



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

XI LEGISLATURA

87ª Seduta pubblica – Martedì 24 gennaio 2023

Deliberazione n. 12

OGGETTO: PROPOSTA DI LEGGE STATALE DA TRASMETTERE AL PARLAMENTO NAZIONALE, AI SENSI DELL'ARTICOLO 121 DELLA COSTITUZIONE DAL TITOLO: "MODIFICHE AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285 "NUOVO CODICE DELLA STRADA"" D'INIZIATIVA DEL CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO.
(Progetto di legge statale n. 20)

IL CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

VISTA la proposta di legge statale d'iniziativa dei consiglieri Dolfin, Valdegamberi, Bisaglia, Cecchetto, Corsi, Favero e Vianello relativa a "Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada"";

UDITA la relazione della Seconda Commissione consiliare, relatore il consigliere *Marco DOLFIN*, nel testo che segue:

"Signor Presidente, colleghi consiglieri,

la presente proposta di legge statale di iniziativa di questo Consiglio regionale, composta di 6 articoli, apporta modifiche al codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada" e successive modificazioni (di seguito "Codice della strada").

L'articolo 1 inserisce un nuovo articolo 19-bis "Distanze di sicurezza dagli attraversamenti pedonali" al Codice della strada, prevedendo che i parcheggi e gli stalli di sosta dei veicoli, nonché le fermate degli autobus, siano ubicati alla distanza di almeno cinque metri dall'attraversamento pedonale, al fine di garantire sia la sicurezza dei pedoni sia dei conducenti dei mezzi di trasporto.

Per l'attuazione della norma, si stabilisce che gli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade nelle quali sono previsti i parcheggi e gli stalli di sosta dei veicoli nonché le fermate degli autobus, devono adeguare gli stessi entro 1 anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

L'articolo 2 modifica l'articolo 41 "Segnali luminosi" del Codice della strada, eliminando il divieto di superamento della striscia di arresto bianca dell'incrocio semaforico con la ruota o le ruote anteriori del veicolo, contenuto nel comma 11 del medesimo articolo, fatto salvo il divieto di non impegnare l'area di intersezione

dell'incrocio, né l'attraversamento pedonale, né oltrepassare il segnale semaforico, in modo da poter osservare le indicazioni della lanterna rossa.

Dopo il comma 11 dell'articolo 41 del Codice della strada sono, altresì, inseriti:

- il comma 11-bis, con il quale si prevede che gli impianti semaforici per pedoni e ciclisti siano dotati di contatore numerico della durata in secondi finalizzato a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci di ciascun colore della lanterna semaforica, prevedendo che la durata del colore giallo non sia inferiore a dieci secondi;

- il comma 11-ter, il quale impone che il rilevamento automatico della sanzione per il passaggio semaforico con luce rossa possa essere effettuato solo in presenza di un contatore numerico della durata in secondi finalizzato a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci di ciascun colore della lanterna semaforica, con una durata del colore giallo non inferiore a dieci secondi.

La finalità del nuovo comma 11-bis è di incrementare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti in attraversamento presso gli impianti semaforici introducendo lo strumento del conteggio dei secondi del tempo residuo di accensione (cd. countdown) del colore delle lanterne semaforiche, fissando per la luce gialla un tempo residuo non inferiore a dieci secondi.

Il nuovo comma 11-ter riguarda i cd. T-Red o Photored, dispositivi utilizzati nei pressi di incroci regolati da semaforo per rilevare e multare coloro i quali passano con il semaforo rosso. Si precisa che T-Red è solo uno dei nomi utilizzato per tali dispositivi ed essendo il più famoso di questi, la consuetudine ha portato nell'espressione comune a nominare i dispositivi esistenti con questo nome.

La disposizione che si introduce pone rimedio alle possibili distorsioni nell'accertamento di infrazioni per il transito con luce rossa di automobilisti o motociclisti ai semafori dotati delle menzionate apparecchiature elettroniche, spesso legata a una tempistica troppo rapida del passaggio dalla luce gialla alla luce rossa dell'impianto semaforico, tempistica che crea incertezza in chi transita in tali incroci.

Allo scopo di dare certezza e garantire la massima sicurezza e incolumità e far in modo che l'uso di tali apparecchiature appaia non volto a "far cassa" ma a garantire un transito veicolare in sicurezza degli automobilisti o motociclisti, si introduce pertanto l'obbligo di installare, nei semafori dotati di tale apparecchiatura, un contatore del tempo (cd. countdown) di permanenza di ciascun colore, fissando in non meno di dieci secondi la durata della luce gialla.

