



Modifiche agli articoli 142, 148 e 149 del Codice della strada in materia di sicurezza stradale dei ciclisti e limiti di velocità **A.C. 526, A.C. 892**

Dossier n° 60 - Schede di lettura
 7 marzo 2023

Informazioni sugli atti di riferimento

| A.C. | 526 | 892 |
|-------------------------|--|---|
| Titolo: | Modifiche agli articoli 148 e 149 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sicurezza stradale dei ciclisti | Modifiche agli articoli 142, 148 e 149 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limiti di velocità e di sicurezza stradale dei ciclisti |
| Iniziativa: | Parlamentare | Parlamentare |
| Primo firmatario: | Berruto | Iaria |
| Numero di articoli: | 1 | 2 |
| Date: | | |
| presentazione: | 8 novembre 2022 | 16 febbraio 2023 |
| assegnazione: | 10 gennaio 2023 | 1 marzo 2023 |
| Commissioni competenti: | IX Trasporti | IX Trasporti |
| Sede: | referente | referente |
| Pareri previsti: | I Affari Costituzionali e II Giustizia (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni) | I Affari Costituzionali, II Giustizia, VII Cultura e XII Affari sociali |

Contenuto

Le proposte di legge **A.C. 526 e A.C. 892** intervengono entrambe sugli articoli 148 e 149 del [Codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992](#), in materia di **sicurezza stradale dei ciclisti**, in relazione alla quale i dati statistici mostrano una costante crescita dell'incidentalità negli anni più recenti (v. *infra* per i dati aggiornati sull'incidentalità stradale).

La proposta di legge **A.C. 892** interviene, altresì, sull'articolo 142 del Codice, in materia di **limiti di velocità per gli autoveicoli**.

Le proposte per la sicurezza stradale dei ciclisti (A.C. 526 e A.C. 892)

Entrambe le proposte di legge dispongono in primo luogo la **modifica dell'articolo 148** del Codice della strada, e in particolare del **comma 9-bis**, che disciplina il **sorpasso dei velocipedi da parte degli autoveicoli**.

Nella formulazione attuale il **comma 9-bis**, recentemente modificato dall'articolo 49, comma 5-ter, lett. m), del [decreto-legge n. 76 del 2020](#), prevede che lungo le **strade urbane ciclabili** il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di un velocipede sia tenuto a usare **particolari cautele** al fine di assicurare una **maggiore distanza laterale di sicurezza** in considerazione della minore stabilità e della probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede stesso. Dispone, inoltre, che, **prima di effettuare il sorpasso** di un velocipede, il conducente dell'autoveicolo **valuti l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza** per entrambi i veicoli, **riducendo particolarmente la velocità, ove necessario**, affinché la manovra di sorpasso sia compiuta **a ridottissima velocità** qualora le circostanze lo richiedano. Chiunque violi tali disposizioni è soggetto alla **sanzione amministrativa da euro 167 ad euro 665**, prevista al successivo comma 16, primo periodo.

La **proposta A.C. 526**, che si compone di un solo articolo, interviene innanzitutto, con l'**articolo 1, comma 1, lett. a)**, a sostituire integralmente il predetto comma 9-bis, al fine di introdurre, in aggiunta a quello di usare particolari cautele, anche l'**obbligo di mantenere la distanza laterale di sicurezza dal velocipede, determinata ai sensi dell'articolo 149, comma 1** - che viene anch'esso modificato dalla proposta, v. *infra* -, in modo tale da prevenire ogni rischio di collisione, sempre in considerazione della minore stabilità e della rilevante probabilità di ondeggiamenti e deviazioni del velocipede.

Inoltre si prevede che, **prima di effettuare il sorpasso di un velocipede**, il conducente dell'autoveicolo debba non solo valutare l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, come attualmente previsto, ma deve anche fare in modo di **evitare ogni collisione, differendo la manovra qualora tali condizioni non siano garantite**.

Si conferma poi, come già prevede il testo attuale, che per la violazione di tali disposizioni si applichi la sanzione amministrativa di cui al comma 16, primo periodo, e quindi il pagamento di una **sanzione amministrativa da euro 167 ad euro 665**.

