

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2523

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GHIO, BRAGA, BARBAGALLO, BAKKALI, CASU, MORASSUT, FORAT-
TINI, GIRELLI, MALAVASI, FERRARI, BERRUTO, CARÈ, CURTI, EVI,
FORNARO, GRIBAUDO, LAI, MARINO, PANDOLFO, TONI RICCIARDI,
SERRACCHIANI, GHIRRA**

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30
aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni in materia di sicurezza,
sviluppo e promozione della mobilità attiva

Presentata il 22 luglio 2025

ONOREVOLI COLLEGHI E COLLEGHE ! — Nella vita di tutti i giorni, la mobilità attiva, cioè gli spostamenti compiuti prevalentemente con le energie del proprio corpo, camminando o utilizzando una bicicletta, ha assunto negli anni un'importanza crescente sotto diversi aspetti. Secondo l'ultimo Rapporto sulla mobilità degli italiani dell'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti, del 26 novembre 2024, gli spostamenti a piedi e in bicicletta hanno superato il 25 per cento del totale, salendo a oltre il 33 per cento se si considerano anche quelli con i mezzi pubblici, che comportano per lo più un'intermodalità pedonale o ciclistica per il tragitto da e per la stazione o la fermata.

La mobilità attiva, anzitutto, contribuisce a ridurre il traffico e la congestione, soprattutto nelle città: ogni spostamento in più con modalità alternative è un'auto in meno per strada, a vantaggio di ciascuno di noi, quando deve usarla per motivi familiari o lavorativi, e di chi guida per professione (autisti degli autobus, tassisti, corrieri e altro).

Camminare o pedalare negli spostamenti quotidiani, inoltre, migliora la salute fisica e mentale, contribuendo a raggiungere i livelli di esercizio fisico raccomandati dall'Organizzazione mondiale della sanità e contrastando la sedentarietà e le malattie croniche ad essa legate, quali ad

esempio le malattie cardiovascolari e il diabete.

La mobilità attiva quotidiana riduce anche l'impatto ambientale dei trasporti: diminuendo l'utilizzo dei veicoli a motore personali, contribuisce a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra, l'inquinamento atmosferico e quello acustico nonché l'occupazione di spazio pubblico.

Infine, la mobilità attiva contribuisce a migliorare la vivibilità delle città, rendendole più piacevoli da vivere e da frequentare, aumentando il controllo sociale e quindi la sicurezza e il rispetto degli spazi pubblici nonché l'attrattività del commercio e dell'economia locale.

A fronte di tutti questi benefici individuali e collettivi, il principale disincentivo a un aumento della circolazione pedonale e ciclistica nelle aree urbane italiane è oggi l'insicurezza sulle strade, le cui cause principali, secondo i dati dell'Automobile Club d'Italia e dell'Istituto nazionale di statistica, sono la distrazione alla guida, il mancato rispetto delle regole di precedenza e la velocità eccessiva.

Al fine di sviluppare e promuovere la mobilità attiva e di aumentare la sicurezza stradale degli utenti di essa, sono necessarie una rinnovata strutturazione e organizzazione dello spazio pubblico – marciapiedi, percorsi ciclabili, strade, elementi di arredo e verde pubblico – e una normativa specifica aggiornata.

La presente proposta di legge ha l'obiettivo di introdurre norme che aumentino la sicurezza per chi si muove a piedi e in bicicletta e rendano più convenienti e agevoli queste forme di mobilità, facendo tesoro delle migliori esperienze di altri Paesi europei.

La proposta di legge è fortemente ispirata ai principi generali contenuti nell'articolo 1, commi 1 e 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285: la sicurezza e la tutela della salute delle persone; la tutela dell'ambiente; la mobilità sostenibile, con la riduzione dei costi economici, sociali e ambientali derivanti dal traffico veicolare; il miglioramento della qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale

utilizzo del territorio; il miglioramento della fluidità della circolazione. In sintesi, riducendo il numero di automobili in circolazione, si favorisce anche chi è costretto a usare l'automobile.

A questi principi la presente proposta di legge affianca un principio ispiratore fondamentale – la gerarchia delle responsabilità degli utenti della strada – già presente nei codici della strada di diversi Paesi. In base a questo principio, al precipuo fine di rafforzare la responsabilità individuale degli utenti della strada circa il rispetto delle norme di comportamento stabilite dal titolo V del codice della strada, si prevede che la responsabilità dei diversi utenti della strada sia graduata secondo il criterio di proporzionalità dei potenziali effetti dannosi della condotta degli utenti, stabilendo una presunzione relativa di responsabilità dell'utente che, a causa delle dimensioni, della massa e della velocità del proprio veicolo, può causare il danno maggiore.

L'auspicio è che le nuove norme proposte possano trovare il più ampio consenso nelle istituzioni e nella comunità sociale.

Di seguito si illustrano i contenuti della proposta di legge.

L'articolo 1 definisce l'oggetto della legge e le finalità perseguite, ponendo al centro la promozione della mobilità attiva – intesa come forma di spostamento a piedi, in bicicletta o mediante altri dispositivi non motorizzati – e la salvaguardia della sicurezza degli utenti vulnerabili.

L'articolo 2 interviene modificando o integrando le definizioni contenute nel codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si segnala in particolare l'inserimento della nozione di «utente della mobilità attiva», la quale precisa che rientrano in tale categoria i pedoni, i ciclisti, le persone con disabilità e gli utilizzatori di altri veicoli o dispositivi non motorizzati.

L'articolo 3 introduce nel codice della strada l'articolo 140-bis, che disciplina la gerarchia delle responsabilità degli utenti della strada, prevedendo la graduazione della responsabilità secondo la potenziale capacità di produrre danno. È stabilita una presunzione relativa di responsabilità del-

l'utente « più forte » – tipicamente il conducente di un veicolo a motore – in caso di collisione con utenti vulnerabili, salva prova contraria. Si interviene inoltre sull'articolo 2054 del codice civile, sostituendo il secondo comma per adeguarlo al nuovo principio e per chiarire i criteri di ripartizione della responsabilità in caso di sinistro.

