



Proposte per il decreto-legge Sicurezza stradale

Premessa

Le proposte contenute nel presente documento si limitano alle modifiche urgenti al codice della strada mediante decreto-legge e sono frutto di un attento lavoro di confronto unitario tra i dirigenti della pianificazione e gestione della mobilità e i dirigenti della polizia locale delle principali città italiane, riuniti in sede ANCI con gli assessori alla mobilità e sicurezza, e si basano sulle seguenti considerazioni ed evidenze:

- L'incidentalità stradale è da tempo un'emergenza nazionale in Italia e le anticipazioni di ISTAT sul 2022 sono ancora più preoccupanti: per questo la rinnovata iniziativa del Governo, in particolare del Ministero dei Trasporti, è importante e lodevole.
- E' fondamentale che le nuove norme puntuali di modifica al codice della strada siano efficaci nel ridurre incidenti, morti e feriti e, di conseguenza, vadano a intervenire e incidere su quei fattori che i dati statistici (ISTAT 2021) evidenziano come i più critici e pericolosi per la sicurezza stradale.
- Oltre il 94% degli incidenti stradali è dovuto a comportamenti umani sbagliati: per essere efficaci, è quindi necessario concentrarsi su di essi, rispetto ad altri profili.
- La maggior parte degli incidenti stradali è dovuta a tre cause, cioè distrazione alla guida (da cellulare), mancata precedenza, eccesso di velocità: per essere efficaci, è dunque necessario agire con assoluta priorità e incisività su questi comportamenti.
- Nelle strade urbane, i morti sono dovuti nel 24% dei casi a velocità eccessiva, nel 17% a mancata precedenza sulle strisce pedonali, nel 13% ad altre precedenza non rispettate, nel 16% a guida distratta: per essere efficaci nella riduzione degli incidenti più gravi, quindi, bisogna intervenire prima di tutto sul rispetto di queste norme di comportamento.
- Le cause più ricorrenti di incidentalità appena citate sono tutti comportamenti attivi: per cui, per essere efficaci, vanno rafforzati la responsabilizzazione individuale e i poteri di controllo del rispetto delle regole (rispetto ai sistemi di sicurezza passiva).
- I conducenti ai quali sono imputabili gli incidenti stradali appartengono in oltre il 93% dei casi alla categoria dei conducenti di veicoli a motore.
- Più del 73% degli incidenti stradali ormai avviene sulle strade urbane: per essere efficaci, è perciò necessario agire sui comportamenti in ambito urbano e potenziare le possibilità di intervento degli Enti locali e delle Polizie Locali che sono l'organo di Polizia Stradale che agisce in maniera esclusiva o prevalente nei contesti urbani; infatti ISTAT riporta che il 65,4% degli incidenti in Italia è rilevato dalle Polizie Locali.



Le proposte

In coerenza con le evidenze riassunte in premessa, le proposte di modifiche legislative urgenti riguardano i seguenti temi:

- 1) distrazione alla guida (da cellulare)
- 2) estensione dei controlli automatici con apparecchiature di rilevazione a distanza senza contestazione immediata, a distrazione, mancata precedenza e altre violazioni pericolose
- 3) eccesso di velocità
- 4) guida sotto effetto di alcol o droga
- 5) dispositivi di micro-mobilità a motore elettrico e velocipedi
- 6) sosta selvaggia
- 7) ZTL
- 8) principio informatore della sicurezza dei comportamenti stradali
- 9) Norma di rafforzamento per evitare l'occupazione della carreggiata che pregiudichi la sicurezza stradale
- 10) disabili: pass e esposizione del contrassegno
- 11) Principio della sicurezza dei comportamenti stradali



1) Distrazione alla guida da cellulare

In base ai dati di ISTAT, la guida distratta è la prima causa in assoluto di incidentalità stradale; le forze dell'ordine evidenziano da tempo che il principale problema è l'uso del cellulare e di altri dispositivi digitali durante la guida. Ciononostante, le sanzioni attuali in caso di guida al cellulare sono particolarmente deboli. Si chiede perciò di rafforzare l'apparato sanzionatorio per aumentarne l'efficacia preventiva e deterrente, nel senso di:

- inasprire le sanzioni pecuniarie;
- prevedere la sanzione accessoria della sospensione della patente fin dalla prima violazione;
- introdurre l'incremento dei punti della patente da decurtare per questa fattispecie (8 punti alla prima e 10 punti alla seconda violazione). [*Attenzione: Si propone che la decurtazione dei punti patente sia di 10 quale massimo possibile in quanto la riduzione dei punti superiori a 10 è in contrasto con l'art. 126 bis comma 1 bis CdS che prevede che il massimo di 15 punti (fattispecie applicabile quando si commettono più violazioni) non si applica quando è prevista la sospensione o la revoca della patente, sanzione accessoria prevista nella proposta e applicata alla prima violazione. Si tenga anche conto che la tabella di cui all'art. 126 bis CdS prevede 10 punti come massimo dei punti decurtabili per le violazioni elencate nella predetta tabella.*]

All'articolo 173 del codice sono apportate le seguenti modificazioni:

- 1) *al comma 3-bis le parole: «da euro 165 ad euro 661» sono sostituite dalle seguenti: «da euro 422 ad euro 1697 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi»;*
- 2) *il secondo periodo è sostituito dal seguente: «Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 644 ad euro 2.588 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi»;*

Alla tabella allegata all'art. 126-bis, il capoverso «Art. 173» è sostituito dal seguente: «Art. 173 – Comma 3 – 8. Comma 3-bis, primo periodo – 5. Comma 3-bis, secondo periodo – 10».

2) Estensione dei controlli automatici a distrazione, mancata precedenza e altre violazioni pericolose

In base ai dati di ISTAT le prime tre cause di incidentalità stradale, insieme all'eccesso di velocità, sono la guida distratta e la mancata precedenza, che provocano nel complesso il 55% dei morti nelle città.

Nonostante queste ultime siano la prima e la seconda causa in assoluto di scontri e investimenti, la fondamentale attività delle forze dell'ordine è pesantemente limitata dalle disposizioni vigenti, che non consentono l'accertamento automatico della violazione di queste e di altre norme di comportamento il cui mancato rispetto costituisce un rilevante pericolo per la sicurezza della circolazione stradale.

Si chiede pertanto di aggiungere tra le fattispecie che possono essere rilevate mediante dispositivi automatici e senza obbligo di contestazione immediata anche le seguenti:

- divieto di uso di cellulari e altri dispositivi elettronici alla guida (art. 173)



- obbligo di dare la precedenza alle intersezioni (art. 145) e agli attraversamenti pedonali (art. 191) e ciclabili (art. 40)
- divieto di sorpasso (art. 148)
- circolazione contromano (art. 143)
- distanze di sicurezza (art. 149)
- divieti di fermata (art. 158, comma 1)
- divieto di transito mezzi pesanti (art. 167),
- divieto di sosta stalli disabili (art. 158 comma 2 lett g)
- divieto di sosta alle fermate TPL (art. 158 comma 2 let d)
- divieto di sosta nelle corsie TPL (art. 158 comma 2 let h)
- divieto di sosta fermate taxi (art. 158 comma 2 let d)
- divieto di sosta ricariche elettriche (art. 158 comma 1 lettera h ter)
- divieto di sosta stalli sharing (Fattispecie nuova che andrebbe inserita nell'art. 158 aggiungendo nel comma 1 la lettera h quater "Agli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli del car sharing")

All'articolo 201, comma 1-bis del codice, 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, 158 comma 1, 158 comma 1 let h, 158 comma 2 let d, 158 comma 2 let g, 158 comma 2 let h, 158 comma 2 let h ter, 167, 170, 171, 173, comma 3-bis, 191, comma 4, 193, 213 e 214, nonché delle violazioni in materia di fermata di cui all'articolo 158, comma 1, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento».