La **proposta A.C. 892**, all'articolo 1, comma 1, lett. b), nel novellare l'articolo 148 del Codice della strada, prevede anch'essa l'**obbligo di usare particolari cautele, di mantenere la distanza laterale di sicurezza dal velocipede determinata ai sensi dell'articolo 149, comma 1**, e di **differire la manovra di sorpasso ove le condizioni di sicurezza non siano garantite**; prevede inoltre espressamente che tale disciplina del sorpasso si applichi **anche** al sorpasso dei velocipedi di cui all'articolo 1, comma 75, della [legge n. 160 del 2019 \(legge di bilancio 2020\)](#), e quindi al **sorpasso dei monopattini**.

Si valuti l'opportunità di indicare espressamente le sanzioni amministrative applicabili per l'ipotesi di violazione di questa disposizione.

I commi da 75 a 75-*vicies ter* dell'articolo 1 della **legge di bilancio 2020** hanno dettato la **disciplina normativa dei monopattini**, la quale non è stata inserita come novella nel *corpus* del Codice della strada. Il richiamato comma 75 definisce i **requisiti costruttivi**, mentre gli altri commi le **regole di circolazione**. Tra queste, il **comma 75-quinquies** prevede, per quanto non espressamente previsto dai commi in questione, l'**equiparazione dei monopattini ai velocipedi**: pertanto, l'**applicazione delle regole di sorpasso di cui agli articoli 148 e 149 è già prevista** in base a tale comma.

Per quanto riguarda le **sanzioni amministrative per la violazione delle regole di circolazione dei monopattini**, queste sono definite nel comma 75-*duodevicies*, che prevede la sanzione amministrativa del pagamento di una somma **da euro 50 a euro 250** per chiunque violi le disposizioni di cui ai commi da 75-*sexies* a 75-*quaterdecies* (relative all'obbligo di circolazione notturna o in scarsa visibilità con luci e con giubbotto o bretelle riflettenti; all'obbligo di avere 14 anni per condurli; all'obbligo del casco per i minori; al divieto di trasporto di altre persone o cose; al divieto di circolazione sui marciapiedi; all'obbligo di avere le mani libere; alle strade in cui possono circolare i monopattini; ai limiti di velocità).

Entrambe le proposte di legge dispongono, poi, la **modifica dell'articolo 149 del Codice della strada**, che attualmente disciplina la **distanza di sicurezza tra i veicoli** prevedendo, al comma 1, che durante la marcia i veicoli devono tenere una distanza di sicurezza dal veicolo che precede, tale che sia garantito in ogni caso l'arresto tempestivo e siano evitate collisioni.

A tale comma 1 **entrambe** le proposte (**articolo 1, comma 1, lettera b), dell'A.C. 526; articolo 1, comma 1, lettera c), dell'A.C. 892**) **aggiungono**, in fine, nuovi periodi contenenti le seguenti previsioni, relative specificamente alla **distanza di sicurezza dai velocipedi**:

- durante la marcia, ai **veicoli** è fatto obbligo di tenere una **distanza laterale di sicurezza, dal margine della strada e dai veicoli, commisurata alle condizioni del traffico e alla visibilità**; tale distanza deve garantire **in ogni caso** la possibilità di **arresto tempestivo per evitare collisioni con eventuali ostacoli** presenti nella carreggiata (**A.C. 526**), ovvero, con la formulazione più sintetica usata dall'**A.C. 892**, deve garantire **in ogni caso la possibilità di arresto tempestivo in condizioni di sicurezza**;
- la **distanza laterale di sicurezza dai velocipedi deve essere maggiore** in ragione della probabilità di ondeggiamenti e di deviazioni da parte dei velocipedi stessi;
- **quanto al sorpasso dei velocipedi fuori dei centri urbani**, l'**A.C. 526** prevede che, qualora le condizioni di sicurezza e della circolazione lo consentano, i conducenti degli **autoveicoli** possono effettuare la **manovra di sorpasso** dei velocipedi, **autorizzata** da apposita segnaletica, mantenendo una **distanza laterale di sicurezza non inferiore a 1,5 metri**; l'**A.C. 892**, sia pure con analoga formulazione, fa invece riferimento al sorpasso effettuato da **tutti i veicoli a motore** - non limitandolo, quindi, ai soli **autoveicoli** - e **non fa riferimento alla presenza di apposita segnaletica che lo autorizzi**;
- la sola proposta di legge **A.C. 892** dispone, in aggiunta, che, fermo restando quanto disposto dall'articolo 148, comma 9-*bis* (v. *supra*), qualora, in ragione della **ridotta ampiezza** delle corsie o della strada, **la distanza laterale non possa essere rispettata**, il conducente del veicolo che si approssima a un velocipede deve **rallentare e adeguare la propria velocità** a quella del velocipede, e può **sorpassarlo solo a velocità molto ridotta, tale da non costituire pericolo per il ciclista**.

