CAMERA DEI DEPUTATI N. 874

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEL

CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Presentata il 9 febbraio 2023

ONOREVOLI DEPUTATI ! – La presente proposta di legge statale di iniziativa di questo Consiglio regionale, composta da sei articoli, apporta modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di seguito « codice della strada ».

L'articolo 1 inserisce un nuovo articolo 19-*bis* al codice della strada, in materia di distanze di sicurezza dagli attraversamenti pedonali, prevedendo che i parcheggi e gli stalli di sosta dei veicoli nonché le fermate degli autobus siano ubicati alla distanza di almeno cinque metri dall'attraversamento pedonale, al fine di garantire la sicurezza sia dei pedoni sia dei conducenti dei mezzi di trasporto.

Per l'attuazione della norma, si stabilisce che gli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade nelle quali sono previsti i parcheggi e gli stalli di sosta dei veicoli nonché le fermate degli autobus devono adeguare gli stessi entro un anno dalla data di entrata in vigore della disposizione.

L'articolo 2 modifica l'articolo 41 del codice della strada, in materia di segnali luminosi, eliminando il divieto di superamento della striscia di arresto bianca dell'incrocio semaforico con la ruota o le ruote anteriori del veicolo, contenuto nel comma 11 del medesimo articolo 41, Restano fermi, invece, il divieto di impegnare l'area di intersezione dell'incrocio e l'attraversamento pedonale nonché il divieto di oltrepassare il segnale semaforico, in modo da poter osservare le indicazioni della lanterna con luce di colore rosso.

Dopo il comma 11 dell'articolo 41 del codice della strada sono, altresì, inseriti:

il comma 11-*bis*, con il quale si prevede che gli impianti semaforici per i pedoni e i ciclisti siano dotati di contatore numerico della durata in secondi finaliz-

zato a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci di ciascun colore della lanterna semaforica, prevedendo che la durata di accensione della luce gialla non sia inferiore a dieci secondi;

il comma 11-*ter*, il quale impone che il rilevamento automatico della sanzione per il transito con il semaforo indicante la luce rossa possa essere effettuato solo in presenza di un contatore numerico della durata in secondi finalizzato a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci di ciascun colore della lanterna semaforica, con una durata di accensione della luce gialla non inferiore a dieci secondi.

La finalità del nuovo comma 11-*bis* è l'incremento della sicurezza dei pedoni e dei ciclisti in attraversamento presso gli impianti semaforici introducendo uno strumento per il conteggio dei secondi del tempo residuo di accensione, cosiddetto « *countdown* », del colore delle lanterne semaforiche, fissando per la luce gialla un tempo residuo non inferiore a dieci secondi.

Il nuovo comma 11-*ter* riguarda i cosiddetti « *T-Red o Photored* », ossia i dispositivi utilizzati nei pressi di incroci regolati da semaforo per rilevare e sanzionare coloro i quali transitano con il semaforo indicante la luce rossa. Si precisa che *T-Red* è il nome commerciale di uno dei dispositivi maggiormente utilizzati e che per effetto della sua ampia diffusione tale nome è adottato, nel linguaggio corrente, per identificare tutti i dispositivi della medesima tipologia.

La disposizione che si introduce pone rimedio alle possibili distorsioni nell'accertamento di infrazioni per il transito con semaforo indicante la luce rossa di automobilisti o motociclisti agli impianti semaforici dotati delle menzionate apparecchiature elettroniche; tali infrazioni sono spesso determinate dai tempi troppo rapidi nel passaggio del semaforo dalla luce gialla alla luce rossa che creano incertezza in chi transita in tali incroci.

Allo scopo di dare certezza, di garantire la massima sicurezza e incolumità e di far in modo che l'uso di tali apparecchiature appaia volto non a « far cassa » ma a garantire un transito veicolare in sicurezza degli automobilisti o motociclisti, si introduce pertanto l'obbligo di installare, nei semafori dotati di tale apparecchiatura elettronica, un contatore del tempo di permanenza di ciascun colore, cosiddetto « *countdown* », fissando in non meno di dieci secondi la durata di accensione della luce gialla.