3) Eccesso di velocità

In base ai dati di ISTAT, ormai oltre il 70% degli incidenti avviene sulle strade urbane e tra le prime tre cause vi è la violazione dei limiti di velocità. Il problema è soprattutto nelle città, dove c'è un alto numero di utenti vulnerabili, che presentano la più elevata probabilità di morire o restare gravemente feriti in caso di investimento a forte velocità.

Nonostante ciò, l'attuale normativa sull'accertamento automatico dell'eccesso di velocità non considera in alcun modo le peculiari caratteristiche dell'ambito urbano e della relativa utenza, limitando pesantemente la possibilità per le forze dell'ordine di effettuare controlli anche in ottica di prevenzione.

Inoltre, le sanzioni attuali in caso di eccesso di velocità sono poco proporzionate ed efficaci per le violazioni compiute in ambito urbano, dove anche soltanto dieci o venti km/h in più o in meno possono determinare la vita o la morte di una persona investita.

Da ultimo, il rispetto dei limiti di velocità in ambito urbano dipende anche dall'infrastruttura stradale: a tal fine, è importante che i Comuni dispongano della possibilità di realizzare interventi fisici di moderazione della velocità fondati su una base legislativa solida.

Si chiede perciò di:

- 1) aggiungere specificamente la tutela delle utenze più vulnerabili in quanto tale tra i presupposti legittimanti, relativamente alle sole strade urbane, per ottenere l'autorizzazione del Prefetto all'installazione di dispositivi cd. 'autovelox';



- 2) rafforzare le sanzioni pecuniarie tra i 10 e 40 km/h) e accessorie (per la seconda sanzione nel biennio tra i 10 e i 40 km/h) per le violazioni dei limiti massimi di velocità, in particolare sulle strade urbane;
- 3) dare una adeguata copertura legislativa agli interventi di messa in sicurezza e moderazione della velocità sull'infrastruttura stradale in ambito urbano.

Proposta testuale

Al decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, all'articolo 4, comma 2, al termine del primo periodo sono aggiunte infine 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 umana degli utenti vulnerabili della strada in ambito urbano».

All'articolo 142 del codice sono apportate le seguenti modificazioni:

- 1) al comma 8, le parole «173 a euro 695» sono sostituite dalle seguenti: «271 a euro 1084»
- 2) al comma 8, è aggiunto in fine il seguente periodo: «*Dalla violazione, se compiuta all'interno del centro abitato e per almeno 2 volte nel biennio, consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 15 a 30 giorni.*».

All'articolo 42 del codice:

- 1) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi e interventi sull'infrastruttura stradale destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico o a rallentare la velocità dei veicoli.»;
- 2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-bis. Nei centri abitati, gli enti proprietari possono adottare dispositivi ed eseguire interventi infrastrutturali di moderazione del traffico e di rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati, per l'intera o anche solo per una parte della larghezza della carreggiata o della corsia, 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 particolari. E' consentita, in particolare, la realizzazione o l'installazione di elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, pavimentazioni con particolari trattamenti superficiali, materiali o colori, 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, elementi di arredo funzionale o urbano, aiuole con piantumazione di verde.».

4) Guida sotto effetto di alcol o droga

Si concorda con la proposta annunciata dal Ministero di inasprire l'apparato sanzionatorio per le violazioni del divieto di guida sotto effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti, che è causa di una certa quantità di incidenti, soprattutto nelle fasce giovani della popolazione.

A questo proposito, si suggerisce di rafforzare in particolare le sanzioni accessorie, che hanno una maggiore efficacia rispetto a quelle meramente pecuniarie: ad esempio, si propone di introdurre la sospensione della patente di guida, attualmente non prevista, per i neo-patentati in caso di tasso alcolemico superiore a 0 ma inferiore a 0,5 g/l.



Si propone di introdurre come in altri Paesi l'obbligo di utilizzare esclusivamente veicoli dotati di alcol-lock per i soggetti che sono stati sanzionati per la seconda volta per il superamento dei limiti di alcol o per chi è stato sanzionato anche una sola volta con superamenti superiori a 0,8 g/l.