L'articolo 4 modifica gli articoli 190 e 191 del codice della strada per accrescere la tutela dei pedoni. Viene consentito il transito sul margine destro della carreggiata in caso di insufficienza di marciapiedi o percorsi pedonali e riconosciuto il diritto alla sosta in gruppo sui marciapiedi. Si chiarisce il diritto di precedenza dei pedoni nelle strade urbane a una corsia per senso di marcia, rafforzando l'obbligo dei conducenti di fermarsi quando i pedoni manifestano l'intenzione di attraversare.

L'articolo 5 apporta numerose modifiche agli articoli 40, 143, 148, 150 e 182 del codice della strada, per agevolare e proteggere la circolazione dei velocipedi. Tra le novità principali: il conferimento ai ciclisti della possibilità di procedere affiancati in due; la possibilità di circolazione contromano nelle strade a senso unico con limite di velocità di 30 km/h; regole più chiare per il sorpasso e per la distanza di sicurezza; possibilità di attraversare sugli attraversamenti pedonali nelle parti esterne. Le norme mirano ad aumentare la sicurezza e a favorire l'uso quotidiano della bicicletta.

L'articolo 6 interviene sugli articoli 141 e 142 del codice della strada. Si introduce un obbligo più stringente di riduzione della velocità in prossimità di pedoni, ciclisti o attraversamenti. Si riduce altresì il limite generale di velocità a 30 km/h per le strade urbane di quartiere (tipo E) e locali (tipo F), che può essere elevato a 50 km/h, e a 50 km/h per le strade di scorrimento (tipo D), che può essere elevato a 70 Km/h. Si disciplina inoltre la procedura di classificazione delle strade da parte dei comuni e si prevede la copertura finanziaria per l'adeguamento.

L'articolo 7 introduce l'obbligo di dotare i veicoli delle categorie M2, M3, N2 e N3 di adesivi per la segnalazione degli angoli ciechi e di sistemi tecnologici di rilevamento

automatico della prossimità di utenti vulnerabili. Sono previsti sanzioni amministrative e il ritiro della carta di circolazione in caso di mancata dotazione. È istituito un fondo specifico per il rimborso parziale dei costi di acquisto dei dispositivi.

L'articolo 8 introduce nel codice della strada sanzioni penali e pecuniarie per la produzione, la vendita e l'utilizzazione di dispositivi atti ad alterare le prestazioni di ciclomotori, motocicli, veicoli per la micromobilità e biciclette a pedalata assistita. È prevista anche la confisca del veicolo modificato.

L'articolo 9 amplia i poteri dei comuni in materia di limitazione della circolazione per motivi di sicurezza, introducendo la definizione di « strada o zona 30 » e aggiornando le definizioni di « zona residenziale » e « zona scolastica ». Si promuove l'uso di soluzioni infrastrutturali come attraversamenti rialzati e ampliamento dei marciapiedi per proteggere pedoni e ciclisti.

Con l'articolo 10 si consente agli enti proprietari delle strade di realizzare in modo semplificato interventi di moderazione del traffico (dossi, *chicanes*, restrittivi, isole di traffico, eccetera). Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è incaricato di integrare le norme tecniche per rendere obbligatoria l'inclusione di tali misure nei progetti di costruzione e di riqualificazione di opere stradali.

L'articolo 11 introduce l'obbligo di realizzare marciapiedi su entrambi i lati di tutte le strade urbane (salve eccezioni motivate) e ne stabilisce le larghezze minime. Vengono aggiornate le definizioni di corsia e pista ciclabile e si semplifica la possibilità di consentire la circolazione dei velocipedi in senso opposto nelle zone a traffico limitato e nei centri storici.

L'articolo 12 definisce nuovi indicatori statistici (« composizione modale della mobilità », « viaggiatori per chilometro », « scontri e viaggiatori morti o feriti/viaggiatori per chilometro ») e prevede che gli enti locali li utilizzino nella pianificazione della mobilità e nel monitoraggio annuale del raggiungimento degli obiettivi di sicurezza e sostenibilità.

Con l'articolo 13 si istituisce presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il Comitato interministeriale per le politiche di mobilità attiva (CIPOMA), con funzioni di coordinamento e indirizzo strategico delle politiche di mobilità attiva. Il CIPOMA approva la Strategia nazionale per lo sviluppo, la promozione e la sicurezza della mobilità attiva, la aggiorna ogni tre anni e promuove la diffusione di informazioni e buone pratiche.

Con l'articolo 14 si istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una nuova Direzione generale per la mobilità attiva, con compiti di pianificazione, monitoraggio, finanziamento e supporto agli enti territoriali per l'attuazione delle politiche in materia.

L'articolo 15 istituisce il Fondo nazionale per la mobilità attiva, con dotazione iniziale di 100 milioni di euro per ciascun anno dal 2025 al 2027 per il finanziamento di reti ciclabili, parcheggi per biciclette e interventi per la sicurezza dei pedoni. Una quota minima del 15 per cento dei fondi del Piano nazionale della sicurezza stradale viene destinata obbligatoriamente a questo scopo.

L'articolo 16 inserisce l'educazione alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile tra i temi da trattare obbligatoriamente nell'insegnamento dell'educazione civica e introduce un obbligo di aggiorna-

mento formativo per i titolari di patente in sede di rinnovo.

Con l'articolo 17 si prevede che l'esame di guida comprenda prove specifiche per valutare la capacità di interazione con utenti vulnerabili e la conoscenza dei fattori di rischio legati alla mobilità attiva.

L'articolo 18 impone che la pubblicità degli autoveicoli sia accompagnata da messaggi di promozione della mobilità sostenibile e della guida sicura. Una quota del 5 per cento delle spese pubblicitarie è destinata a campagne istituzionali per la sicurezza stradale.

Con l'articolo 19 si sostituisce in tutto l'ordinamento la locuzione di « incidente stradale » con quella di « scontro stradale », per sottolineare la natura prevenibile degli eventi. È previsto un protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'ISTAT, l'ACI, l'ANCI e altri soggetti per promuovere una comunicazione più corretta in materia di sicurezza stradale.