La presente proposta di legge statale assegna agli enti proprietari, concessionari o gestori della strada il compito di adeguare gli impianti semaforici alle sopra citate disposizioni entro il 31 dicembre 2024.

L'articolo 3 modifica l'articolo 117 del codice della strada, in materia di limitazioni alla guida, stabilendo che all'atto del rinnovo di validità o della revisione della patente di guida di categoria B delle persone ultrasettantenni la guida possa essere limitata in proporzione alle condizioni fisiche e psichiche di tali persone, tenuto anche conto delle soluzioni tecnologiche di cui possono essere corredati i veicoli.

La finalità perseguita è quella di favorire, per le persone che abbiano superato settanta anni di età, il soddisfacimento delle elementari esigenze della vita quotidiana, quali quelle legate all'acquisto dei beni d'uso comune (alimentari, abbigliamento eccetera) nonché di consentire le relazioni familiari e sociali, evitando il loro isolamento o la loro dipendenza totale da altre persone.

L'articolo 4, invece, con riferimento ai dispositivi di rilevamento automatico della velocità, modifica l'articolo 142 del codice della strada stabilendo che:

anche le postazioni per il rilevamento automatico del transito con il semaforo indicante la luce rossa siano, come le apparecchiature di rilevamento automatico della velocità, segnalate e ben visibili con cartelli corredati di illuminazione al fine di renderli visibili;

le apparecchiature di rilevamento automatico della velocità e i relativi cartelli che le preavvisano siano corredati di illuminazione al fine di renderli visibili nelle ore notturne e diurne di scarsa luminosità,

indicando contestualmente il limite di velocità oltre il quale è applicata la sanzione;

quando le apparecchiature utilizzate sono collocate su automezzi in movimento, fermo restando l'obbligo di preavviso, di visibilità e di indicazione del limite di velocità, alla velocità rilevata sia applicata una riduzione pari al 5 per cento con un minimo di 5 km/h.

L'articolo 5 introduce il nuovo comma 7-*bis* all'articolo 180 del codice della strada, in materia di possesso dei documenti di circolazione e di guida, stabilendo che le sanzioni di cui al comma 7 del medesimo articolo 180 del codice della strada per il mancato possesso dei documenti di circolazione e di guida che il conducente deve avere con sé, quali la carta di circolazione del veicolo, la patente di guida, l'autorizzazione per l'esercitazione alla guida e il certificato di assicurazione obbligatoria, non siano applicate qualora i documenti mancanti siano esibiti ai competenti uffici entro il termine di settantadue ore decorrente dall'accertamento dell'infrazione da parte dell'autorità competente.

Infine, l'articolo 6 reca le norme di copertura finanziaria per l'attuazione delle disposizioni di cui agli articoli 2, comma 2, e 4, comma 2, della legge.

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196).

La Proposta di legge statale (pdls) propone alcune modifiche al codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada" e successive modificazioni (di seguito "Codice della strada").

Al fine di garantire sia la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti – utenza debole della strada – sia dei conducenti dei mezzi di trasporto, l'articolo 1 inserisce un nuovo articolo 19-bis "Distanze di sicurezza dagli attraversamenti pedonali" al Codice della strada, prevedendo che i parcheggi e gli stalli di sosta dei veicoli, nonché le fermate degli autobus, siano ubicati alla distanza di almeno cinque metri dall'attraversamento pedonale, stabilendo contestualmente che gli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade nelle quali sono previsti i parcheggi e gli stalli di sosta dei veicoli nonché le fermate degli autobus, debbano adeguare gli stessi entro 1 anno dalla data di entrata in vigore della legge.

L'articolo 2 comma 1 propone di eliminare, al comma 11 dell'articolo 41 "Segnali luminosi" del Codice della strada, il divieto di superamento della striscia di arresto bianca dell'incrocio semaforico con la ruota o le ruote anteriori del veicolo, fatto salvo il divieto di non impegnare l'area di intersezione dell'incrocio, né l'attraversamento pedonale, né oltrepassare il segnale semaforico, in modo da poter osservare le indicazioni della lanterna rossa.