Per quanto riguarda il tema del contrasto alla guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti si propone l'utilizzo del Drogometro, previsto dall'art. 33 della L. 120/2010, ma è necessaria la pubblicazione del previsto decreto attuativo. Ciò permette di introdurre norme per accertamenti più rapidi su strada, infatti oggi vi è uno scarso utilizzo di questi controlli su strada, in quanto vi è la necessità di dover accompagnare i conducenti ai prelievi ematici in ospedale.

Si evidenzia nel contempo la necessità di accompagnare le modifiche legislative con un significativo potenziamento dei controlli da parte delle forze dell'ordine e con la messa a disposizione di risorse statali, anche in favore delle Polizie locali, per l'acquisto dei relativi dispositivi di misurazione e il pagamento delle prestazioni di lavoro straordinario.

Infine, i tempi per la revisione annuale degli alcoltest sono spesso lunghi; meno etilometri sulle strade comportano meno controlli. Una delle cause di questi "fermi obbligatori" sono i due soli centri di controllo attraverso laboratori di Roma e Milano. Si propone la validità biennale degli alcoltest.

Proposta testuale

Modifica articolo del Codice della strada per sospensione patente di guida per neo-patentati in caso di tasso alcolemico superiore a 0 ma inferiore a 0,5 g/l

Adottare il Decreto in attuazione dell'art. 30 Legge 120/2010: "Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute, sentiti la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per le politiche antidroga e il Consiglio superiore di sanità, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, di effettuazione degli accertamenti di cui al periodo precedente e le caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi. Ove necessario a garantire la neutralità finanziaria di cui al precedente periodo, il medesimo decreto può prevedere che gli accertamenti di cui al presente comma siano effettuati, anziché su campioni di mucosa del cavo orale, su campioni di fluido del cavo orale".

Introdurre le modifiche agli articoli 125 e 186 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernenti un dispositivo di blocco da installare sui veicoli in uso ai soggetti condannati per guida in stato di ebbrezza, come da proposta di Legge del CNEL n. 684 del 5/12/2022.

1. Dopo il comma 3-bis dell'articolo 125 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono inseriti i seguenti:

« 3-ter. I titolari di patente rilasciata in Italia ai quali è stato imposto il rispetto delle prescrizioni dei codici unionali 68 e 69 di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, possono guidare, nel territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N solo se su tali veicoli è stato installato a loro spese ed è funzionante un dispositivo che impedisca l'avviamento del motore a seguito del riscontro di un tasso alcolemico del guidatore superiore a zero. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da



emanare ai sensi dell'articolo 75, comma 3-bis, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le caratteristiche e le modalità di installazione del dispositivo di blocco e sono individuate le officine autorizzate all'installazione dello stesso. Ogni dispositivo deve essere munito di un sigillo che ne impedisca l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione.

3-quater. Fuori dei casi previsti dall'articolo 186, quando ricorre la violazione delle prescrizioni imposte dai codici unionali 68 e 69 di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, si applicano le sanzioni di cui ai commi 3 e 5 del presente articolo. Le stesse sanzioni, le cui entità e durata sono raddoppiate, si applicano quando il titolare di patente di guida italiana sulla quale sono stati apposti i citati codici unionali circola nel territorio nazionale alla guida di un veicolo a motore sprovvisto del dispositivo di blocco di cui al comma 3-ter ovvero con un dispositivo alterato, manomesso, non funzionante o dal quale siano stati rimossi i sigilli apposti al momento dell'installazione».

Art. XX.