Con l'articolo 20 si prevede che tutti i livelli di governo concorrano alla realizzazione di campagne di informazione e comunicazione, con particolare coinvolgimento dei comuni, quale strumenti di cambiamento culturale e di modifica dei comportamenti della popolazione per promuovere la sicurezza e la mobilità sostenibile.

PROPOSTA DI LEGGE

TITOLO I

FINALITÀ E NORME PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE DEGLI UTENTI DELLA MOBILITÀ ATTIVA

CAPO I

FINALITÀ, PRINCIPI E NORME DI COMPORTAMENTO

Art. 1.

(Finalità)

1. La presente legge promuove la mobilità attiva e tutela la sicurezza e l'incolumità degli utenti di essa, al fine di favorire le forme sostenibili di mobilità, ridurre la congestione delle strade e le emissioni climalteranti, migliorare la qualità dell'aria e salvaguardare la salute pubblica.

Art. 2.

(Definizioni)

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) dopo il numero 33) è inserito il seguente:

« 33-*bis*) MOBILITÀ ATTIVA: la mobilità a piedi, in velocipede o mediante altri veicoli e dispositivi non motorizzati »;

b) dopo il numero 53) è inserito il seguente:

« 53.1) UTENTE PIÙ FORTE: il conducente di un veicolo che per massa, potenza e velocità può causare i danni maggiori a persone e cose in caso di collisione »;

c) dopo il numero 53-*bis*) è inserito il seguente:

« 53-*ter*) UTENTE DELLA MOBILITÀ ATTIVA: i pedoni, i ciclisti, le persone con disabilità e gli utilizzatori di altri veicoli o dispositivi non motorizzati ».

Art. 3.

(Disposizioni in materia di gerarchia delle responsabilità degli utenti della strada e di presunzione della responsabilità)

1. Dopo l'articolo 140 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« Art. 140-*bis*. – *(Gerarchia delle responsabilità degli utenti della strada e presunzione della responsabilità dell'utente più forte rispetto all'altro)* – 1. Gli utenti della strada devono conoscere e osservare le disposizioni del presente codice, prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti ed essere consapevoli della propria responsabilità per la sicurezza degli altri.

2. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 140 e dal comma 1 del presente articolo, i conducenti dei veicoli che per massa, potenza e velocità possono causare danni maggiori a persone e cose in caso di collisione hanno maggiore responsabilità e il conseguente obbligo di comportarsi in modo da ridurre il pericolo per gli altri utenti della strada. Gli obblighi derivanti dal principio stabilito dal primo periodo si applicano, in particolare, ai conducenti dei veicoli a motore, ivi compresi i dispositivi di micromobilità, verso i conducenti di altri veicoli a motore in proporzione alla categoria del veicolo condotto, determinata ai sensi dell'articolo 47, e, in ogni caso, verso gli utenti della strada non motorizzati, nonché ai conducenti dei velocipedi nei confronti dei pedoni.

3. In caso di scontro stradale che coinvolge utenti della strada di tipologia diversa ai sensi del comma 2, a fini della determinazione della responsabilità penale e civile si presume, fino a prova contraria, la responsabilità dell'utente più forte ».

2. Il secondo comma dell'articolo 2054 del codice civile è sostituito dal seguente:

« Per il danno subito dalle persone e dai veicoli, si presume, fino a prova contraria:

1) la colpa del conducente del veicolo nel caso di investimento di un pedone;

2) la colpa del conducente del veicolo di categoria superiore, determinata ai sensi dell'articolo 47 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nel caso di scontro tra veicoli di categoria diversa;

3) che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli nel caso di scontro tra veicoli della stessa categoria, determinata ai sensi dell'articolo 74 del codice di cui al citato decreto legislativo n. 285 del 1992 ».

Art. 4.

(Rafforzamento della sicurezza della mobilità pedonale)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 190:

1) al comma 3:

1.1) dopo le parole: « diagonalmente le intersezioni » sono inserite le seguenti: « , salvo che sia presente un attraversamento pedonale disposto in tale senso »;

1.2) le parole: « qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel comma 2 » sono sostituite dalle seguenti: « salvo che non esistano o siano a distanza superiore a quella indicata al comma 2 »;

2) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. È consentito ai pedoni transitare sul margine destro della carreggiata quando, per l'entità dei flussi pedonali o per la larghezza del percorso pedonale o del marciapiede, questi ultimi risultino insuffi-

cienti. Fermo restando quanto previsto dal comma 4, è consentito ai pedoni sostare anche in gruppo sui marciapiedi »;

3) il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. I pedoni che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali o nella quale questi ultimi sono a distanza superiore a quella indicata nel comma 2 devono dare la precedenza ai conducenti, fermo restando quanto previsto dall'articolo 191, comma 1, primo periodo. Se la circostanza ricorre in strade con non più di una corsia per senso di marcia all'interno di centri abitati, i pedoni hanno diritto di precedenza secondo quanto stabilito dall'articolo 191, comma 1, secondo periodo »;

b) all'articolo 191:

1) al comma 1, secondo periodo:

1.1) dopo le parole: « un attraversamento pedonale » sono inserite le seguenti: « o la carreggiata del cui ingresso separa due tratti di marciapiede »;

1.2) le parole: « , quando a essi non sia vietato il passaggio » sono sostituite dalle seguenti: « ovvero che attraversano o si accingono ad attraversare la carreggiata interposta fra due tratti di marciapiede »;

2) al comma 2:

2.1) dopo le parole: « Sulle strade sprovviste di attraversamenti pedonali » sono inserite le seguenti: « o in cui questi ultimi sono a distanza superiore a quella indicata al comma 2 dell'articolo 190 »;

2.2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Se la circostanza di cui al primo periodo ricorre in strade dotate di non più di una corsia per senso di marcia all'interno di centri abitati, i conducenti sono tenuti a dare la precedenza al pedone, qualora questi palesi l'intenzione di attraversare in tempo utile a consentire al veicolo di rallentare e fermarsi, tenuto conto di quanto prescritto dall'articolo 141, comma 3, per la circolazione negli abitati ».

