

Azione A7.4 - Tavolo Tecnico su "MOBILITA' CICLISTICA"

Codice della Strada, zone a traffico limitato e micromobilità: a che punto siamo?

D.R. Avv. Pasquale, Andrea Chiodi – U.T.S. L7



CReIAMO PA

Per un cambiamento sostenibile

Le modifiche al Codice della Strada

Atto Camera: 24

Proposta di legge: BRAMBILLA: "Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, concernenti l'abolizione del servizio di piazza con veicoli a trazione animale" (24)

Iter	Testi	Emendamenti	Esame in Commissione	Discussione in Assemblea	Dossier	Votazioni	OpenData
-------------	-------	-------------	----------------------	--------------------------	---------	-----------	----------

Fase Iter: Esame in Assemblea

Natura: Proposta di legge ordinaria

Presentazione: Presentata il 23 marzo 2018

Relatori:

in Commissione: DE LORENZIS Diego, DONINA Giuseppe Cesare

in Assemblea: DE LORENZIS Diego, per la maggioranza, DONINA Giuseppe Cesare, per la maggioranza

Assegnazione: Assegnato alla IX Commissione Trasporti *in sede* Referente il 31 luglio 2018

Parere delle Commissioni: I Affari Costituzionali, V Bilancio e Tesoro, X Attività produttive, XII Affari sociali, XIII Agricoltura, XIV Politiche UE e della Commissione parlamentare per le questioni regionali



Le modifiche al Codice della Strada

PRIMA LETTURA CAMERA

Proposta di legge C. 24 Presentata il 23 marzo 2018 T.U. con C. 192, C. 193, C. 219, C. 234, C. 264, C. 367, C. 681, C. 777, C. 1051, C. 1113, C. 1187, C. 1234, C. 1245, C. 1348, C. 1358, C. 1364, C. 1366, C. 1368, C. 1399, C. 1400, C. 1601, C. 1613

Iter in Commissione

- Esame in Commissione (iniziato il 19 dicembre 2018 e concluso l'11 luglio 2019)

Iter in Assemblea

- Discussione in Assemblea (iniziata il 15 luglio 2019.)



Le modifiche al Codice della Strada

L'articolo 1 interviene in materia di tutela dei soggetti vulnerabili

Il **comma 1, lett. a)** introduce un nuovo comma 4-bis all'**articolo 2 del Codice**, avente ad oggetto la definizione e classificazione delle strade, prevedendo la nuova denominazione di **strada scolastica**, come la strada in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico e avente la funzione di consentire la sosta, il movimento e le manovre connesse all'accesso agli edifici stessi.

L'articolo 2, dopo avere definito la strada come "l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali (comma 1) distingue le strade in: autostrade, strade extraurbane principali, strade extraurbane secondarie, strade urbane di scorrimento, strade urbane di quartiere, strade locali **ed itinerari ciclopedonali (comma 2)**. Il comma 3 definisce le caratteristiche costruttive e funzionali delle strade, mentre il comma 4 introduce la denominazione di "strada di servizio".



Le modifiche al Codice della Strada

Con la successiva **lett. d) del comma 1**, si modifica **l'articolo 10 del Codice** prevedendo che **nelle strade scolastiche i comuni**, tenendo conto della necessità di assicurare adeguate condizioni di sicurezza e di accessibilità, **provvedono a stabilire limitazioni alla circolazione stradale almeno negli orari di attività didattica e di ingresso e uscita degli alunni**. In attuazione di questa disposizione, i comuni provvedono, con ordinanza del sindaco, ad adottare **almeno una delle seguenti misure**:

- a) fissare un **limite massimo di velocità pari a 30 km/h o inferiore**, indicato con apposita segnaletica, nonché da **dispositivi destinati a rallentare la velocità**, di cui all'articolo 42, comma 2;
- b) **delimitare zone a traffico limitato** prevedendo limitazioni più restrittive di eventuali zone a traffico limitato già esistenti;
- c) delimitare **aree pedonali**.

Con riferimento alle modifiche concernenti l'introduzione delle strade scolastiche, nel corso della seduta del 14 maggio 2019, il rappresentante del Governo ha sostenuto che (...) "non è ragionevole mutare classificazione e destinazione d'uso di una strada, magari anche molto lunga, in ragione del fatto che su di essa insista un edificio scolastico" suggerendo "nel corso dei lavori che seguiranno, di rivedere la disposizione in commento, ad esempio prevedendo un obbligo per i sindaci di disciplinare la circolazione stradale e la fruizione degli spazi limitrofi ad un edificio scolastico in una necessaria interlocuzione con il *mobility manager* scolastico, di cui all'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, e/o di introdurre negli ambiti degli strumenti urbanistici degli indirizzi volti a migliorare l'accessibilità in sicurezza degli istituti scolastici".