Dopo il comma 9-bis dell'articolo 186 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, sono aggiunti i seguenti:

« 9-ter. Nei confronti del conducente condannato per i reati di cui al comma 2, lettere b) o c), è sempre disposto che sulla patente di guida rilasciata in Italia siano apposti i codici unionali 68 e 69 di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006. Il citato codice unionale deve essere apposto sulla patente di guida, fatta salva una maggiore durata stabilita dalla commissione medica di cui all'articolo 119 in occasione della conferma di validità, per un periodo di almeno due anni nei casi previsti dal citato comma 2, lettera b), e di almeno tre anni nei casi previsti dal medesimo comma 2, lettera c), decorrenti dalla restituzione della patente di guida dopo la sentenza di condanna. In caso di condanna per i reati di cui al citato comma 2, lettere b) o c), il prefetto dispone l'obbligo della revisione della patente di guida, ai sensi dell'articolo 128, allo scopo di consentire l'adeguamento della patente alla prescrizione di cui al presente comma. Nei

confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo che abbiano acquisito residenza in Italia si applicano, in ogni caso, le disposizioni dell'articolo 136-bis, comma 4, secondo periodo.

9-quater. Le sanzioni di cui al comma 2, lettere a), b) e c), sono aumentate di un terzo nei confronti del conducente che si trovi nelle condizioni di cui al comma 9-ter. Ferme restando le sanzioni previste dall'articolo 125, comma 3-quater, le sanzioni di cui al citato comma 2, lettere a), b) e c), sono raddoppiate nel caso in cui il dispositivo di blocco di cui all'articolo 125, comma 3-ter, sia stato alterato o manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i relativi sigilli ».

5) Dispositivi di micro-mobilità a motore elettrico e velocipedi

Al fine di facilitare i controlli degli organi di polizia stradale finalizzati a garantire il rispetto delle regole in vigore per i monopattini elettrici, si ritiene necessario prevedere una targa per i monopattini elettrici, similmente a quanto in vigore per i ciclomotori.

Si chiede pertanto la modifica dell'art. 14 Legge n. 120 del 29 luglio 2010 e dell'art. 97 del Decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992, aggiungendo dopo la parola "ciclomotore/i" le parole "monopattino/i elettrico/i".



Si ritiene indispensabile che le nuove norme che eventualmente saranno introdotte riguardino solo i conducenti dei dispositivi di micro-mobilità elettrica, e non anche i ciclisti che conducono biciclette a pedalata assistita.

Infatti si evidenzia la fondamentale diversità e distinzione - che è allo stesso tempo ontologica, tecnica e giuridica - tra i monopattini (e in generale i dispositivi di micro-mobilità) e le cd. "biciclette elettriche" (definizione che non è corretta e non esiste normativamente).

Infatti, i primi sono veicoli *a motore*, che si muovono totalmente o prevalentemente a propulsione elettrica (art. 1, comma 75, della legge 160/2019, come modificato dall'art. 1-ter del D.L. 121/2021), mentre, all'esatto opposto, le seconde sono velocipedi *a pedalata assistita* (art. 50 del codice), che si muovono prevalentemente a propulsione muscolare.

Proposta testuale

All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, il comma 75-*viciester* è sostituito dal seguente: *«I monopattini a propulsione elettrica sono soggetti all'obbligo dell'assicurazione sulla responsabilità civile per danni a terzi derivanti dalla circolazione prevista dall'articolo 193 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.»*.

Nel medesimo art. 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, prevedere l'obbligo di targa con modalità simili a quelle previste per i ciclomotori all'art. 14 Legge n. 120 del 29 luglio 2010 e all'art. 97 del Decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992.

6) Contrasto alla sosta selvaggia

Si concorda con la proposta del Ministero di contrastare con maggiore efficacia i fenomeni di sosta e fermata vietate, che rappresentano un pericolo rilevante per la circolazione stradale, sia perché riducono la visibilità tra gli utenti (in particolare agli incroci), sia perché costringono gli utenti più vulnerabili a manovre rischiose (ad esempio, il ciclista che è costretto a "scartare" verso sinistra in mezzo alla strada per superare un'auto parcheggiata in doppia fila, oppure il pedone o il disabile che debbono scendere sulla carreggiata a causa del marciapiede occupato da auto in sosta abusiva, etc.).