L'articolo 2 comma 2 propone l'inserimento, dopo il comma 11 dell'articolo 41 del Codice della strada, dei commi 11-bis e 11-ter.

Il comma 11-bis persegue la finalità di incrementare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti in attraversamento presso gli impianti semaforici proponendo l'introduzione dello strumento del conteggio dei secondi del tempo residuo di accensione (cd. *countdown*) del colore delle lanterne semaforiche, fissando per la luce gialla un tempo residuo non inferiore a dieci secondi.

Il comma 11-ter ha lo scopo di garantire la massima sicurezza e incolumità nonché un transito veicolare in sicurezza degli automobilisti o motociclisti oltre a dare certezza facendo contestualmente in modo che l'uso dei dispositivi utilizzati nei pressi di incroci regolati da semaforo per rilevare e multare coloro i quali passano con il semaforo rosso (tra questi i più famosi sono i cd. T-Red o Photored) appaia non volto a "far cassa", proponendo l'obbligo che il rilevamento automatico della sanzione per il passaggio semaforico con luce rossa possa essere effettuato solo in presenza di un *countdown* finalizzato a visualizzare il tempo residuo di accensione delle

luci di ciascun colore della lanterna semaforica, con una durata del colore giallo non inferiore a dieci secondi, ponendo così rimedio alle possibili distorsioni nell'accertamento di infrazioni per il transito con luce rossa di automobilisti o motociclisti ai semafori dotati delle menzionate apparecchiature elettroniche, spesso legata a una tempistica troppo rapida del passaggio dalla luce gialla alla luce rossa dell'impianto semaforico, tempistica che crea incertezza in chi transita in tali incroci.

Come nel caso dell'articolo 1, l'articolo 2 assegna agli enti proprietari, concessionari o gestori della strada di adeguare gli impianti semaforici alle sopra citate disposizioni, in questo caso fissando come termine il 31 dicembre 2024.

L'articolo 3 persegue la finalità di favorire, per le persone che abbiano superato i 70 anni, il soddisfacimento delle elementari esigenze della vita quotidiana, quali quelle legate all'acquisto dei beni d'uso comune (alimentari, abbigliamento, ecc.) nonché di consentire le relazioni familiari e sociali, evitando l'isolamento o la dipendenza totale da altri di tali persone, attraverso una modifica all'articolo 117 "Limitazioni alla guida" del Codice della strada, che propone che al rinnovo o alla revisione della patente di guida di categoria B di chi ha superato la soglia anagrafica di cui sopra, la patente possa essere limitata in proporzione alle condizioni fisiche e psichiche, tenuto anche conto delle soluzioni tecnologiche di cui possono essere corredati i veicoli.

L'articolo 4, invece, con riferimento ai dispositivi di rilevamento automatico della velocità, modifica l'articolo 142 del Codice della strada stabilendo che:

- anche le postazioni per il rilevamento automatico del passaggio semaforico con la luce rossa siano, come le apparecchiature di rilevamento automatico della velocità, segnalate e ben visibili con cartelli corredati di illuminazione al fine di renderli visibili;
- le apparecchiature di rilevamento automatico della velocità e i relativi cartelli che le preavvisano siano corredate di illuminazione al fine di renderli visibili nelle ore notturne e diurne di scarsa luminosità, indicando contestualmente il limite di velocità oltre il quale sarà applicata la sanzione;
- quando le apparecchiature utilizzate sono collocate su automezzi in movimento, fermo restando l'obbligo di preavviso, di visibilità e di indicazione del limite di velocità, alla velocità rilevata sia applicata una riduzione pari al 5 per cento con un minimo di 5 km/h.