Le modifiche al Codice della Strada

Con il **n. 5)** si sostituisce la definizione di utenza debole a favore di quella di **utenza vulnerabile** e si amplia il suo ambito **ricomprendendovi** anche i **conducenti di ciclomotori e di motocicli**.

- Si ricorda che attualmente vengono definiti (art. 3, co. 1, lett. 53-bis del Codice) come **utenti deboli della strada** i pedoni, i disabili in carrozzella, i ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade. A livello europeo il regolamento (CE) 78/2009 (relativo all'omologazione dei veicoli in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili) utilizza la definizione di **utenti della strada vulnerabili**, considerando tali "gli utenti della strada non motorizzati quali pedoni e ciclisti, nonché motociclisti e persone con disabilità o mobilità e orientamento ridotti."



Le modifiche al Codice della Strada

L'articolo 4 contiene una serie di disposizioni finalizzate a favorire sia la mobilità ciclistica che quella più generalmente personale tramite l'utilizzo di dispositivi di tipo muscolare quali pattini a rotelle, monopattini e tavole a rotelle.



Le modifiche al Codice della Strada

Le **lett. a) e b)**, intervengono rispettivamente sugli **articoli 2 e 3 del Codice, ricomprendendo** nelle definizioni previste dal Codice di **itinerario ciclopedonale** (lett. F-bis dell'articolo 2) e di **area pedonale** (n. 2 dell'art. 3) anche la **circolazione degli utenti muniti di pattini a rotelle o di tavole o di monopattini a spinta.**



Le modifiche al Codice della Strada

La successiva **lett. h) dell'articolo 4**, interviene poi sull'**articolo 190 del Codice**, prevedendo al comma 8 la **circolazione con pattini a rotelle o con tavole o con monopattini a spinta, nelle aree pedonali, sui marciapiedi larghi non meno di 2,5 m. e negli itinerari ciclopedonali**, con l'obbligo di osservare il comportamento prescritto per i pedoni.

Viene conseguentemente abrogato anche l'ultimo periodo del comma 9 dell'art. 190 che prevedeva il divieto di usare, negli spazi riservati ai pedoni, tavole, pattini od altri acceleratori di andatura che possano creare situazioni di pericolo per gli altri utenti. A seguito dell'abrogazione di tale ultimo periodo dell'articolo 190 comma, 9, l'utilizzo di acceleratori di andatura parrebbe consentito sui marciapiedi (non distinguendosi tra acceleratori muscolari e micromobilità), **mentre per gli acceleratori di andatura, non essendo più contemplati nella riformulazione del comma 8, verrebbe meno il divieto di circolazione sulla carreggiata delle strade.**



Le modifiche al Codice della Strada

La **lett. c)**, interviene sull'**articolo 145 del Codice**, che disciplina le precedenza, **eliminando l'obbligo di arresto e di dare la precedenza a chi circola sulla strada, attualmente previsto a carico del conducente negli sbocchi delle piste ciclabili.**



Le modifiche al Codice della Strada

La lett. d), interviene sull'**articolo 148 del Codice**, in materia di sorpasso, relativamente ai **sorpassi delle biciclette**: con il **nuovo comma 3-bis** si stabilisce che il **conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di una bicicletta debba usare particolari cautele**, al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza in considerazione della minore stabilità e della rilevante probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte della bicicletta stessa.

Prima di effettuare il sorpasso di una bicicletta, il conducente del veicolo deve valutare l'esistenza delle condizioni per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli ed evitare qualunque collisione, rinviando la manovra di sorpasso qualora tali circostanze non possano essere garantite.

Si prevede inoltre che nell'effettuare il sorpasso di una bicicletta, **il conducente del veicolo debba inoltre procedere a distanza laterale di sicurezza** in modo tale che, **nonostante una qualsiasi deviazione della traiettoria della bicicletta, possa essere evitata la collisione**, anche se tale circostanza imponga il rinvio della manovra di sorpasso in modo da effettuarla successivamente in maggiore sicurezza.



Le modifiche al Codice della Strada

La lett. f), interviene sull'**articolo 164 del Codice**, modificando il comma *2-bis*, introdotto dalla recente legge del 2018 sulla mobilità ciclistica (L. n. 2/2018, art. 9, comma 2, lett. *b*) che ha consentito espressamente l'utilizzo di strutture **porta biciclette sugli autobus da noleggio, gran turismo e di linea**.