La proposta di legge statale assegna agli enti proprietari, concessionari o gestori della strada di adeguare gli impianti semaforici alle sopra citate disposizioni entro il 31 dicembre 2024.

L'articolo 3 modifica l'articolo 117 "Limitazioni alla guida" del Codice della strada, stabilendo che al rinnovo o alla revisione della patente di guida di categoria B di chi ha superato il settantesimo anno di età, la patente possa essere limitata in proporzione alle condizioni fisiche e psichiche di tali persone, tenuto anche conto delle soluzioni tecnologiche di cui possono essere corredati i veicoli.

La finalità perseguita è quella di favorire, per le persone che abbiano superato i 70 anni, il soddisfacimento delle elementari esigenze della vita quotidiana, quali quelle legate all'acquisto dei beni d'uso comune (alimentari, abbigliamento, ecc.) nonché di consentire le relazioni familiari e sociali, evitando l'isolamento o la dipendenza totale da altri di tali persone.

L'articolo 4, invece, con riferimento ai dispositivi di rilevamento automatico della velocità, modifica l'articolo 142 del Codice della strada stabilendo che:

- anche le postazioni per il rilevamento automatico del passaggio semaforico con la luce rossa siano, come le apparecchiature di rilevamento automatico della velocità, segnalate e ben visibili con cartelli corredati di illuminazione al fine di renderli visibili;
- le apparecchiature di rilevamento automatico della velocità e i relativi cartelli che le preavvisano siano corredate di illuminazione al fine di renderli visibili nelle ore notturne e diurne di scarsa luminosità, indicando contestualmente il limite di velocità oltre il quale sarà applicata la sanzione;
- quando le apparecchiature utilizzate sono collocate su automezzi in movimento, fermo restando l'obbligo di preavviso, di visibilità e di indicazione del limite di velocità, alla velocità rilevata sia applicata una riduzione pari al 5 per cento con un minimo di 5 km/h.

L'articolo 5 introduce un nuovo comma 7-bis all'articolo 180 "Possesso dei documenti di circolazione e di guida" del Codice della strada, stabilendo che le sanzioni di cui al comma 7 del medesimo articolo 180 per il mancato possesso dei documenti di circolazione e di guida (carta di circolazione del veicolo, patente di guida, autorizzazione per l'esercitazione alla guida, certificato di assicurazione obbligatoria) che il conducente deve avere con sé, non siano applicate qualora i documenti mancanti siano esibiti ai competenti uffici entro il termine di settantadue ore decorrente dall'accertamento dell'infrazione da parte dell'autorità competente.

Con l'ultimo articolo "Norma finanziaria", vengono destinate le risorse per l'attuazione di quanto disposto dall'articolo 2, comma 2 e dall'articolo 4, comma 2.

La Seconda Commissione nella seduta del 7 luglio 2022 ha concluso i propri lavori in ordine alla proposta di legge statale n. 20 che ha approvato a maggioranza.

Hanno votato a favore: il Presidente Rizzotto ed i Consiglieri Boron, Cavinato -con delega del Consigliere Bet-, Centenaro, Sponda, Vianello e Zecchinato (Zaia Presidente), Dolfin -con delega della Consigliera Cestari- (Liga Veneta per Salvini Premier), Formaggio (Fratelli d'Italia – Giorgia Meloni), Valdegamberi (Misto), Venturini (Forza Italia – Berlusconi – Autonomia per il Veneto).

Astenuti: i Consiglieri Montanariello e Zaroni (Partito Democratico Veneto) e Ostanel (Il Veneto che Vogliamo).”;

UDITA la relazione di minoranza della Seconda Commissione consiliare, relatore il Vicepresidente della stessa, consigliere Jonatan MONTANARIELLO, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

vorrei partire da alcune considerazioni: sicuramente gli intenti che portano oggi qui il collega a presentare questo progetto di legge statale sono intenti che potremmo anche definire nobili. Sicuramente, ripeto, va apprezzato il fatto che il collega abbia messo in fila alcune criticità che derivano da abitudini sbagliate che ormai fanno parte della nostra quotidianità, cose che forse una volta potevano avere un senso ma diventano, con il passare del tempo, anelli deboli di una catena che merita una correzione.