Le proposte in materia di limiti di velocità (A.C. 892)

L'articolo 1, comma 1, lettera a), dell'**A.C. 892** modifica l'art. 142 del **Codice della strada** in materia di **limiti di velocità dei veicoli**, novellandone il comma 1 e aggiungendovi un nuovo comma 1-*bis*.

Rispetto al testo attualmente vigente, è **confermato** che, per la sicurezza della circolazione e la tutela della vita umana, la **velocità massima** non può superare i **130 km/h per le autostrade**, i **110 km/h per le**

strade extraurbane principali e i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie.

La proposta di legge non menziona espressamente le strade extraurbane locali, per le quali il testo attualmente vigente dell'art. 142 prevede il limite di velocità di 90 km/h. Peraltro, tale tipologia di strada non è contemplata nell'elenco di cui all'articolo 2 del Codice della strada (v. infra). Si valuti pertanto l'opportunità di un coordinamento legislativo.

Quanto alle strade urbane, il **comma 1** dell'articolo 142 attualmente **in vigore** fissa il limite di velocità per le **strade nei centri abitati a 50 km/h, innalzabile fino a 70 km/h** per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali.

Innovando rispetto al testo attuale, la proposta di legge opera una **distinzione**, prevedendo un **limite generale di 50 km/h per le strade urbane di scorrimento (tipo D)**, e fissando il limite a **20 o 30 km/h per le strade di quartiere (tipo E) e locali (tipo F)**, ferme restando le competenze relative alla definizione e alla classificazione delle strade.

Si valuti l'opportunità di chiarire con precisione quale sia il limite effettivo - 20 o 30 km/h - per le strade di quartiere e locali oppure se (entro la forchetta) la fissazione del limite sia rimessa eventualmente alle autorità comunali e in tal caso a quali e sulla base di quali criteri.

Si ricorda che la **definizione e classificazione delle strade**, contenuta nell'articolo 2 del Codice della strada, è la seguente:

- **A. Autostrada:** strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione;
- **B. Strada extraurbana principale:** strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina;
- **C. Strada extraurbana secondaria:** strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine;
- **D. Strada urbana di scorrimento:** strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate;
- **E. Strada urbana di quartiere:** strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata;
- **E-bis. Strada urbana ciclabile:** strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedisti;
- **F. Strada locale:** strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini della circolazione non facente parte degli altri tipi di strade;
- **F-bis. Itinerario ciclopedonale:** strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza vulnerabile della strada.

Il comma 7 dell'articolo 2 prevede inoltre che le strade urbane di tipo **D, E ed F**, siano sempre **comunali** quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti.

Il nuovo comma 1, come risultante dalla proposta di legge, **non ripropone**, pertanto, il contenuto degli ultimi periodi del vigente comma 1, i quali **attualmente**:

- da un lato, **consentono** agli enti proprietari o concessionari, sulle sole **autostrade a tre corsie piu' corsia di emergenza** per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, di **elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h** sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, **sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio**;
- dall'altro, **riducono**, in caso di **precipitazioni atmosferiche** di qualsiasi natura, la velocità massima a **110 km/h sulle autostrade e 90 km/h sulle strade extraurbane principali**.