Art. 5.

(Rafforzamento della sicurezza della mobilità ciclistica)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 40, comma 11, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « nonché degli attraversamenti pedonali percorribili anche dai ciclisti ai sensi dell'articolo 182, comma 4-*bis* »;

b) all'articolo 143:

1) al comma 2, dopo le parole: « I veicoli sprovvisti di motore » sono inserite le seguenti: « , ad eccezione dei velocipedi, per i quali si applicano le disposizioni dell'articolo 182, »;

2) al comma 2-*bis* è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il presente comma si applica altresì nelle strade, poste all'interno dei centri abitati, a unica corsia nel senso di marcia percorso, quando non è disponibile la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri per il sorpasso da parte degli autoveicoli »;

c) all'articolo 148, comma 9-*bis*, le parole: « , ove le condizioni della strada lo consentano, » sono soppresse;

d) all'articolo 150, prima del comma 3 è inserito il seguente:

« 2-*ter*. Nei casi di cui al comma 2, in considerazione del maggior rischio che la situazione comporta per il ciclista, il conducente di un veicolo a motore che incrocia un velocipede deve sempre arrestarsi e permettere al ciclista di passare »;

e) all'articolo 182:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. I ciclisti possono procedere affiancati in numero di due. Devono disporsi su un'unica fila quando ciò sia necessario per agevolare le manovre di sorpasso da parte degli altri veicoli. La disposizione del secondo periodo non si applica quando uno

dei due ciclisti che procedono affiancati sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro »;

2) dopo il comma 1-*bis* sono inseriti i seguenti:

« 1-*ter*. I ciclisti devono mantenere di norma il proprio velocipede vicino al bordo destro della carreggiata. Il ciclista può allontanarsi dal bordo destro della carreggiata quando lo consente un percorso ciclistico segnalato conformemente alle disposizioni di legge o quando lo richiedono le condizioni del traffico o della carreggiata o il profilo di quest'ultima. Sulle strade con aree di sosta laterale di veicoli, i ciclisti possono allontanarsi dai veicoli parcheggiati sul bordo destro della strada della distanza necessaria per la loro sicurezza. Sulle strade a unica corsia nel senso di marcia percorso, poste all'interno di centri abitati, ove non sia disponibile la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri per il sorpasso da parte degli autoveicoli, i ciclisti possono occupare qualunque posizione nella carreggiata.

1-*quater*. Sulle strade a senso unico di marcia ad unica corsia, con limite di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, i velocipedi possono circolare in entrambi i sensi di marcia, salvo che sia diversamente disposto.

1-*quinquies*. I minori di anni sei possono circolare in velocipede su strada soltanto sotto la sorveglianza di una persona maggiore di anni sedici e se sono in grado di condurre il velocipede stesso.

1-*sexies*. In mancanza di una pista ciclabile o di una corsia ciclabile, i minori di anni dodici possono circolare in velocipede su strade pedonali e marciapiedi. Essi devono adeguare la velocità e le modalità di circolazione alle circostanze. In particolare, devono avere riguardo per i pedoni e dare loro la precedenza »;

3) al comma 4, le parole: « I ciclisti devono condurre il veicolo a mano » sono sostituite dalle seguenti: « I ciclisti devono procedere a passo d'uomo o, qualora ciò non sia possibile, condurre il veicolo a mano »;

4) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. I ciclisti, in assenza di attraversamenti a loro riservati, possono utilizzare gli attraversamenti pedonali, nelle parti più esterne, salvo che ricorrano le condizioni di cui al comma 4 ».

Art. 6.

(Rafforzamento della prevenzione del rischio derivante dalla velocità)

1. Il comma 4 dell'articolo 141 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

« 4. Il conducente deve sempre ridurre la velocità e, occorrendo, anche fermarsi quando:

a) riesce malagevole l'incrocio con altri veicoli;

b) giunge in prossimità di attraversamenti pedonali e ciclabili;

c) incrocia o sorpassa pedoni, velocipedi e veicoli assimilati, animali;

d) i pedoni, i ciclisti o le persone con disabilità che si trovano sul percorso tardano a scansarsi o danno segni di incertezza ».

2. 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 agli orientamenti dell'Organizzazione mondiale della sanità e dell'Unione europea, al Piano nazionale della sicurezza stradale 2030, di cui alla deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile n. 13 del 14 aprile 2022, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 169 del 21 luglio 2022, e secondo le migliori tecniche di sicurezza stradale, 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 di quartiere di tipo E e le strade urbane locali di tipo F, e i 50 km/h per le strade urbane di scorrimento di tipo D, con la possibilità di elevare tali limiti massimi, in presenza di comprovate condizioni di sicurezza, fino a 70 km/h per le strade urbane di scorrimento di tipo D e a 50 km/h per le strade urbane di quartiere di tipo E, ».

3. I limiti di velocità all'interno dei centri abitati, di cui all'articolo 142, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 2 del presente articolo, si applicano decorsi dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. 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 sua conferma o al suo aggiornamento;

b) entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, all'adozione dei provvedimenti necessari per l'applicazione differenziata dei limiti di velocità di cui all'articolo 142, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 2 del presente articolo.

5. Decorso inutilmente il termine di cui alla lettera b) del comma 4, i limiti di velocità all'interno dei centri abitati di cui all'articolo 142, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 2 del presente articolo, si intendono co-

munque vigenti, secondo la classificazione delle strade esistente o, in mancanza, secondo le caratteristiche previste dalla classificazione di cui all'articolo 2, comma 3, del citato codice.

6. Agli eventuali oneri derivanti dall'attuazione del comma 3 si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 142, comma 12-ter, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e sulla quota di proventi di cui all'articolo 208, comma 4, lettera a), del medesimo codice.

CAPO II

NORME IN MATERIA DI CARATTERISTICHE E DOTAZIONI DEI VEICOLI

Art. 7.