Io credo, collega, che il Codice della strada vada sotto alcuni aspetti profondamente rivisto, profondamente trasformato. Basta pensare a tutto il tema, al dramma, alla tragedia, mi permetto di dire, delle biciclette elettriche e dei monopattini: il Codice della strada non tiene conto che una bicicletta elettrica possa fare più di quanto facevamo noi una volta, quando eravamo giovani e avevamo il “Sì”, il “Ciao”, il “Grillo”, il “Bravo” e per i quali era scritto sul libretto che non potevano superare i 40 chilometri orari; adesso se tu vai a 40 chilometri orari con una macchina, la

bicicletta elettrica ti supera. Io e il collega viviamo in una realtà dove qualche articolo di stampa ci ha definiti anche capitale delle due ruote elettriche.

Però succede che i detentori di questi mezzi possano lasciarli sui marciapiede e rimanere impuniti perché il Codice della strada non prevede che ci sia una punzonatura, una targa, quindi una persona con difficoltà motorie o su una sedia rotelle, o con un passeggino, non può neanche camminare sul marciapiede perché esiste questa banda di maleducati incivili che riempie le nostre città con monopattini e biciclette abbandonate ovunque e il Codice della strada non prevede che ci possa essere una sanzione perché non si sa di chi è la bicicletta.

Faccio questo esempio per dire cosa? Non per deviare il discorso, ma per dire quanto vecchio e arretrato è il Codice della strada. Ricordo che più di qualche Amministrazione comunale, coinvolta da questo problema, ha tentato di fare proposte di buon senso, come - non dico la targa - la punzonatura di questi mezzi, proprio per dire "vediamo di chi è". È vietato. Il Codice della strada non lo prevede.

Quindi io credo, collega, che il Codice della strada sia profondamente da rivedere, perché dopo cosa succede? Anche le cose positive che possono aiutare nella viabilità - ad esempio l'utilizzo di mezzi tipo biciclette elettriche, monopattini o altro, che possono avere anche un fine sano - vengono inquinate dal cattivo utilizzo.

Ho detto questo per dire che cosa, collega? Per dire che, in qualche modo, effettivamente, in Italia il Codice della strada andrebbe profondamente rivisto. Andrebbero superate certe contraddizioni che noi abbiamo oggi. Ne dico una apparentemente irrazionale: vendiamo le macchine che fanno 250 chilometri all'ora e non si può andare oltre i 130 se si è in autostrada. C'è una contraddizione che è comoda a tutti e che, come sempre, spesso si fa finta di non vedere perché va bene così. Se tu normi dai fastidio a quello che produce la bici elettrica; se tu normi dai fastidio a quello che deve comprare il monopattino.

Entrando nel merito, colleghi, faccio alcune considerazioni. Ad esempio, nell'articolo 1 di questo progetto di legge si dice che le fermate degli autobus devono essere ubicate almeno a cinque metri dall'attraversamento pedonale. Dopo si dice "chiunque violi le disposizioni ha una sanzione da 87 a 344 euro". La mia domanda è: chi sanziona dopo? L'avevo detto anche in Commissione. Chi è titolato dopo? Tanto per capire a cosa andiamo incontro. Se io sono un agente di Polizia locale e vedo che l'Amministrazione e i lavori pubblici non hanno rispettato questa normativa, cosa faccio? Il soggetto di Polizia locale eleva la contestazione al Comune? Vorrei capire qualcosa di più su questo, perché credo possa diventare poco chiaro il termine di chi dopo va a sanzionare chi.

Siccome, alla fine, tutto ciò che viene fatto all'interno della segnaletica di un Comune sta in capo alle ordinanze che fa la viabilità o la Polizia locale, vorremmo capire: se un Comune non si adegua e le strisce pedonali non sono a cinque metri dalla fermata del tram, scatta una sanzione d'ufficio? Ci sono i Carabinieri che vanno a controllare, o i Vigili? Questo è un tema perché leggendo così, collega, siamo d'accordo, io sarei anche per aumentare la sanzione, perché credo che un Ente pubblico si debba adeguare a questo, però non è molto chiaro.

Così come credo vada evidenziata un'altra perplessità, ed è questa: gli impianti semaforici per i pedoni, i ciclisti, il tema del conto alla rovescia, indubbiamente hanno un costo per i Comuni. Quindi la mia domanda si pone al netto del fatto che i progetti di legge statale, purtroppo per noi - e lo dico, colleghi, con amarezza - hanno sempre avuto poco successo a Roma. Mi pare di aver capito che negli ultimi vent'anni forse solo un paio siano andati in porto e lo dico con rammarico, perché a volte chi vive il territorio può dare un contributo a chi, magari, è lontano da alcune specificità; un

contributo che dovrebbe essere colto, non visto come un reato di lesa maestà. Sembra quasi offensivo che un Consiglio regionale si inventi di scrivere un progetto. Ci può essere qualcuno fuori dal Parlamento che ha una buona idea: e questo qualcuno lo troviamo anche in qualche Consiglio regionale.

