e riduzione della probabilità e della gravità degli incidenti stradali, in particolare a tutela degli utenti vulnerabili della strada, anche subordinandola all'obbligo di installazione e attivazione di sistemi e dispositivi di sicurezza, con particolare riferimento a quelli per l'adattamento intelligente ai limiti di velocità e a quelli di allerta per la presenza di pedoni e ciclisti, previsti dal regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, e dalla relativa disciplina secondaria ».

CAPO V

DISPOSIZIONI CONCERNENTI L'EDUCAZIONE STRADALE E LA COMUNICAZIONE, L'INFORMAZIONE E LA PUBBLICITÀ PER LA SICUREZZA STRADALE E LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Art. 14.

(Competenze dei comuni)

1. Al fine di dare attuazione alla « città 30 », i comuni, nell'ambito della propria autonomia, provvedono alla realizzazione di attività e campagne di educazione, coinvolgimento, informazione e comunicazione pubblica rivolte a tutta la popolazione in materia di sicurezza stradale e di mobilità sostenibile nonché per l'applicazione della

« città 30 » nel centro abitato di rispettiva competenza.

2. Lo Stato concorre al generale processo di cambiamento culturale e dei comportamenti della popolazione connesso al perseguimento delle finalità della « città 30 », secondo quanto previsto dal presente capo.

3. I comuni provvedono all'attuazione del comma 1 con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 15.

(Disposizioni in materia di educazione alla sicurezza stradale, di esame di idoneità per il rilascio della patente di guida e di aggiornamento delle cognizioni)

1. All'articolo 121, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « In ogni caso, la prova di controllo delle cognizioni comprende domande sui fattori di rischio specifici per gli utenti vulnerabili della strada e la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti comprende una valutazione sull'adeguatezza dello stile di guida e delle distanze tenute rispetto agli altri utenti della strada, in particolare quelli vulnerabili ».

2. All'articolo 126, comma 1, secondo periodo, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « nonché alla frequenza di corsi di aggiornamento in materia di sicurezza della circolazione stradale, organizzati dalle autoscuole ovvero da soggetti pubblici o privati a ciò autorizzati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ».

3. All'articolo 3 della legge 20 agosto 2019, n. 92, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo la lettera e) è inserita la seguente:

« e-bis) educazione alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile »;

b) al comma 2, primo periodo, le parole: «l'educazione stradale,» sono soppresse.

Art. 16.

(Disposizioni in materia di pubblicità di autoveicoli e di campagne pubblicitarie per la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile)

1. La pubblicità di autoveicoli, con qualsiasi mezzo effettuata, deve essere accompagnata da un messaggio promozionale che, tenuto conto dei comportamenti statisticamente più pericolosi, incoraggi la guida sicura ovvero l'uso della mobilità attiva o della mobilità condivisa o del trasporto pubblico. Sono impiegati, a rotazione, i seguenti messaggi:

a) «Per i tragitti quotidiani, usa i mezzi pubblici»;

b) «Per gli spostamenti brevi in città, scegli di camminare o andare in bicicletta»;

c) «Prendi in considerazione l'uso condiviso dell'auto»;

d) «Quando guidi, rispetta i limiti di velocità, non distrarti e dà sempre la precedenza».

2. La competenza amministrativa a vigilare sul rispetto e a sanzionare le violazioni della disposizione del comma 1 è attribuita all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che agisce con i poteri previsti dall'articolo 27 del codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206.

3. Una quota pari al 5 per cento delle spese sostenute dagli operatori pubblicitari, come definiti dall'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 2 agosto 2007, n. 145, per pubblicità di autoveicoli effettuata con qualsiasi mezzo in Italia è versata ad apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata e trasferita al bilancio autonomo della Presidenza del Consiglio dei ministri, per essere destinata al Dipartimento per l'informazione e l'editoria per

la progettazione e realizzazione di campagne pubblicitarie di promozione della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'interno.

4. La Fondazione Pubblicità Progresso, nell'ambito dell'attività istituzionale di comunicazione sociale da essa svolta, promuove annualmente almeno una campagna pubblicitaria dedicata alla promozione della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale.

5. Le disposizioni del presente articolo si applicano a decorrere dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 17.

(Disposizioni in materia di linguaggio normativo e amministrativo sulla sicurezza stradale)

1. Nelle leggi, negli atti aventi forza di legge, nei regolamenti nonché negli atti amministrativi e nei contratti collettivi, le parole: « incidenti stradali », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « collisioni stradali ».

2. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuove la sottoscrizione di uno o più protocolli di intesa con l'Istituto nazionale di statistica, con l'Automobile Club d'Italia, con l'Associazione nazionale dei comuni italiani, con l'Unione delle province d'Italia, con le forze di polizia, con l'Ordine dei giornalisti e con altri enti pubblici e privati, per la corretta comunicazione e informazione in materia di sicurezza stradale, a partire dall'aspetto linguistico.

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Art. 18.

(Monitoraggio)

1. Per verificare l'impatto e l'efficacia delle misure di competenza degli enti proprietari delle strade urbane adottate per l'attuazione della « città 30 », ciascun comune si dota di strumenti e indicatori per il monitoraggio almeno annuale della composizione modale della mobilità, delle velocità medie e massime dei veicoli, dell'incidentalità stradale e dell'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dal traffico nell'ambito urbano.

2. Per quanto concerne la composizione modale, sono registrati con cadenza almeno annuale i dati di composizione del traffico e i chilometri percorsi per singola tipologia di mezzo.

3. Per ogni quota modale e in particolar modo per l'utenza vulnerabile sono registrati con cadenza almeno annuale le collisioni, la loro localizzazione, le cause, gli effetti e le informazioni utili in sede di pianificazione degli interventi.

4. In sede di pianificazione di settore, il comune individua strategie e azioni e definisce gli obiettivi da raggiungere, sia relativamente alla composizione modale della mobilità sia relativamente all'incidentalità stradale, congruenti con lo stato della mobilità rilevato e coerenti con gli obiettivi, anche temporali, stabiliti dal Piano generale dei trasporti e della logistica e dal Piano nazionale della sicurezza stradale.