(Introduzione dell'obbligo di dotazione di dispositivi automatici di salvaguardia per gli angoli ciechi dei mezzi pesanti)

1. Dopo il comma 1 dell'articolo 72 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. I veicoli a motore destinati al trasporto di persone o al trasporto di merci aventi almeno quattro ruote, appartenenti alle categorie M2, M3, N2 e N3 di cui alle lettere b) e c) dell'articolo 47, devono essere dotati di:

a) adesivi, affissi e ben visibili sia lateralmente sia sul lato posteriore del veicolo, volti a segnalare agli utenti vulnerabili la presenza di angoli ciechi;

b) sistemi o dispositivi tecnologici di rilevazione automatica della presenza di utenti vulnerabili in prossimità della parte anteriore del veicolo o sul lato del marciapiede, in grado di emettere un segnale acustico di allerta per il conducente. Le caratteristiche tecniche e funzionali dei sistemi e dispositivi di rilevazione sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

1-ter. Chiunque circoli con uno dei veicoli di cui al comma 1-*bis* privo dei sistemi o dispositivi ivi prescritti ovvero con sistemi o dispositivi non conformi alle disposizioni stabilite dal decreto di cui al medesimo comma 1-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Si applica altresì la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II ».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano a decorrere dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

3. È istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo, con una dotazione di 2 milioni di euro per l'anno 2025, di 5 milioni di euro per l'anno 2026 e di 15 milioni di euro per l'anno 2027, per il rimborso di parte del costo sostenuto per l'acquisto dei dispositivi di sicurezza di cui all'articolo 72 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1 del presente articolo.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti i criteri e le modalità di erogazione e di ripartizione del fondo di cui al comma 3.

5. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 3, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2025, a 5 milioni di euro per l'anno 2026 e a 15 milioni di euro per l'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Art. 8.

(Rafforzamento della disciplina sanzionatoria per i veicoli a due ruote non conformi)

1. Dopo il comma 3-*bis* dell'articolo 77 del codice della strada, di cui al decreto

legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono inseriti i seguenti:

« *3-ter*. Chiunque fabbrica, importa, esporta, espone, cede, vende, noleggia o propone l'acquisto o l'utilizzo di un dispositivo volto a permettere di superare i limiti di velocità, cilindrata o potenza massima del motore di un ciclomotore, di un motociclo, di un veicolo per la micromobilità, di un velocipede a pedalata assistita o di un quadriciclo a motore, stabiliti dalla normativa vigente, è punito con la reclusione da uno a due anni e con la multa da euro 15.000 a euro 30.000.

3-quater. Le pene previste dal comma *3-ter* si applicano anche a chiunque effettua su un ciclomotore, un motociclo, un veicolo per la micromobilità, un velocipede a pedalata assistita o un quadriciclo a motore trasformazioni volte a permettere di superare i limiti di velocità, cilindrata o potenza massima del motore stabiliti dalla normativa vigente.

3-quinquies. Nei casi di condanna ai sensi dei commi *3-ter* e *3-quater* è sempre disposta la confisca del veicolo ».

CAPO III

NORME IN MATERIA DI REGOLAZIONE E DI MANUTENZIONE DELLE INFRA- STRUTTURE STRADALI

Art. 9.

*(Zone di particolare tutela degli utenti della
mobilità attiva)*

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3, comma 1:

1) dopo il numero 52) è inserito il seguente:

« *52-bis*) STRADA O ZONA 30: strada o insieme organico di strade e tratti di strada all'interno di un centro abitato, caratterizzato dall'esigenza di garantire una maggiore sicurezza della circolazione e una particolare protezione degli utenti vulnera-

bili della strada e degli utenti della mobilità attiva, assoggettato al limite di velocità di 30 km/h »;

2) il numero 58) è sostituito dal seguente:

« 58) ZONA O STRADA RESIDENZIALE: zona o strada urbana, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine, tutelata da interventi infrastrutturali di moderazione della velocità e di miglioramento della qualità dello spazio pubblico e assoggettata al limite di velocità di 20 km/h e a particolari regole di circolazione, volte a favorire l'uso prioritario della strada da parte degli utenti della mobilità attiva e a tutelare l'ambiente urbano di prossimità prevedendo, in ogni caso, l'inibizione del traffico di mero attraversamento, la limitazione della sosta veicolare, il diritto di circolazione, sosta e precedenza dei pedoni e dei velocipedi sull'intera sede stradale e la possibilità di circolazione in entrambi i sensi per i velocipedi, salva diversa disposizione »;

3) il numero 58-*bis*) è sostituito dal seguente:

« 58-*bis*) ZONA O STRADA SCOLASTICA: zona o strada urbana, delimitata all'accesso o lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine, nella quale si trovano uno o più edifici adibiti ad uso scolastico e in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione degli alunni e degli studenti nonché dell'ambiente, che in ogni caso prevedono l'assoggettamento al limite di velocità di 20 km/h e l'applicazione delle limitazioni di cui al comma 11-*bis* dell'articolo 7 almeno in corrispondenza degli ingressi degli edifici adibiti ad uso scolastico negli orari di entrata e uscita degli alunni e degli studenti »;

b) all'articolo 7:

1) al comma 1, 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 di riduzione della probabilità e della gravità degli scontri stradali, in particolare al fine

di tutelare gli utenti vulnerabili della strada e gli utenti della mobilità attiva, eventualmente subordinando la circolazione all'obbligo di installare e di attivare sistemi o 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 di ciclisti, previsti dal regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019 »;

2) al comma 11-*bis*:

2.1) al primo periodo, dopo le parole: « Nelle zone » sono inserite le seguenti: « o strade »;

2.2) dopo il primo periodo è inserito il seguente: « Nelle zone o strade di cui al primo periodo si applicano, ove possibile, le seguenti misure: gli attraversamenti pedonali e ciclabili sono realizzati con rialzo della pavimentazione stradale e sono oggetto di specifici interventi di messa in sicurezza, i marciapiedi sono ampliati in corrispondenza delle intersezioni, gli spazi stradali in prossimità degli ingressi degli edifici scolastici sono riorganizzati per favorire la socialità, il gioco e l'attività motoria e sportiva ».