Non entro nei singoli articoli, che sono sicuramente articoli di buon senso, condivisibili. Come sarebbe possibile dire che non è utile, propedeutico alla sicurezza il fatto che ci sia un conto alla rovescia che ti permette di capire, quando stai arrivando, se rallentare o accelerare? Così come la disciplina delle strisce pedonali.

L'unica cosa che, però, mi sento di condividere con voi, cari colleghi, è una preoccupazione più che una critica. Ammettendo che di fronte alla sicurezza dei cittadini non c'è colore politico e quando le strade sono più sicure va meglio per tutti, credo possa essere problematico obbligare i Comuni ad operare in questo senso se non stanziamo delle risorse.

Vedo nell'ultimo punto dell'articolato dove c'è una previsione, se non ricordo male, che va dai 2 ai 4 milioni. Dico solamente tre cose, prima di partire con un'eventuale critica. Deduco che siano soldi dello Stato, se è un PDLS. E domando: noi siamo in grado, con un PDLS, di poter incidere e andare a chiedere al Governo di quanto deve essere lo stanziamento?

Altro punto: c'è una stima per dire se questi 2 o 4 milioni bastano? Se vogliamo mettere a norma, come è scritto all'interno di questo progetto di legge statale, tutta l'Italia, credo che serva una decina di miliardi di euro, non di milioni, perché se pensiamo a quanto è grande l'Italia, a quanti semafori ci sono, a quanti attraversamenti pedonali ci sono, a quante apparecchiature da montare ci sono, a quanti cablaggi vanno fatti. Io vengo da un Comune abbastanza grande, il sesto Comune del Veneto, e vedo che negli ultimi quindici anni di Amministrazione comunale siamo riusciti a farne due o tre di questi semafori. Segno del fatto che non è facile economicamente intervenire, perché mettere a norma tutti i semafori che ci sono nelle strade comunali e provinciali è un dispendio di risorse importante. Ma non è una critica. Io mi augurerei che tutti i soldi spesi per cose meno importanti si spendessero su temi in grado di aumentare la sicurezza stradale e aiutare a superare le cattive abitudini. Perché parlo di cattive abitudini? Quando una persona vede l'arancione non capisce che, magari, vuol dire "rallenta, sei in pericolo", ma quasi quasi lo interpreta in un "dai, muoviti, altrimenti tra un po' ti tocca aspettare". Quindi, fa parte anche di una cattiva abitudine quello che accade, anche se noi oggi non stiamo parlando delle abitudini, ma stiamo parlando di un progetto di legge.

Quindi, riepilogando, credo che il collega abbia dimostrato una grandissima sensibilità nell'andare a recepire questi temi che attengono alla nostra vita quotidiana e cercare anche di interpretare come poter intervenire, cercare di facilitare la vita ai nostri cittadini, ad esempio anche dicendo che se uno lascia la patente a casa, gli si diano due giorni di tempo per portare i documenti.

Credo, però, e lo dico con grande rammarico e dispiacere, che noi, purtroppo, abbiamo poco spazio per poter affrontare questo tema, dall'altra parte, credo che il tema economico impatti abbastanza. Ripeto, credo che 2-4 milioni siano pochi, anche semplicemente per ridipingere le strisce pedonali di una regione intera. Figuriamoci per mettere in ordine tutti gli impianti semaforici. Su questo, però, il collega dice che c'è un emendamento, quindi sicuramente si troverà il modo di intervenire.

L'altro dubbio è come facciamo noi a obbligare i Comuni. Qui leggo che entro sei mesi - se dovesse passare la legge - i Comuni si devono adeguare. Collega, sono d'accordo, però è chiaro che solo se diamo i soldi possiamo obbligare i Comuni a farlo. Quindi, è un progetto di legge con la copertura come "conditio sine qua non": se non

diamo la copertura, purtroppo, se il Comune è ben fornito economicamente può farlo, ma se non è ben fornito economicamente non può farlo.

Credo che questo progetto di legge sia l'occasione per tornare a dire che, forse, il Codice della strada andrebbe tutto ripreso in mano e andrebbe, forse, fatto un restyling vero e importante.

