

XIX LEGISLATURA
CAMERA DEI DEPUTATI

PROPOSTA DI LEGGE N. 718

d'iniziativa dei deputati

SANTILLO, AMATO, CANTONE, CHERCHI, FEDE, L'ABBATE, PAVANELLI,
PELLEGRINI, PENZA

Modifica all'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limiti di velocità, con riduzione dei limiti massimi per la viabilità urbana secondaria

Presentata il 14 dicembre 2022

Onorevoli Colleghi! – Nel 2019, ultimo anno pre-COVID, la violenza stradale ha fatto in Italia 20.773 vittime, di cui 3.173 morti e 17.600 feriti gravi (Istituto nazionale di statistica, 2019). L'obiettivo zero morti e feriti gravi sulle strade, assunto a livello sia internazionale (Nazioni Unite) che europeo (Unione europea), richiede un'alleanza fra tutti gli utenti della strada per la tutela primaria della vita umana e impone nuove politiche più rapide ed efficaci, in grado di cambiare le città, le strade, il sistema della mobilità, gli stili di vita e di guida, per fermare la strage stradale.

Per questo serve un intervento convergente tra Governo, comuni, organizzazioni della mobilità attiva e sostenibile, delle vittime della strada ed economico-sociali, che insieme operino al fine di ridurre drasticamente questo trend.

La stragrande parte degli scontri e investimenti stradali (il 73,3 per cento secondo i dati dell'Istituto nazionale di statistica riferiti al 2020) ormai in

RIVISTA GIURIDICA DELLA CIRCOLAZIONE E DEI TRASPORTI - AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA – 2023

Italia avviene su strade urbane, dove, ancor più dopo la pandemia, maggiore è la necessità di convivenza nello spazio pubblico fra veicoli a motore, ciclisti, pedoni, bambini, anziani, disabili. La violazione dei limiti massimi di velocità è in assoluto una delle prime tre cause dell'incidentalità stradale in Italia (Istituto nazionale di statistica, 2020). La velocità, inoltre, è sempre causa di aggravamento degli effetti delle collisioni stradali provocate da distrazione, mancata precedenza eccetera.

Non a caso, la terza Conferenza globale ministeriale per la sicurezza stradale, svoltasi nel febbraio 2020 a Stoccolma, ha affermato che «l'azzeramento delle vittime della strada è un obiettivo necessario e richiede maggiori azioni per la gestione della velocità». Come in altri Stati dell'Unione europea, è necessario assumere anche a livello nazionale, a supporto delle scelte degli enti locali, la politica delle «Città 30», ossia della generalizzazione del limite massimo dei 30 chilometri orari in ambito urbano almeno sulla rete viaria secondaria, così come sulle strade secondarie extraurbane.

Per le ragioni suddette la presente proposta di legge intende incidere drasticamente riscrivendo integralmente il comma 1 dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

All'articolo 1, comma 1, si prevedono nuovi limiti di velocità a seconda della classificazione delle strade urbane.

Il comma 2 reca la clausola di invarianza finanziaria.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

1. Il comma 1 dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

«1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana, la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110

km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie. Ferme restando le competenze relative alla definizione e alla classificazione delle strade previste dal presente codice, il limite massimo di velocità è di 50 km/h per le strade urbane di scorrimento (tipo D) e di 20 km/h o 30 di km/h per le strade di quartiere e locali (tipi E e F). Il limite massimo di velocità per la viabilità classificata come strada scolastica o zona residenziale urbana nonché per le zone limitrofe ai luoghi di culto o ai presidi ospedalieri e sanitari è di 20 km/h per le strade con carreggiata unica e marciapiede, di 30 km/h per le strade a corsia unica in ogni senso di circolazione e di 50 km/h per le strade a due o più corsie in ogni senso di circolazione. Ai fini del terzo periodo non sono conteggiate le corsie riservate alla circolazione di determinate utenze o all'uso esclusivo dei mezzi pubblici. I limiti massimi di velocità previsti dal presente comma possono essere diminuiti previa segnalazione da parte dell'amministrazione comunale».

2. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.