Art. 10.

(Interventi infrastrutturali per la protezione degli utenti della mobilità attiva)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 13, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« 1-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le norme di cui al comma 1 sono integrate con disposizioni che stabiliscono e disciplinano l'obbligo per gli enti proprietari o gestori di effettuare, nell'ambito delle attività di progettazione, realizzazione, riqualificazione e manutenzione delle strade, interventi infrastrutturali volti ad aumentare la sicurezza degli utenti della mobilità attiva, con particolare riferimento alle infrastrutture

pedonali, alle infrastrutture ciclabili e agli interventi di moderazione del traffico e della velocità, sulla base di criteri elevati e conformi alle migliori tecniche disponibili sperimentate a livello internazionale e negli Stati dell'Unione europea »;

b) all'articolo 42, 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 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, anche ripetuti in serie, in zone, aree, strade o tratti di queste, oppure in forma puntuale in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, attraversamenti e altri punti specifici. In particolare, è consentita in via ordinaria la realizzazione o l'installazione, secondo le modalità indicate nel precedente periodo, di elementi in rilievo, dossi, cuscini e rialzi del piano stradale, variazioni plano-altimetriche, disassamenti, varianti, deviazioni trasversali e restringimenti centrali o laterali della carreggiata, della corsia o della sezione stradale, isole di traffico e salvagenti, ampliamenti e prolungamenti dei marciapiedi, pavimentazioni con particolari trattamenti superficiali, materiali o colorazioni, ed elementi di arredo funzionale o urbano, anche verde ».

2. Il decreto di cui al comma 1-*bis* dell'articolo 13 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dalla lettera a) del comma 1 del presente articolo, è adottato entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 11.

(Potenziamento delle infrastrutture pedonali e ciclabili)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3, comma 1:

1) al numero 12-*bis*), le parole: « parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, » sono sostituite dalle seguenti: « parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, contraddistinta dal simbolo di velocipede e delimitata da striscia continua, ove a uso esclusivo, o da striscia discontinua, ove a uso prioritario, »;

2) al numero 12-*ter*), dopo le parole: « di strade urbane » è inserito il seguente segno di interpunzione: « , » e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , contraddistinta dal simbolo di velocipede e delimitata, facoltativamente nelle strade locali, da striscia continua, ove a uso esclusivo, o da striscia discontinua, ove a uso prioritario »;

b) all'articolo 7, comma 1:

1) alla lettera *i-bis*), dopo le parole: « la circolazione dei velocipedi in senso opposto, » sono inserite le seguenti: « indipendentemente dalla larghezza della carreggiata e dalla presenza di aree di sosta solo all'interno di una zona a traffico limitato o di centri storici, »;

2) alla lettera *i-quater*), le parole: « con una corsia per senso di marcia e » sono soppresse;

c) all'articolo 13, dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-*ter*. Le strade urbane sono provviste su entrambi i lati di un marciapiede o di un percorso pedonale protetto. Solo eccezionalmente e per motivate ragioni l'installazione del marciapiede può essere prevista su uno solo dei due lati. I marciapiedi e i percorsi pedonali protetti di nuova realizzazione hanno una larghezza minima di 2 metri. La larghezza indicata al terzo periodo è aumentata in relazione all'intensità

del flusso pedonale massimo previsto, in particolare nei tratti di strada prospicienti ingressi di scuole, fabbriche, servizi sociali e sanitari, teatri, musei o edifici di culto ».

TITOLO II

NORME PER IL POTENZIAMENTO DELLA CAPACITÀ AMMINISTRATIVA IN MATERIA DI MOBILITÀ ATTIVA

CAPO I

DISPOSIZIONI COMUNI

Art. 12.

(Definizione degli indicatori e programmazione e monitoraggio degli obiettivi di miglioramento del sistema della mobilità)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3, comma 1:

1) dopo il numero 9) è inserito il seguente:

« 9-*bis*) COMPOSIZIONE MODALE DELLA MOBILITÀ: la ripartizione percentuale degli spostamenti, che avvengono in un determinato ambito temporale e spaziale, tra le diverse modalità di trasporto, compresa la pedonalità »;

2) dopo il numero 24) è inserito il seguente:

« 24-*bis*) SCONTRI E VIAGGIATORI MORTI O FERITI/VIAGGIATORI PER CHILOMETRO: numero degli scontri stradali e dei viaggiatori morti o feriti parametrato ai flussi di spostamento che contraddistinguono una o più tratte stradali o un'area territoriale, calcolati ai sensi del numero 53-*quater*) »;

3) dopo il numero 53-*ter*), introdotto dall'articolo 2, comma 1, lettera c), della presente legge, è inserito il seguente:

« 53-*quater*) VIAGGIATORI PER CHILOMETRO: unità di misura dei flussi di spostamento, corrispondente allo sposta-

mento di un viaggiatore per un chilometro, differenziata per composizione modale del trasporto »;

b) all'articolo 14 sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« 4-*bis*. In accordo con gli obiettivi stabiliti a livello nazionale dal Piano generale dei trasporti e della logistica e dal Piano nazionale della sicurezza stradale, i comuni e gli altri enti proprietari delle strade individuano, in sede di pianificazione di settore strategie, interventi e obiettivi quantitativi in materia di:

a) sviluppo della composizione modale della mobilità;

b) riduzione del numero degli scontri, dei morti e dei feriti, totale e distinto per ciascuna quota modale, in termini sia assoluti, sia relativi ai flussi calcolati secondo il parametro di cui all'articolo 3, comma 1, numero 24-*bis*), nonché riduzione dei relativi costi economici e sociali.