Tra l'altro, colgo l'occasione anche per dire, collega, che è importante quello che lei dice, che bisogna tenere le fermate degli autobus a cinque metri dalle strisce pedonali. Però devo ricordare che anche in alcune zone non lontane da dove stiamo discutendo, a volte ci sono stati anche dei morti per questo motivo. Un'isola qui di Venezia sta piangendo una delle ultime vittime, una giovanissima vita, perché purtroppo è abitudine che, quando l'autobus si ferma, il "furbo" lo deve superare, la persona che è già scesa va avanti per attraversare, non ha visibilità perché alla sua sinistra o destra ha l'autobus e può succedere l'irreparabile.

Sarebbe anche interessante trovare il modo per far sì, magari con dei cordoli o con delle interdizioni, che le macchine si mettessero a distanza dalle fermate. Molto spesso cosa succede? Ci sono auto che si parcheggiano negli spazi delle fermate; il bus non può entrare all'interno della piazzola di scarico e si deve fermare al centro della strada, creando traffico e pericolo. Quindi, sarebbe interessante su questo, collega, ovviamente non è oggi tema del progetto di legge, che si pensasse a studiare fermate di autobus dove si possa mettere solo l'autobus. Lo vediamo molto spesso anche nei nostri territori: in carenza di parcheggi, gli spazi dove l'autobus deve caricare e scaricare diventano parcheggi abusivi.

Quello che mi lascia davvero perplesso è che noi siamo qui, oggi, attenti al territorio, con una partecipazione ed ascolto costanti alle esigenze dei cittadini, per cercare di costruire qualcosa di utile a vantaggio della collettività, ma che negli ultimi anni solo due progetti di legge statale siano andati in porto. Noi stiamo discutendo di questi temi, anche con delle diverse visioni e considerazioni ma questo nostro impegno e lavoro, una volta approdato a Roma sappiamo già che non avrà seguito.";

ESAMINA e VOTA, articolo per articolo, compresi i relativi emendamenti, la proposta di legge statale composta di n. 6 articoli;

PRESO ATTO che la votazione dei singoli articoli ha dato il seguente risultato:

Art. 1

| | |
|------------------|-------|
| Assegnati | n. 51 |
| Presenti-votanti | n. 34 |
| Voti favorevoli | n. 34 |

Art. 2

| | |
|------------------|-------|
| Assegnati | n. 51 |
| Presenti-votanti | n. 38 |
| Voti favorevoli | n. 31 |
| Astenuti | n. 7 |

Art. 3

| | |
|-----------|-------|
| Assegnati | n. 51 |
|-----------|-------|

Presenti-votanti n. 38
Voti favorevoli n. 30
Astenuiti n. 8

Art. 4

Assegnati n. 51
Presenti-votanti n. 37
Voti favorevoli n. 30
Astenuiti n. 7

Art. 5 e 6

Assegnati n. 51
Presenti-votanti n. 39
Voti favorevoli n. 31
Astenuiti n. 8

VISTO l'articolo 121 della Costituzione;

VISTI gli articoli 19 e 21 dello Statuto regionale;

con votazione palese,

APPROVA

la proposta di legge statale, nel suo complesso, nel testo allegato, che fa parte integrante della presente deliberazione e indica la Camera dei Deputati quale ramo del Parlamento presso cui depositare la proposta di legge stessa.

Assegnati n. 51
Presenti-votanti n. 38
Voti favorevoli n. 30
Astenuiti n. 8

IL CONSIGLIERE-SEGRETARIO
f.to Alessandra Sponda

IL PRESIDENTE
f.to Nicola Ignazio Finco



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

XI LEGISLATURA

*ALLEGATO ALLA DELIBERAZIONE CONSILIARE N. 12 DEL 24 GENNAIO 2023
RELATIVA A:*

PROPOSTA DI LEGGE STATALE DA TRASMETTERE AL PARLAMENTO NAZIONALE, AI SENSI DELL'ARTICOLO 121 DELLA COSTITUZIONE, D'INIZIATIVA DEL CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO DAL TITOLO:

MODIFICHE AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285 “NUOVO CODICE DELLA STRADA”

Art. 1 – Inserimento dell’articolo 19 bis al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada”.

1. Dopo l’articolo 19 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

“Art. 19 bis - Distanze di sicurezza dagli attraversamenti pedonali, ciclopedonali e ciclabili.

1. Ai fini della sicurezza dell’utenza debole della strada e dei conducenti dei mezzi di trasporto, i parcheggi e gli stalli di sosta dei veicoli, nonché le fermate degli autobus, sono ubicati alla distanza di almeno cinque metri dall’attraversamento pedonale, ciclopedonale o ciclabile.

2. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87,00 ad euro 344,00 e, ove necessario, alla sanzione amministrativa accessoria dell’obbligo per l’autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.”.

