# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4960

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**VERNETTI, SARUBBI, BRATTI, REALACCI, VOLONTÈ, DE CAMILLIS, CATONE, BARBATO, ANGELI, BINETTI, BRAGA, CAVALLARO, D'INCECCO, OLIVERIO, RIA, SERENI, TOUADI**

Delega al Governo per l'integrazione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni per lo sviluppo e la tutela della mobilità ciclistica

*Presentata il 15 febbraio 2012*

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La presente proposta di legge ha lo scopo di recepire nella nostra legislazione le richieste formulate nell'appello « Salviamo i ciclisti ». In sostanza si vuole intervenire per fermare il drammatico numero di incidenti, spesso mortali, che si verificano nelle strade delle nostre città. Il tutto è partito dalla campagna « *Cities fit for cycling* » indetta da « *The Times* » per la sicurezza dei ciclisti. Il noto quotidiano di Londra, il 2 febbraio scorso, dopo un grave incidente subìto in novembre da una sua giornalista ora in coma, aveva aperto la sua *homepage* con un appello, chiedendo al Governo inglese una serie di azioni da porre immediatamente in campo per tentare di fermare una strage che ha contato, in dieci anni, ben 1.275 ciclisti uccisi.

Successivamente, questo appello è giunto anche in Italia, rilanciato da decine di *blogger* e di siti dedicati al mondo della mobilità ciclistica, raggiungendo in pochi giorni oltre 20.000 adesioni, che continuano ad aumentare. In dieci anni nel nostro Paese, infatti, vi sono stati 2.556 ciclisti vittime della strada. Nel 2010 l'Italia è stata il terzo Paese europeo per numero di morti tra i ciclisti: 263 contro i 462 della Germania e i 280 della Polonia. Questi numeri drammatici sono dovuti anche al cronico ritardo delle nostre città,

rispetto al resto dell'Europa, nel dotarsi di piste ciclabili. È giunto il momento di riconoscere, ad ogni livello amministrativo e politico, la mobilità ciclistica non solo come parte integrante della moderna mobilità quotidiana ma come soluzione efficace e a impatto zero per gli spostamenti cittadini personali su mezzo privato. Deve essere riconosciuto l'elevato valore sociale della mobilità ciclistica. Ne devono essere promossi, lo sviluppo e la tutela, purtroppo nel nostro Paese lungamente sottovalutati e, anzi, depressi dall'attenzione centrata esclusivamente sulla mobilità a motore. Questo sviluppo deve rapidamente raggiungere gli attuali *standard* europei, che già da anni sono ad altissimi livelli. Inoltre, la sicurezza delle persone che scelgono di utilizzare la bicicletta deve essere considerata una priorità, da raggiungere soprattutto attraverso la limitazione e la moderazione del traffico veicolare a motore. A tale fine l'attenzione del legislatore alla sicurezza deve concentrarsi, in particolare, su decise azioni per la limitazione della velocità dei veicoli a motore nell'ambito urbano.

L'approvazione della presente proposta di legge, che non comporta oneri per il bilancio dello Stato, significherebbe che anche in Italia, finalmente, si garantiscono maggiori tutela e sicurezza agli utenti della mobilità ciclistica e se ne incentiva la diffusione. Inoltre ciò contribuirebbe anche alla riduzione del numero degli spostamenti con autoveicoli privati a motore con evidenti vantaggi per il traffico e per l'ambiente.

# PROPOSTA DI LEGGE

—

## ART. 1.

*(Delega al Governo).*

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, uno o più decreti legislativi recanti modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per incentivare e tutelare la mobilità ciclistica, in conformità ai seguenti princìpi e criteri direttivi:

*a)* prevedere che gli autoarticolati che transitano nei centri urbani debbano essere dotati di sensori con allarme sonoro per segnalare i cambi di direzione nonché di specchi supplementari e barre di sicurezza al fine di tutelare la sicurezza della mobilità;

*b)* prevedere l'attivazione di corsi di formazione sulla sicurezza della mobilità ciclistica obbligatori per il conseguimento della patente di guida.

## ART. 2.

*(Installazione di semafori e strumenti per la tutela della mobilità ciclistica).*

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti le regioni e gli enti locali, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, al monitoraggio degli incroci della rete stradale ritenuti più a rischio di incidente, e nei successivi novanta giorni dispone l'installazione, negli incroci risultati più pericolosi, di semafori dedicati alla regolazione della mobilità ciclistica e di altri strumenti che consentano ai guidatori di autoarticolati, autovetture, motoveicoli e ciclomotori di individuare la presenza dei ciclisti.

ART. 3.

*(Rilevamenti statistici).*

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, promuove un rilevamento statistico finalizzato a computare il numero di utenti della mobilità ciclistica, il numero totale di chilometri di piste ciclabili e la loro dislocazione nelle diverse aree del territorio nazionale, il numero dei ciclisti oggetto di incidenti, nonché ad individuare le aree maggiormente interessate dalla mobilità ciclistica. Tale rilevamento è effettuato con cadenza annuale ed è trasmesso alle Camere entro il 31 dicembre di ogni anno.

ART. 4.

*(Realizzazione di piste ciclabili).*

1. Le società che gestiscono strade e autostrade hanno l'obbligo di destinare il 2 per cento delle proprie entrate agli enti locali per la realizzazione di piste ciclabili.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, stabilisce le modalità e i criteri del trasferimento delle risorse di cui al comma 1.

3. Alle aziende private e pubbliche e alle persone fisiche che finanziano la realizzazione di piste e di superstrade ciclabili è consentito di avviare un servizio di noleggio di biciclette su tali strade.

ART. 5.

*(Limite di velocità nei centri abitati).*

1. Al comma 1 dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il primo pe-

riodo è inserito il seguente: « Nelle zone residenziali sprovviste di piste ciclabili la velocità massima non può superare i 30 km/h ».

ART. 6.

*(Istituzione di un commissario alla mobilità ciclistica).*

1. Il Governo provvede, con proprio decreto, ad istituire un responsabile della mobilità ciclistica con specifiche responsabilità e competenze da affiancare al responsabile della mobilità aziendale individuato ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998.

ART. 7.

*(Aumento delle sanzioni amministrative).*

1. All'articolo 141 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 8, le parole: « da euro 80 a euro 318 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 160 a euro 636 »;

*b)* al comma 9, le parole: « da euro 159 a euro 639 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 318 a euro 1.278 »;

*c)* al comma 10, le parole: « da euro 24 a euro 94 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 48 a euro 188 »;

*d)* al comma 11, le parole: « da euro 39 a euro 159 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 78 a euro 318 ».

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 1,00

*16PDL0057550*