Si propone di inasprire le sanzioni pecuniarie e accessorie per le seguenti violazioni:

- in corrispondenza o in prossimità delle aree di intersezione (art. 158, comma 1, lett. f)
- negli spazi riservati alla fermata del trasporto pubblico locale e taxi (art. 158, comma 2, lett. d)
- negli spazi riservati alla sosta disabili (art. 158, comma 2, lett. g).

Si chiede, inoltre, di aggiungere tra le fattispecie che possono essere rilevate mediante dispositivi automatici e senza obbligo di contestazione immediata anche le fattispecie di divieto di fermata (infatti sono molto frequenti sulle strade delle città e costituiscono uno dei principali fattori di intralcio e di pericolo per la circolazione, per cui la semplificazione dei poteri di accertamento da parte delle forze dell'ordine è fondamentale per contrastarle in modo efficace).



Proposta testuale

All'art. 158 il comma 5 è sostituito con il seguente:

5. *“Chiunque viola le disposizioni del comma 1 e delle lettere i) del comma 2 e' soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 41 a € 168 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da € 87 a € 345 per i restanti veicoli.”* (19) (29) (43) (52) (64) (80) (89) (101) (114) (124) (145) (163).

All'art. 158 dopo il comma 5 è inserito il comma 5-bis e 5 ter:

5-bis *“Chiunque viola le disposizioni del comma 1 lettere f), e delle lettere d) e h) del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 87 a € 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da € 165 a € 660 per i restanti veicoli.”*

5-ter. *“Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera g), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 165 ad euro 660 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 330 ad euro 990 per i restanti veicoli.*

All'articolo 201, comma 1-bis, alla lettera g-bis) del codice, sono apportate le seguenti modificazioni: dopo le parole «214,» sono aggiunte le seguenti: *«nonché delle violazioni in materia di fermata di cui all'articolo 158, comma 1,».*

7) ZTL

La quantità di incidenti stradali è fortemente correlata all'entità dei flussi veicolari, per cui le limitazioni al traffico veicolare, soprattutto nei contesti urbani dove c'è un forte mix di utenti della strada, costituiscono un'importante politica di sicurezza stradale.

In primo luogo, si chiede di superare l'attuale fase di blocco dell'istituzione e regolazione di nuove ZTL tariffate da parte dei Comuni, prevedendo come regime transitorio la vigenza della direttiva del MIT del 1997, nelle more del nuovo regolamento ministeriale in discussione.

Proposta testuale

All'articolo 7, comma 9 del codice, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente:

«Con il medesimo Regolamento di cui all'art. 201, comma 1-bis, lett. g), sono individuate, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, le modalità attuative della disposizione di cui al precedente periodo; nelle more



dell'approvazione del regolamento, continua ad applicarsi la pertinente direttiva dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale.».

Inoltre, si chiede di prevedere che la già vigente apertura delle nuove ZTL alla circolazione dei veicoli ecologici riguardi solo le ZTL con esclusiva finalità di tutela ambientale, le uniche per cui ha senso prevedere una libertà di accesso per i veicoli a zero emissioni così anche restituendo autonomia ai Comuni nella regolamentazione della circolazione nei centri abitati che da codice stesso compete all'ente proprietario della strada. Si chiede inoltre di limitare la norma in questione alla circolazione dei soli veicoli elettrici, e non anche di quelli ibridi che non sono a zero emissioni; resterebbe comunque sempre possibile per i Comuni, tenuto conto delle specifiche situazioni territoriali, consentire l'accesso anche ai veicoli ibridi.

Proposta testuale

All'articolo 7, comma 9-*bis* del codice sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) le parole: «*le zone di cui al comma 9*» sono sostituite dalle seguenti: «*le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale,*»;
- b) le parole: «*o ibrida*» son sostituite con le parole «*o ad idrogeno*» .