2. Gli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade nelle quali sono previsti i parcheggi e gli stalli di sosta dei veicoli nonché le fermate degli autobus di cui al comma 1 del presente articolo, adeguano gli stessi a quanto ivi previsto entro 1 anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Ove non sia possibile l’adeguamento di tali parcheggi, stalli di sosta dei veicoli nonché fermate degli autobus, gli stessi devono essere spostati o eliminati ovvero devono essere spostati o eliminati gli attraversamenti pedonali, ciclopedonali o ciclabili.

Art. 2 - Modifiche all’articolo 41 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada”.

1. Al comma 11 dell’articolo 41 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è soppresso il seguente periodo: *“i veicoli non devono superare la striscia di arresto; in mancanza di tale striscia”.*

2. Dopo il comma 11 dell'articolo 41 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono inseriti i seguenti:

“11 bis. Gli impianti semaforici per pedoni e ciclisti sono dotati di contatore numerico della durata in secondi finalizzato a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci di ciascun colore della lanterna semaforica, prevedendo che la durata del colore giallo non sia inferiore a dieci secondi.

11 ter. Il rilevamento automatico della sanzione per il passaggio semaforico con luce rossa può essere effettuato solo in presenza di un contatore numerico della durata in secondi finalizzato a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci di ciascun colore della lanterna semaforica, prevedendo che la durata del colore giallo non sia inferiore a dieci secondi.”

3. Gli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade adeguano gli impianti semaforici alle disposizioni recate dal comma 2 del presente articolo entro il 31 dicembre 2024.

Art. 3 - Modifiche all'articolo 117 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada”.

1. Dopo il comma 5 dell'articolo 117 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

“5 bis. Con riferimento al rinnovo o alla revisione della patente di guida di categoria B di chi ha superato il settantesimo anno di età, la patente può essere limitata in proporzione alle condizioni fisiche e psichiche di tali persone, tenuto anche conto delle soluzioni tecnologiche di cui possono essere corredati i veicoli.”

Art. 4 - Modifiche all'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada”.

1. All'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: *“rilevamento della velocità”* del comma 6 bis è inserito il seguente periodo: *“e quelle per il rilevamento automatico del passaggio semaforico con la luce rossa”*.

2. Dopo il comma 6-bis dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono inseriti i seguenti:

“6 ter. Le apparecchiature di rilevamento automatico della velocità e i relativi cartelli che le preavvisano sono corredati di illuminazione al fine di renderli visibili nelle ore notturne e diurne di scarsa luminosità e indicano contestualmente il limite di velocità oltre il quale è applicata la sanzione.

6 quater. Quando le apparecchiature utilizzate sono collocate su automezzi in movimento, fermo restando l'obbligo di preavviso, di visibilità e di indicazione del limite di cui al comma 6ter, alla velocità rilevata è applicata una riduzione pari al 5 per cento con un minimo di 5 km/h.”

Art. 5 - Modifiche all'articolo 180 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada”.

1. Dopo il comma 7 dell'articolo 180 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

“7 bis. Fermo restando quanto disposto dal comma 8, le sanzioni di cui al comma 7 non sono applicate, qualora i documenti mancanti siano esibiti ai competenti uffici entro il termine perentorio di settantadue ore decorrenti dalla data di accertamento dell'infrazione da parte dell'autorità competente.”

Art. 6 – Norma finanziaria

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 2, comma 2, quantificati in euro 5.000.000,00 per ciascuno degli esercizi 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025, nell'ambito del Programma "Fondi di riserva e speciali" della Missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per il triennio 2023-2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 4, comma 2, quantificati in euro 1.250.000,00 per ciascuno degli esercizi 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025, nell'ambito del Programma "Fondi di riserva e speciali" della Missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per il triennio 2023-2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

INDICE

| | |
|--|----|
| Art. 1 – Inserimento dell’articolo 19 bis al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada”..... | 8 |
| Art. 2 - Modifiche all’articolo 41 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada”..... | 8 |
| Art. 3 - Modifiche all’articolo 117 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada”..... | 9 |
| Art. 4 - Modifiche all’articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada”..... | 9 |
| Art. 5 - Modifiche all’articolo 180 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada”..... | 9 |
| Art. 6 – Norma finanziaria..... | 10 |

Proposta di legge statale n. 20
“Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ‘Nuovo Codice della Strada’”

Relazione tecnica redatta ai sensi della legge 31 dicembre 2009, n. 196
“Legge di contabilità e finanza pubblica”, articolo 17 “Copertura finanziaria delle leggi”.