L'articolo 5 introduce un nuovo comma 7-bis all'articolo 180 "Possesso dei documenti di circolazione e di guida" del Codice della strada, stabilendo che le sanzioni di cui al comma 7 del medesimo articolo 180 per il mancato possesso dei documenti di circolazione e di guida (carta di circolazione del veicolo, patente di guida, autorizzazione per l'esercitazione alla guida, certificato di assicurazione obbligatoria) che il conducente deve avere con sé, non siano applicate qualora i documenti mancanti siano esibiti ai competenti uffici entro il termine di settantadue ore decorrente dall'accertamento dell'infrazione da parte dell'autorità competente.

Con l'ultimo articolo "Norma finanziaria", si prevede che con risorse statali siano coperti gli oneri – su tutto il territorio nazionale e quindi a prescindere dalla natura degli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade – per la realizzazione degli interventi previsti:
- all'articolo 2, comma 2 (installazione di *countdown* – laddove attualmente non presenti – presso gli impianti semaforici destinati a pedoni e ciclisti e a integrazione dei dispositivi utilizzati nei pressi di incroci regolati da semaforo per rilevare e multare coloro i quali passano con il semaforo rosso), quantificati in 10 milioni di euro;
- all'articolo 4, comma 2 (illuminare tutte le postazioni per il rilevamento automatico del passaggio semaforico con la luce rossa e segnalarle mediante cartelli corredati di illuminazione; corredare di illuminazione tutte le apparecchiature di rilevamento automatico della velocità, nonché i cartelli che le preavvisano), quantificati in 2,5 milioni di euro.

Al fine di stimare la spesa relativa agli interventi previsti ai citati articoli 2, comma 2, e 4, comma 2, con nota n 11646 del 22/07/2022 è stato richiesto al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile - Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione - Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto di ottenere informazioni in merito agli impianti semaforici per pedoni e ciclisti presenti sul territorio nazionale, inclusi quelli attualmente non dotati di contatore numerico per la visualizzazione del tempo residuo, nonché delle apparecchiature di rilevamento automatico delle violazioni ai limiti di velocità presenti sul territorio nazionale.
Il Dipartimento, con nota n. 12298 del 05/08/2022 comunicava che il censimento degli impianti semaforici per pedoni e ciclisti nonché delle apparecchiature di rilevamento automatico delle violazioni ai limiti di velocità presenti sul territorio nazionale non rientra tra le competenze ministeriali.

Le strutture del Consiglio regionale hanno quindi proceduto alla formulazione di una ipotesi del numero di impianti semaforici presenti nel territorio italiano e stimato il numero di quelli, tra questi, che necessitano di intervento ai sensi del pdls 20.

Per quanto riguarda la stima degli oneri di cui agli interventi previsti all'articolo 2 comma 2 ci si è basati sul dato ISTAT (riferito agli anni 2013-2017) della densità semaforica degli impianti semaforici nei comuni capoluogo di provincia/città metropolitana (impianti per km^2 di superficie urbanizzata e valori percentuali). Si è quindi applicata la mediana della densità semaforica nei capoluoghi di provincia al totale della superficie urbanizzata in Italia (utilizzando la stima ISTAT riferita all'anno 2011.

Per il calcolo degli oneri complessivi si è utilizzato un prezzo ricavato dalla consultazione in Internet di computi metrici estimativi per la fornitura di un impianto semaforico in policarbonato con dispositivo di countdown per il 2018 (adeguando il prezzo all'inflazione).

Per quanto riguarda la stima degli oneri di cui agli interventi previsti all'articolo 4 comma 2, non essendo stato possibile reperire statistiche ufficiali sul numero di apparecchiature di rilevamento automatico della velocità presenti nel Paese, si è utilizzato un dato ricavato da fonti di stampa

applicando i costi ricavati dal prezziario ANAS per i lampeggiatori in materiale plastico, inclusa la posa in opera, dei vari modelli in base al numero dei punti luce.

Sono stati, infine, ritenuti non rilevanti per il bilancio statale gli oneri di cui all'articolo 1 comma 2 necessari per adeguare parcheggi, stalli e fermate degli autobus laddove necessario.

PROPOSTA DI LEGGE D'INIZIATIVA REGIONALE

—

Art. 1.