Come anticipato, la **proposta di legge A.C. 892** aggiunge all'articolo 142 un **nuovo comma 1-bis**, volto a fissare i seguenti **limiti di velocità** nelle aree classificate come **zona scolastica** o **zona residenziale** e nelle **zone limitrofe ai luoghi di culto e ai presidi ospedalieri e sanitari**:

- **20 km/h su strade con carreggiata unica e marciapiede;**
- **30 km/h su strade a corsia unica in ogni senso di circolazione;**
- **50 km/h su strade a due o più corsie in ogni senso di circolazione.**

La disposizione specifica che a tal fine **non sono calcolate le corsie riservate alla circolazione di determinate utenze o all'uso esclusivo dei mezzi pubblici**, e inoltre ammette la **riduzione** di tali limiti massimi di velocità, **con deliberazione dell'amministrazione comunale e apposizione di specifica segnaletica**.

Infine, l'**articolo 2 dell'A.C. 892** reca la **clausola di invarianza finanziaria**, in base alla quale dall'attuazione della legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

I dati sull'incidentalità stradale dei ciclisti e dei monopattini

I **dati ISTAT per il 2021** sull'**incidentalità stradale in Italia**, pubblicati a luglio 2022, indicano che si sono verificati in Italia **151.875 incidenti stradali**, con ben **2.875 vittime**, in diminuzione rispetto alle 3.173 del 2019 (gli ultimi dati utili come riferimento prima del periodo del *lockdown*), ma in aumento del 20% rispetto al 2020 e **204.728 feriti** (+28,6% rispetto al 2020).

Si conferma che il **73,1% degli incidenti avviene sulle strade urbane**, il 21,9% su quelle extraurbane ed il 5% sulle autostrade. Nel 2021 si contano 147.478 conducenti infortunati, morti o feriti e 128.822 incolumi, per un totale di 276.300 persone coinvolte in incidenti stradali.

I **dati 2021** attestano inoltre il permanere in Italia di una **eccessiva mortalità**, principalmente nelle strade extraurbane: 1.365 vittime nel 2021, con un tasso di 4,1 decessi ogni 100 incidenti. Le **vittime nelle strade urbane sono ben 1.264**, mentre nelle autostrade sono 246. Le **vittime** sono: 1.192 occupanti di autovetture, 695 motociclisti, 471 pedoni, **225 ciclisti**, 67 ciclomotoristi e 10 conduttori di monopattini.

Nella Tabella a seguire si riportano i dati Istat relativi all'incidentalità delle **biciclette** e dei **monopattini**

| Veicoli, morti e feriti per categoria dei veicoli coinvolti Anno 2021 (Fonte Istat) | | | |
|--|----------------|--------------|---------------|
| CATEGORIE DEI VEICOLI COINVOLTI | Veicoli | Morti | Feriti |
| Biciclette | 16.358 | 210 | 15.769 |
| Monopattini elettrici | 2.114 | 10 | 2.107 |
| Biciclette elettriche | 697 | 15 | 696 |
| Biciclette e monopattini elettrici (totale) | 19.169 | 235 | 18.572 |

Testo a fronte delle proposte di modifica con il testo attuale del Codice della strada

Per una maggiore utilità, si propone la seguente tabella, volta a confrontare il testo delle disposizioni vigenti con quello risultante dalle proposte di legge in esame, seguendo l'ordine dell'esposizione.