4-*ter*. Per verificare l'impatto e l'efficacia delle misure adottate nell'ambito di rispettiva competenza, i comuni e gli altri enti proprietari delle strade si dotano di strumenti, indicatori e rapporti di monitoraggio, con periodicità almeno annuale, relativi:

a) alla composizione modale della mobilità, attraverso la registrazione dei dati di composizione del traffico e dei flussi ovvero dei chilometri percorsi per ciascuna tipologia di mezzo;

b) al numero degli scontri, dei morti e dei feriti, totale e distinto per ciascuna quota modale, individuandone la localizzazione, le cause, gli effetti e ogni altra informazione utile in sede di pianificazione degli interventi;

c) alle velocità medie e massime dei veicoli;

d) alla congestione del traffico;

e) all'inquinamento atmosferico e acustico generato dal traffico.

4-quater. I comuni e gli altri enti proprietari delle strade verificano con frequenza almeno biennale il raggiungimento degli obiettivi quantitativi di cui al comma *4-bis* e aggiornano di conseguenza la pianificazione relativa.

4-quinquies. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti registra le determinazioni degli enti proprietari delle strade di cui ai commi *4-bis*, *4-ter* e *4-quater* e adotta gli opportuni interventi di indirizzo e di supporto ».

CAPO II

COMPETENZE DELLO STATO

Art. 13.

(Comitato interministeriale per le politiche di mobilità attiva)

1. È istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il Comitato interministeriale per le politiche di mobilità attiva (CIPOMA), con il compito di assicurare, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche in materia di mobilità attiva.

2. Il CIPOMA, in collaborazione con i Ministeri competenti e avvalendosi del supporto tecnico della Direzione generale per la mobilità attiva, di cui all'articolo 14 della presente legge:

a) esamina le questioni e i problemi, in particolare sotto l'aspetto dei piani di sviluppo sostenibile, connessi allo sviluppo, alla promozione e alla sicurezza di tutte le forme di mobilità attiva;

b) approva la Strategia nazionale per lo sviluppo, la promozione e la sicurezza della mobilità attiva, di cui al comma 8, ed eventuali ulteriori indirizzi strategici in materia;

c) promuove la diffusione di informazioni sulle opportunità di finanziamento e sulle buone pratiche a livello nazionale, europeo e internazionale, in particolare nei riguardi delle regioni e degli enti locali.

3. Il CIPOMA è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed è composto dai Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze, del turismo, dell'ambiente e della sicurezza energetica, della salute, per lo sport e i giovani e per gli affari regionali e le autonomie. Alle riunioni del CIPOMA partecipano gli altri Ministri aventi competenza nelle materie cui si riferiscono gli argomenti posti all'ordine del giorno. I Ministri possono delegare a partecipare un vice Ministro o un Sottosegretario di Stato.

4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, nomina tra i dipendenti in servizio presso il medesimo Ministero, un Coordinatore delle politiche per la mobilità attiva, per il coordinamento e il raccordo delle attività amministrative di competenza dei Ministeri rappresentati nel CIPOMA, che si avvale della Direzione generale per la mobilità attiva, di cui all'articolo 14.

5. Alle riunioni del CIPOMA, quando si trattano materie che interessano le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano e gli enti locali, partecipano il presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome e, per i rispettivi ambiti di competenza, il presidente dell'Associazione nazionale dei comuni italiani e il Presidente dell'Unione delle province d'Italia, o loro delegati. Possono essere invitati a partecipare, con funzione consultiva, alle riunioni del CIPOMA altri soggetti istituzionali e rappresentanti delle parti sociali e dei settori economici e produttivi la cui presenza sia ritenuta utile alla completa rappresentazione degli interessi coinvolti nelle questioni trattate. Ai componenti e ai partecipanti alle riunioni del CIPOMA non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati.

6. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è adottato il regolamento interno del CIPOMA, che ne disciplina il funzionamento.

7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti convoca il CIPOMA, ne determina l'ordine del giorno e cura le attività propedeutiche e funzionali allo svolgimento

dei lavori e all'attuazione delle deliberazioni. Il CIPOMA garantisce adeguata pubblicità ai propri lavori.

8. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il CIPOMA, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, approva la Strategia nazionale per lo sviluppo, la promozione e la sicurezza della mobilità attiva. Essa prende in considerazione in modo integrato gli ambiti urbani ed extraurbani nonché gli aspetti della mobilità e dei trasporti, della sicurezza, in particolare stradale, e dell'ordine pubblico, dello sport e del tempo libero, dell'edilizia e dell'urbanistica, dell'istruzione, della salute e della prevenzione, del turismo e dell'economia. Lo schema della Strategia nazionale è elaborato dalle competenti strutture dei Ministeri interessati sotto il coordinamento della Direzione generale per la mobilità attiva, di cui all'articolo 14. La Strategia nazionale, dopo la sua approvazione, è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* e costituisce riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore a livello nazionale, regionale e locale. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti predispone programmi annuali per l'attuazione della Strategia nazionale. I programmi di cui al precedente periodo sono approvati dal CIPOMA. La Strategia nazionale è aggiornata ogni tre anni o quando intervengano circostanze che ne rendano opportuna la revisione. Il CIPOMA verifica annualmente l'attuazione della Strategia nazionale, ne approva gli aggiornamenti in funzione degli obiettivi conseguiti e di quelli da perseguire nonché delle priorità indicate anche in sede europea e adotta le iniziative idonee a superare eventuali ostacoli e ritardi.

9. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, gli aggiornamenti del Piano generale della mobilità ciclistica, di cui all'articolo 3 della legge 11 gennaio 2018, n. 2, sono approvati dal CIPOMA, che ne assicura la necessaria coerenza con la Strategia nazionale di cui al comma 8 del presente articolo.

10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assicura la coerenza tra la Strategia nazionale di cui al comma 8 e le

previsioni del Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, promuovendo anche le opportune modifiche e integrazioni.

11. La Presidenza del Consiglio dei ministri assicura il supporto organizzativo alle attività del CIPOMA anche mediante il ricorso a esperti ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303.

Art. 14.

(Direzione generale per la mobilità attiva)

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, è istituita, nell'ambito del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Direzione generale per la mobilità attiva, a cui è attribuito il compito generale di sviluppare, aggiornare, promuovere, attuare e monitorare le politiche di mobilità attiva a livello nazionale nonché, in collaborazione con le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano e gli enti locali, a livello territoriale.