La Proposta di legge statale (pdl) propone alcune modifiche al codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada” e successive modificazioni (di seguito “Codice della strada”).

Al fine di garantire sia la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti – utenza debole della strada – sia dei conducenti dei mezzi di trasporto, l’articolo 1 inserisce un nuovo articolo 19-bis “Distanze di sicurezza dagli attraversamenti pedonali” al Codice della strada, prevedendo che i parcheggi e gli stalli di sosta dei veicoli, nonché le fermate degli autobus, siano ubicati alla distanza di almeno cinque metri dall’attraversamento pedonale, stabilendo contestualmente che gli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade nelle quali sono previsti i parcheggi e gli stalli di sosta dei veicoli nonché le fermate degli autobus, debbano adeguare gli stessi entro 1 anno dalla data di entrata in vigore della legge.

L’articolo 2 comma 1 propone di eliminare, al comma 11 dell’articolo 41 “Segnali luminosi” del Codice della strada, il divieto di superamento della striscia di arresto bianca dell’incrocio semaforico con la ruota o le ruote anteriori del veicolo, fatto salvo il divieto di non impegnare l’area di intersezione dell’incrocio, né l’attraversamento pedonale, né oltrepassare il segnale semaforico, in modo da poter osservare le indicazioni della lanterna rossa.

L’articolo 2 comma 2 propone l’inserimento, dopo il comma 11 dell’articolo 41 del Codice della strada, dei commi 11-bis e 11-ter.

Il comma 11-bis persegue la finalità di incrementare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti in attraversamento presso gli impianti semaforici proponendo l’introduzione dello strumento del conteggio dei secondi del tempo residuo di accensione (cd. *countdown*) del colore delle lanterne semaforiche, fissando per la luce gialla un tempo residuo non inferiore a dieci secondi.

Il comma 11-ter ha lo scopo di garantire la massima sicurezza e incolumità nonché un transito veicolare in sicurezza degli automobilisti o motociclisti oltre a dare certezza facendo contestualmente in modo che l’uso dei dispositivi utilizzati nei pressi di incroci regolati da semaforo per rilevare e multare coloro i quali passano con il semaforo rosso (tra questi i più famosi sono i cd. T-Red o Photored) appaia non volto a “far cassa”, proponendo l’obbligo che il rilevamento automatico della sanzione per il passaggio semaforico con luce rossa possa essere effettuato solo in presenza di un *countdown* finalizzato a visualizzare il tempo residuo di accensione delle

luci di ciascun colore della lanterna semaforica, con una durata del colore giallo non inferiore a dieci secondi, ponendo così rimedio alle possibili distorsioni nell'accertamento di infrazioni per il transito con luce rossa di automobilisti o motociclisti ai semafori dotati delle menzionate apparecchiature elettroniche, spesso legata a una tempistica troppo rapida del passaggio dalla luce gialla alla luce rossa dell'impianto semaforico, tempistica che crea incertezza in chi transita in tali incroci.

Come nel caso dell'articolo 1, l'articolo 2 assegna agli enti proprietari, concessionari o gestori della strada di adeguare gli impianti semaforici alle sopra citate disposizioni, in questo caso fissando come termine il 31 dicembre 2024.

L'articolo 3 persegue la finalità di favorire, per le persone che abbiano superato i 70 anni, il soddisfacimento delle elementari esigenze della vita quotidiana, quali quelle legate all'acquisto dei beni d'uso comune (alimentari, abbigliamento, ecc.) nonché di consentire le relazioni familiari e sociali, evitando l'isolamento o la dipendenza totale da altri di tali persone, attraverso una modifica all'articolo 117 "Limitazioni alla guida" del Codice della strada, che propone che al rinnovo o alla revisione della patente di guida di categoria B di chi ha superato la soglia anagrafica di cui sopra, la patente possa essere limitata in proporzione alle condizioni fisiche e psichiche, tenuto anche conto delle soluzioni tecnologiche di cui possono essere corredati i veicoli.

L'articolo 4, invece, con riferimento ai dispositivi di rilevamento automatico della velocità, modifica l'articolo 142 del Codice della strada stabilendo che:

- anche le postazioni per il rilevamento automatico del passaggio semaforico con la luce rossa siano, come le apparecchiature di rilevamento automatico della velocità, segnalate e ben visibili con cartelli corredati di illuminazione al fine di renderli visibili;
- le apparecchiature di rilevamento automatico della velocità e i relativi cartelli che le preavvisano siano corredate di illuminazione al fine di renderli visibili nelle ore notturne e diurne di scarsa luminosità, indicando contestualmente il limite di velocità oltre il quale sarà applicata la sanzione;
- quando le apparecchiature utilizzate sono collocate su automezzi in movimento, fermo restando l'obbligo di preavviso, di visibilità e di indicazione del limite di velocità, alla velocità rilevata sia applicata una riduzione pari al 5 per cento con un minimo di 5 km/h.