| Codice della strada - testo vigente | A.C. 526 | A.C. 892 |
|--|--|--|
| Articolo 148, comma 9-bis | Articolo 148, comma 9-bis | Articolo 148, comma 9-bis |
| 9-bis. Lungo le strade urbane ciclabili il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di un velocipede è tenuto ad usare particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza in considerazione della minore stabilità e della probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede stesso. Prima di effettuare il sorpasso di un velocipede, il conducente dell'autoveicolo valuta l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, riducendo particolarmente la velocità, ove necessario, affinché la manovra di | 9-bis. Il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di un velocipede è tenuto ad usare particolari cautele e a mantenere la distanza laterale di sicurezza dal velocipede determinata ai sensi dell'articolo 149, comma 1, in modo tale da prevenire ogni rischio di collisione tenendo in considerazione la minore stabilità e la rilevante probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede stesso. Prima di effettuare il sorpasso di un velocipede, il conducente | 9-bis. Il conducente di un veicolo che effettui il sorpasso di un velocipede, compresi quelli di cui all'articolo 1, comma 75, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è tenuto ad usare particolari cautele, a mantenere la distanza laterale di sicurezza dal velocipede determinata ai sensi dell'articolo 149, comma 1, e a valutare l'esistenza delle condizioni per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, differendo la manovra di sorpasso ove tali condizioni non siano garantite. |

| | | |
|---|---|---|
| <p>sorpasso sia compiuta a ridottissima velocità qualora le circostanze lo richiedano. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo.</p> | <p>dell'autoveicolo valuta l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli ed evitare ogni collisione, differendo la manovra qualora tali condizioni non siano garantite. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo.</p> | |
| <p align="center">Articolo 149, comma 1</p> | <p align="center">Articolo 149, comma 1</p> | <p align="center">Articolo 149, comma 1</p> |
| <p>1. Durante la marcia i veicoli devono tenere, rispetto al veicolo che precede, una distanza di sicurezza tale che sia garantito in ogni caso l'arresto tempestivo e siano evitate collisioni con i veicoli che precedono.</p> | <p>1. Durante la marcia i veicoli devono tenere, rispetto al veicolo che precede, una distanza di sicurezza tale che sia garantito in ogni caso l'arresto tempestivo e siano evitate collisioni con i veicoli che precedono. « Durante la marcia, i veicoli devono altresì tenere una distanza laterale di sicurezza dal margine della strada e dai veicoli commisurata alle condizioni del traffico e alla visibilità. Tale distanza deve garantire in ogni caso la possibilità di arresto tempestivo per evitare collisioni con eventuali ostacoli presenti nella carreggiata. La distanza laterale di sicurezza dai velocipedi deve essere maggiore in ragione della probabilità di ondeggiamenti e di deviazioni da parte dei velocipedi stessi. Fuori dei centri urbani, qualora le condizioni di sicurezza e della circolazione lo consentano, i conducenti degli autoveicoli possono effettuare la manovra di sorpasso dei velocipedi, autorizzata da apposita segnaletica, mantenendo una distanza laterale di sicurezza non inferiore a 1,5 metri.</p> | <p>1. Durante la marcia i veicoli devono tenere, rispetto al veicolo che precede, una distanza di sicurezza tale che sia garantito in ogni caso l'arresto tempestivo e siano evitate collisioni con i veicoli che precedono. Durante la marcia i veicoli devono altresì tenere una distanza laterale di sicurezza, dal margine della strada e dagli altri veicoli, commisurata alle condizioni del traffico e alla visibilità. Tale distanza deve garantire in ogni caso la possibilità di arresto tempestivo in condizioni di sicurezza. La distanza laterale di sicurezza dai velocipedi deve essere maggiore in ragione della probabilità di ondeggiamenti e di deviazioni da parte dei velocipedi stessi. Fuori dei centri urbani, qualora le condizioni di sicurezza e quelle della circolazione lo consentano, i conducenti dei veicoli a motore possono effettuare la manovra di sorpasso dei velocipedi mantenendo una distanza laterale di sicurezza non inferiore a 1,5 metri. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 148, comma 9-bis, qualora, in ragione della ridotta ampiezza delle corsie o della strada, la distanza laterale non possa essere rispettata, il conducente del veicolo che si approssima a un velocipede deve rallentare e adeguare la propria velocità a quella del velocipede, e può sorpassarlo solo a velocità molto ridotta, tale da non costituire pericolo per il ciclista.</p> |
| <p align="center">Articolo 142, comma 1</p> | | <p align="center">Articolo 142, comma 1</p> |
| <p>1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la</p> | | <p>1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie. Per le strade urbane di scorrimento (tipo D) il limite di velocità è di 50 km/h mentre per le strade di quartiere (tipo E) e locali (tipo</p> |