*(Inserimento dell'articolo 19-*bis *del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Dopo l'articolo 19 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« Art. 19-*bis*. – *(Distanze di sicurezza dagli attraversamenti pedonali, ciclopedonali e ciclabili)* – *1*. Ai fini della sicurezza dell'utenza debole della strada e dei conducenti dei mezzi di trasporto, i parcheggi e gli stalli di sosta dei veicoli nonché le fermate degli autobus sono ubicati alla distanza di almeno cinque metri dall'attraversamento pedonale, ciclopedonale o ciclabile.

2. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344 e, ove necessario, alla sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

3. Gli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade adeguano i parcheggi e gli stalli di sosta dei veicoli nonché le fermate degli autobus alle disposizioni di cui al comma 1 entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. Ove non sia possibile tale adeguamento, i parcheggi e gli stalli di sosta dei veicoli nonché le fermate degli autobus devono essere spostati o eliminati ovvero devono essere spostati o eliminati gli attraversamenti pedonali, ciclopedonali o ciclabili ubicati a una distanza inferiore a quella prevista al comma 1 ».

Art. 2.

(Modifiche all'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. Al comma 11 dell'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « i veicoli non devono superare la striscia di arresto; in mancanza di tale striscia » sono soppresse.

2. Dopo il comma 11 dell'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono inseriti i seguenti:

« *11-bis*. Gli impianti semaforici per pedoni e ciclisti sono dotati di contatore numerico della durata in secondi finalizzato a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci di ciascun colore della lanterna semaforica, prevedendo che la durata della luce gialla non sia inferiore a dieci secondi.

11-ter. Il rilevamento automatico della sanzione per il transito con semaforo indicante la luce rossa può essere effettuato solo in presenza di un contatore numerico della durata in secondi finalizzato a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci di ciascun colore della lanterna semaforica, prevedendo che la durata della luce gialla non sia inferiore a dieci secondi ».

3. Gli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade adeguano gli impianti semaforici alle disposizioni recate dai commi 11-*bis* e 11-*ter* dell'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotti dal comma 2 del presente articolo, entro il 31 dicembre 2024.

Art. 3.

(Modifica all'articolo 117 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. Dopo il comma 5 dell'articolo 117 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« *5-bis*. Nei casi di rinnovo di validità o di revisione della patente di guida di cate-

goria B delle persone che hanno superato il settantesimo anno di età possono essere stabilite limitazioni alla guida proporzionate alle condizioni fisiche e psichiche di tali persone, tenuto anche conto delle soluzioni tecnologiche di cui possono essere corredati i veicoli ».

Art. 4.

(Modifiche all'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. Al comma 6-*bis* dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: « rilevamento della velocità » sono inserite le seguenti: « e quelle per il rilevamento automatico del transito con il semaforo indicante la luce rossa ».

2. Dopo il comma 6-*bis* dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono inseriti i seguenti:

« *6-ter*. Le apparecchiature di rilevamento automatico della velocità e i relativi cartelli che le preavvisano sono corredati di illuminazione al fine di renderli visibili nelle ore notturne e diurne di scarsa luminosità e indicano contestualmente il limite di velocità oltre il quale è applicata la sanzione.

6-quater. Quando le apparecchiature di cui al comma 6-*ter* sono collocate su automezzi in movimento, fermo restando l'obbligo di preavviso, di visibilità e di indicazione del limite, alla velocità rilevata è applicata una riduzione pari al 5 per cento con un minimo di 5 km/h ».

Art. 5.

(Modifica all'articolo 180 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. Dopo il comma 7 dell'articolo 180 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« *7-bis*. Fermo restando quanto disposto dal comma 8, le sanzioni di cui al comma

7 non sono applicate qualora i documenti mancanti siano esibiti ai competenti uffici entro il termine perentorio di settantadue ore decorrenti dalla data di accertamento dell'infrazione da parte dell'autorità competente ».

Art. 6.

(Copertura finanziaria)

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 2, comma 2, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 4, comma 2, pari a 1,25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

19PDL0023690