2. La Direzione generale di cui al comma 1 svolge in particolare le seguenti funzioni:

a) assistere il CIPOMA nell'individuazione e nell'esame delle questioni e dei problemi relativi alla mobilità attiva in Italia;

b) predisporre lo schema della Strategia nazionale di cui all'articolo 13, comma 8, nonché dei relativi aggiornamenti e programmi attuativi e svolgere le attività riguardanti la verifica della loro attuazione;

c) elaborare le linee guida e gli altri atti di orientamento e di supporto per l'attuazione delle politiche di mobilità attiva, basati sulle migliori pratiche disponibili a livello nazionale, europeo e internazionale;

d) curare il reperimento, la pubblicità e l'erogazione di finanziamenti e di contributi per la realizzazione di programmi e di

progetti per la mobilità attiva da parte delle pubbliche amministrazioni, in particolare delle regioni, delle province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali, di associazioni di categoria e degli enti del Terzo settore;

e) collaborare, anche tramite la stipulazione di appositi accordi di programma, convenzioni e protocolli di intesa, con le altre amministrazioni dello Stato, delle regioni, delle province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali o delle loro forme associative nonché con le associazioni di categoria e con gli enti del Terzo settore, per promuovere la mobilità attiva.

CAPO III

COMPETENZE DELLE REGIONI E DEGLI ENTI LOCALI

Art. 15.

(Fondo nazionale per la mobilità attiva)

1. Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Fondo nazionale per la mobilità attiva, con una dotazione pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027, destinato a promuovere la mobilità attiva, anche basata sull'intermodalità con il trasporto pubblico locale, mediante il finanziamento della progettazione e della realizzazione della rete ciclabile, urbana ed extraurbana, di parcheggi sicuri per le biciclette in tutte le stazioni ferroviarie e i luoghi di interscambio modale e di percorsi e attraversamenti pedonali sicuri.

2. Gli interventi finanziati con le risorse del Fondo di cui al comma 1 del presente articolo e quelli inseriti nella Strategia nazionale di cui all'articolo 13, comma 8, della presente legge sono realizzati mediante accordi di programma stipulati ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241. Gli accordi di programma sono aggiornati annualmente.

3. Una quota parte non inferiore al 15 per cento delle risorse stanziato nello stato di previsione 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 trasferita al Fondo di cui al comma 1 del presente articolo per essere destinata al concorso finanziario dello Stato alla progettazione e alla realizzazione di interventi dei comuni, volti:

a) all'applicazione e al rispetto del limite di velocità di 30 km/h nelle strade e zone urbane;

b) all'adeguamento delle infrastrutture stradali mediante interventi materiali e segnaletici finalizzati alla moderazione del traffico e della velocità all'interno dei centri abitati;

c) alla riallocazione dello spazio pubblico stradale fra i diversi utilizzi e utenti, ai fini della piena ed effettiva attuazione della definizione di « strada » di cui all'articolo 2, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

TITOLO III

NORME PER L'EDUCAZIONE, LA FORMAZIONE E LA PROMOZIONE IN MATERIA DI MOBILITÀ ATTIVA

Art. 16.

(Disposizioni in materia di educazione scolastica e permanente alla sicurezza stradale)

1. 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, le parole: « l'educazione stradale, » sono soppresse.

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 o da altri soggetti pubblici o privati a ciò autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ».

Art. 17.

(Disposizioni in materia di esame di idoneità per il rilascio della patente di guida)

1. All'articolo 121, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « La prova di verifica delle capacità e dei comportamenti, di cui al comma 1, comprende una valutazione dell'adeguatezza delle modalità di guida, in particolare sul rispetto della distanza di sicurezza nei confronti degli utenti della mobilità attiva. La prova di controllo delle cognizioni di cui al medesimo comma 1 comprende altresì domande sui fattori di rischio specifici per gli utenti vulnerabili della strada ».

Art. 18.

(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, tenendo conto dei comportamenti statisticamente più pericolosi, incoraggi la guida sicura, l'utilizzo della mobilità attiva, della mobilità condivisa e del trasporto pubblico, mediante una formula scelta, a rotazione, tra le seguenti:

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'automobile »;

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

2. La competenza a vigilare sul rispetto delle disposizioni di cui al comma 1 e a sanzionare le eventuali violazioni 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, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 2 agosto 2007, n. 145, per la pubblicità di autoveicoli effettuata con qualsiasi mezzo in Italia, è versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere trasferita al bilancio autonomo della Presidenza del Consiglio dei ministri e assegnata al Dipartimento per l'informazione e l'editoria presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il quale la destina alla progettazione e alla 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 volta a sensibilizzare l'opinione pubblica su temi civili, culturali ed educativi della comunità e a favorire la diffusione di comportamenti virtuosi orientati alla crescita del bene comune, promuove annualmente almeno una campagna pubblicitaria dedicata alla mobilità sostenibile e alla 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. 19.

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

1. Le parole: « incidente stradale » e « incidenti stradali », ovunque presenti, in

tutta la legislazione vigente, sono sostituite rispettivamente dalle seguenti: « scontro stradale » e « scontri stradali ».

2. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro 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 comuni italiani, con l'Unione province italiane, con le forze di polizia, con l'Ordine dei giornalisti e con altri enti pubblici e privati operanti nel settore della comunicazione, per promuovere forme corrette di comunicazione e informazione in materia di sicurezza stradale.

Art. 20.

(Campagne istituzionali di comunicazione e sensibilizzazione)

1. Lo Stato, le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano e gli enti locali concorrono, secondo le rispettive competenze, al generale processo di cambiamento dei comportamenti della popolazione connesso al perseguimento delle finalità di promozione e tutela della sicurezza della mobilità attiva, di cui alla presente legge.

2. I comuni, nell'ambito della propria autonomia, provvedono alla realizzazione di iniziative e di campagne di educazione, coinvolgimento, informazione e comunicazione pubblica nei riguardi della popolazione in materia di sicurezza stradale e di mobilità sostenibile.

PAGINA BIANCA



19PDL0154650