| | | |
|--|--|---|
| <p>possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali.</p> | | <p>F) tale limite è di 20 o 30 km/h, ferme restando le competenze relative alla definizione e alla classificazione delle strade.</p> |
| | | Articolo 142, comma 1-bis |
| | | <p>1-bis. Per la viabilità nelle aree classificate come zona scolastica o zona residenziale e nelle zone limitrofe ai luoghi di culto e ai presidi ospedalieri e sanitari, il limite di velocità è articolato come segue: 20 km/h su strade con carreggiata unica e marciapiede; 30 km/h su strade a corsia unica in ogni senso di circolazione; 50 km/h su strade a due o più corsie in ogni senso di circolazione. A tal fine non sono calcolate le corsie riservate alla circolazione di determinate utenze o all'uso esclusivo dei mezzi pubblici. Le velocità massime previste nel presente comma possono essere diminuite con deliberazione dell'amministrazione comunale e apposizione di specifica segnaletica.</p> |

Relazioni allegata o richieste

E' allegata la relazione illustrativa

Necessità dell'intervento con legge

La proposta interviene modificando una disciplina già regolata con norma legislativa di rango primario: il decreto legislativo n. 285 del 1992.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Le disposizioni di modifica del Codice della strada attengono alla sicurezza della circolazione stradale riconducibile, sulla base della giurisprudenza costituzionale (sentenze n. 428/2004 e n. 9/2009), alla materia ordine pubblico e sicurezza, ascritta alla competenza esclusiva statale (art. 117, comma secondo, lettera h)

Compatibilità con la normativa dell'Unione europea

Nel **quadro strategico per la sicurezza stradale 2021-2030**, l'UE ha confermato il suo obiettivo strategico a lungo termine di avvicinarsi all'azzeramento del numero di vittime e di feriti gravi sulle strade dell'UE entro il 2050, (obiettivo "zero vittime") e i suoi **obiettivi a medio termine entro il 2030**:

- ulteriore **dimezzamento del numero delle vittime degli incidenti nel decennio 2019-2030**;
- **monitoraggio dei Key Performance Indicators** (velocità, distrazione alla guida, uso di alcool e droghe, sistemi di soccorso in caso di incidente, veicoli e infrastrutture),
- miglioramento dell'**educazione e della formazione**;
- rafforzamento del **controllo**;
- miglioramento della **sicurezza delle infrastrutture stradali e dei veicoli**.

Per cercare di ridurre ulteriormente il numero di vittime della strada, la **Commissione UE** ha presentato il **terzo pacchetto "L'Europa in movimento"**, con il quale sono stati rinnovati gli obiettivi di forte riduzione di morti e feriti gravi per incidente stradale e delineate le **strategie per una mobilità sicura, pulita e connessa**, annunciando **azioni da realizzare nel prossimo decennio 2021-2030**.

Per la **sicurezza stradale**, la Commissione prevede (Allegato I alla Comunicazione) un approccio sistemico, c.d. "*Safe system approach*", in cui le **conseguenze degli incidenti possano essere mitigate** sia dalle caratteristiche dell'infrastruttura stradale (progettazione, tracciato, limiti di velocità), che dal veicolo, in particolare tramite modifiche ai regolamenti comunitari che prevedano **l'adozione di tecnologie di sicurezza attiva e passiva da introdurre come standard sui veicoli**, come dispositivi avanzati di frenata d'emergenza e sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia per gli autoveicoli o sistemi di rilevamento dei pedoni e dei ciclisti per i veicoli pesanti (per un elenco dei possibili dispositivi si veda [qui](#)), confermando peraltro l'esigenza di **continuare a promuovere il comportamento corretto di tutti gli utenti della strada**.

A giugno 2019 è stato pubblicato il documento di lavoro della Commissione "[EU Road Safety Policy Framework 2021-2030- Next step towards "Vision Zero"](#)" (SWD(2019) 283 final). La Commissione ha rafforzato la richiesta ai Paesi della Ue di intensificare sforzi e interventi da attuare anche a livello nazionale.