Con la modifica si prevede che il conducente debba solo **verificare la sistemazione delle biciclette, a non anche provvedere a sistemarle**.



Le modifiche al Codice della Strada

Con la **lett. g) n. 1)** si modifica la disciplina sulla **circolazione dei velocipedi** contenuta nell'**articolo 182 del Codice**, al fine di prevedere (con il nuovo comma 9.1) che, **con ordinanza del sindaco, nei centri abitati possa essere consentita la circolazione delle biciclette** sulle strade o sulle **corsie riservate al servizio pubblico di trasporto**, previa valutazione delle condizioni di sicurezza.

Con il **n. 2)** si introduce poi il nuovo comma 9-ter all'articolo 182 del Codice, che prevede la **possibilità di realizzare nelle intersezioni con semaforo dei centri abitati**, anche in questo caso con **ordinanza del sindaco e previa valutazione delle condizioni di sicurezza, una casa avanzata sulla soglia dell'intersezione, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semi-carreggiata.**

Si prevede che la casa avanzata possa essere realizzata lungo le **strade con velocità consentita inferiore o eguale a 50 km/h**, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una **distanza di almeno 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare.** L'area delimitata deve essere **accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro** in prossimità dell'intersezione.



Le modifiche al Codice della Strada

La **lett. q)** introduce una modifica all'**articolo 190 del Codice**, al comma 7, volta a **consentire alle macchine per uso di persone con disabilità, se asservite da motore, di transitare sulle piste ciclopedonali in caso di necessità.**



Le modifiche al Codice della Strada

Articolo 182, comma 9-*bis*, prevede l'obbligo per i conducenti di velocipede di età inferiore a dodici anni di indossare e tenere regolarmente allacciato un casco protettivo.

Per i trasgressori è previsto il pagamento della somma di cui al successivo comma 10 (da euro 26 ad euro 102), ridotta della metà [articolo 4, comma 1, lettera *g*), numeri 1-*bis*) e 2-*bis*)].



Linee Guida Traffico Limitato

IF.81STRA.REGISTRO UFFICIALE.U.0005050.28-06-2019



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE,
GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
Direzione generale per la sicurezza stradale
Via G. Caracci, 36 - 00157 Roma

All' ANCI
Associazione nazionale Comuni Italiani
anci@pec.anci.it

e p.c. All' Ufficio di Gabinetto
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Al Dipartimento per i trasporti, la navigazione,
gli affari generali ed il personale
dip.trasporti@pec.mit.gov.it

Oggetto: Linee Guida sulla regolamentazione della circolazione stradale e segnaletica nelle zone a traffico limitato



CREIAMO PA

Linee Guida Traffico Limitato

2.4 Casi particolari

Area pedonale

L'Area Pedonale³ (AP), che rappresenta un caso particolare di ZTL, in cui la limitazione della circolazione riguarda tutte le categorie di veicoli a motore, è un'area riservata ai pedoni e quindi interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnaletica, ulteriori restrizioni alla circolazione sulle AP. Infatti in particolari situazioni, affinché l'AP sia maggiormente fruibile da parte dei pedoni, i comuni possono ulteriormente limitare la circolazione ad alcune delle predette categorie di veicoli e/o utenti.



Le micro – mobilità elettrica

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 4 giugno 2019

Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la
micro-mobilità elettrica. (19A04569)

(Gazzetta Ufficiale del 12 luglio 2019 n.162)



CReIAMO PA

Le micro – mobilità elettrica

Sperimentazione al via, la micromobilità elettrica passa dal marciapiede alla strada.

Segway, hoverboard, monopattini. Non sono più solo giochi per ragazzi, ma alternative da considerare seriamente per migliorare la mobilità urbana e ridurre l'inquinamento atmosferico. Sulle strade delle nostre città individuate dai Sindaci, infatti, grazie al decreto del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 4 giugno 2019 può partire la sperimentazione dei veicoli per la micromobilità elettrica.

Alessandro Vitiello, su Il Sole24 Ore edizione del 16 Luglio 2019.



Le micro – mobilità elettrica

Ritenuto che le presenti disposizioni non si applicano alle macchine per uso di bambini e per uso invalidi ne' ai velocipedi, quali definiti rispettivamente ai sensi degli articoli 46 e 50 del citato Codice della strada.



Grazie per l'attenzione

D.R. Avv. Pasquale, Andrea Chiodi
Unità Tecnica di Supporto
p.chiodi@creiamopa.sogesid.it



CReIAMO PA