8 TELECAMERE OMOLOGAZIONE E APPROVAZIONE

Al fine di rendere certa ed efficace l'azione di contrasto al superamento dei limiti di velocità mediante la collocazione di idonee apparecchiature fisse, evitando il proliferare di ricorsi strumentali, si propone di inserire nell'articolo relativo ai limiti di velocità la previsione per i dispositivi di essere "approvati" e non solo "omologati", modificando di conseguenza il Codice come di seguito proposto.

Proposta testuale

All'articolo 142, commi 1 e 6, del Codice sono apportate le seguenti modificazioni:

Al comma 1, dopo le parole "*apparecchiature debitamente omologate*" aggiungere le parole "*e/o approvate*"

Al comma 6, dopo le parole "*apparecchiature debitamente omologate*" aggiungere le parole "*e/o approvate*"

9 Norma di rafforzamento per evitare l'occupazione della carreggiata che pregiudichi la sicurezza stradale

Con l'introduzione della normativa che ha previsto una procedura temporanea straordinaria e l'applicazione del regime semplificato autorizzativo per l'occupazione di suolo pubblico di cui al DL



Ristori n. 137 del 28/10/2020 art 9 ter comma 5 e del Decreto Rilancio n. 34 del 19 maggio 2020 art 181 commi 2-4 al solo fine di salvaguardare il regime semplificato per tutti i casi diversi dalla presenza di ostacoli posizionati direttamente in strada sui quali occorre contemperare le esigenze di sicurezza stradale, per le sole situazioni di effettivo pregiudizio della sicurezza stradale e quindi di presenza di ostacoli lungo la carreggiata stradale, si propone di introdurre un elemento rafforzativo al Codice della Strada come di seguito indicato:

All'art. 20 del Codice, comma 1, alla fine dopo le parole "*intralcio alla circolazione*" inserire le seguenti parole "*o pregiudizio della sicurezza stradale*".

10) DISABILI: PASS ED ESPOSIZIONE DEL CONTRASSEGNO

Al fine di contribuire a facilitare la mobilità del portatore di disabilità tale da comportare un'incapacità di deambulazione, o di ridurla sensibilmente, e per tutto quanto meglio specificato nella scheda allegata, si propone di modificare l'art. 381 del Regolamento di attuazione del Codice della Strada come segue in coerenza con l'introduzione del CUDE contrassegno unico disabili europeo.

Proposta testuale

Si propone di inserire una nuova alinea al comma 2 dell'art. 381 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495)

Al comma 2, dopo le parole "*In caso di utilizzazione, lo stesso deve essere esposto, in originale, nella parte anteriore del veicolo, in modo che sia chiaramente visibile per i controlli.*" Inserire le seguenti parole "*La targa del veicolo a servizio della persona invalida titolare dell'autorizzazione, dovrà essere preventivamente comunicata al comune di competenza secondo le modalità da questo previste.*"

11. Principio della sicurezza dei comportamenti stradali

Nessuna norma giuridica, controllo delle forze dell'ordine o miglioramento dell'infrastruttura stradale sarà mai sufficiente ad aumentare il livello di sicurezza stradale, se non si accompagna anche ad una più intensa responsabilizzazione individuale di tutti gli utenti della strada tesa al rispetto delle regole di comportamento, secondo canoni di proporzionalità al potenziale lesivo di ciascuno (come previsto ad esempio dal 2021 nel codice stradale del Regno Unito).

Si chiede perciò di rafforzare e specificare il principio informatore della circolazione stradale stabilito dal codice.

Proposta testuale

All'articolo 140 del codice, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

«1-*bis*. Tutti gli utenti della strada sono tenuti alla conoscenza del presente codice, a prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti e a comprendere la 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: questo principio si applica in particolare per i conducenti dei veicoli a motore, ivi inclusi i dispositivi di micromobilità, tra loro in proporzione alle caratteristiche del veicolo e in ogni caso verso tutti gli utenti non motorizzati, nonché per i conducenti dei velocipedi nei confronti dei pedoni. Resta ferma in ogni caso la responsabilità di tutti gli utenti della strada di rispettare le norme di comportamento stabilite e di avere riguardo per la sicurezza propria e degli altri utenti.».