L'articolo 5 introduce un nuovo comma 7-bis all'articolo 180 "Possesso dei documenti di circolazione e di guida" del Codice della strada, stabilendo che le sanzioni di cui al comma 7 del medesimo articolo 180 per il mancato possesso dei documenti di circolazione e di guida (carta di circolazione del veicolo, patente di guida, autorizzazione per l'esercitazione alla guida, certificato di assicurazione obbligatoria) che il conducente deve avere con sé, non siano applicate qualora i documenti mancanti siano esibiti ai competenti uffici entro il termine di settantadue ore decorrente dall'accertamento dell'infrazione da parte dell'autorità competente.

Con l'ultimo articolo "Norma finanziaria", si prevede che con risorse statali siano coperti gli oneri – su tutto il territorio nazionale e quindi a prescindere dalla natura degli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade – per la realizzazione degli interventi previsti:

- all'articolo 2, comma 2 (installazione di *countdown* – laddove attualmente non presenti – presso gli impianti semaforici destinati a pedoni e ciclisti e a integrazione dei dispositivi utilizzati nei pressi di incroci regolati da semaforo per rilevare e multare coloro i quali passano con il semaforo rosso), quantificati in 10 milioni di euro;
- all'articolo 4, comma 2 (illuminare tutte le postazioni per il rilevamento automatico del passaggio semaforico con la luce rossa e segnalarle mediante cartelli corredati di illuminazione; corredare di illuminazione tutte le apparecchiature di rilevamento automatico della velocità, nonché i cartelli che le preavvisano), quantificati in 2,5 milioni di euro.

Al fine di stimare la spesa relativa agli interventi previsti ai citati articoli 2, comma 2, e 4, comma 2, con nota n 11646 del 22/07/2022 è stato richiesto al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile - Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione - Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto di ottenere informazioni in merito agli impianti semaforici per pedoni e ciclisti presenti sul territorio nazionale, inclusi quelli attualmente non dotati di contatore numerico per la visualizzazione del tempo residuo, nonché delle apparecchiature di rilevamento automatico delle violazioni ai limiti di velocità presenti sul territorio nazionale.

Il Dipartimento, con nota n. 12298 del 05/08/2022 comunicava che il censimento degli impianti semaforici per pedoni e ciclisti nonché delle apparecchiature di rilevamento automatico delle violazioni ai limiti di velocità presenti sul territorio nazionale non rientra tra le competenze ministeriali.

Le strutture del Consiglio regionale hanno quindi proceduto alla formulazione di una ipotesi del numero di impianti semaforici presenti nel territorio italiano e stimato il numero di quelli, tra questi, che necessitano di intervento ai sensi del pdls 20.

Per quanto riguarda la stima degli oneri di cui agli interventi previsti all'articolo 2 comma 2 ci si è basati sul dato ISTAT (riferito agli anni 2013-2017) della densità semaforica degli impianti semaforici nei comuni capoluogo di provincia/città metropolitana (impianti per km² di superficie urbanizzata e valori percentuali). Si è quindi applicata la mediana della densità semaforica nei capoluoghi di provincia al totale della superficie urbanizzata in Italia (utilizzando la stima ISTAT riferita all'anno 2011).

Per il calcolo degli oneri complessivi si è utilizzato un prezzo ricavato dalla consultazione in Internet di computi metrici estimativi per la fornitura di un impianto semaforico in policarbonato con dispositivo di countdown per il 2018 (adeguando il prezzo all'inflazione).

Per quanto riguarda la stima degli oneri di cui agli interventi previsti all'articolo 4 comma 2, non essendo stato possibile reperire statistiche ufficiali sul numero di apparecchiature di rilevamento automatico della velocità presenti nel Paese, si è utilizzato un dato ricavato da fonti di stampa

applicando i costi ricavati dal prezziario ANAS per i lampeggiatori in materiale plastico, inclusa la posa in opera, dei vari modelli in base al numero dei punti luce.

Sono stati, infine, ritenuti non rilevanti per il bilancio statale gli oneri di cui all'articolo 1 comma 2 necessari per adeguare parcheggi, stalli e fermate degli autobus laddove necessario.