

Senato della Repubblica
XIX Legislatura

Fascicolo Iter
DDL S. 441

Modifiche all'articolo 142 del codice della strada

15/09/2024 - 04:36

Indice

1. DDL S. 441 - XIX Leg.	1
1.1. Dati generali	2
1.2. Testi	3
1.2.1. Testo DDL 441	4

1. DDL S. 441 - XIX Leg.

1.1. Dati generali

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 441

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 441

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa della senatrice **DI GIROLAMO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 DICEMBRE 2022

Modifiche all'articolo 142 del codice della strada

Onorevoli Senatori. - Gli incidenti stradali con lesioni a persone sono stati, nel 2022, hanno visto un aumento del 15,3 per cento di morti e del 25,7 per cento di feriti. Secondo una stima ACI-Istat sugli incidenti stradali 2022, relative al primo semestre, si segnala una forte recrudescenza del numero dei sinistri (+24,7 per cento) e, conseguentemente, di morti e feriti, rispetto al 2021.

In base a tali dati, l'ultimo Piano nazionale di sicurezza stradale 2030 nasce proprio per fornire al Paese un importante documento di programmazione che consenta, attraverso successivi programmi operativi di attuazione, di imprimere al processo di riduzione della incidentalità stradale un forte impulso.

L'obiettivo zero morti e feriti gravi sulle strade richiede sinergia fra tutti gli utenti della strada per la tutela primaria della vita umana e impone nuove politiche 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.

Dimezzare il numero dei morti e feriti gravi entro il 2030 sarà perseguibile solo se in Italia verrà portato a compimento il processo di evoluzione culturale, iniziato nei primi anni 2000, e che trova la sua naturale realizzazione nell'introduzione dei principi del *safe system*.

La maggior parte degli scontri e investimenti stradali (il 73,3 per cento per l'ISTAT, 2020) in Italia, avviene su strade urbane, in cui a seguito della pandemia è fondamentale la necessità di convivenza nello spazio pubblico fra veicoli a motore, ciclisti, pedoni, bambini, anziani, persone con disabilità.

La causa degli incidenti, dato ormai acquisito, è la velocità e a tal proposito sono da elogiare i comuni italiani che hanno adottato la politica delle « Città 30 », ossia del limite massimo dei 30 km/h in ambito urbano almeno sulla rete viaria secondaria, così come sulle strade secondarie extraurbane.

Questo disegno di legge si propone di dare supporto a tali politiche e di incidere drasticamente sulla problematica indicata, riscrivendo integralmente il comma 1 dell'articolo 142 del codice della strada, recante i limiti di velocità, e inserendo nello stesso i commi 1-*bis* e 1-*ter*.

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

All'articolo 2 è assicurata la clausola dell'invarianza finanziaria.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Modifiche all'articolo 142 del codice della strada)

1. All'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 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. Sulle strade urbane di scorrimento il limite di velocità è di 50 km/h mentre per le strade di quartiere e le strade locali tale limite è di 20 o 30 km/h, ferme restando le

competenze relative alla definizione e classificazione delle strade previste dal presente codice »;

b) dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« *I-bis.* I limiti di velocità per la viabilità classificata come strada scolastica e zona residenziale urbana, o zona limitrofa ai luoghi di culto, ai presidi ospedalieri e sanitari, sono i seguenti: 20 km/h su strade con carreggiata unica e marciapiede, 30 km/h su strade a corsia unica in ogni senso di circolazione, 50 km/h su strade a due o più corsie in ogni senso di circolazione. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano alle corsie riservate alla circolazione di determinate utenze o all'uso esclusivo dei mezzi pubblici.

I-ter. Le velocità massime come previste nel presente articolo possono essere diminuite previa specifica segnalazione da parte dell'amministrazione comunale ».

Art. 2.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

--- Il presente fascicolo raccoglie i testi di tutti gli atti parlamentari relativi all'iter in Senato di un disegno di legge. Esso e' ottenuto automaticamente a partire dai contenuti pubblicati dai competenti uffici sulla banca dati Progetti di legge sul sito Internet del Senato (<https://www.senato.it>) e contiene le sole informazioni disponibili alla data di composizione riportata in copertina. In particolare, sono contenute nel fascicolo informazioni riepilogative sull'iter del ddl, i testi stampati del progetto di legge (testo iniziale, eventuale relazione o testo-A, testo approvato), e i resoconti sommari di Commissione e stenografici di Assemblea in cui il disegno di legge e' stato trattato, sia nelle sedi di discussione di merito sia in eventuali dibattiti connessi (ad esempio sul calendario dei lavori). Tali resoconti sono riportati in forma integrale, e possono quindi comprendere contenuti ulteriori rispetto all'iter del disegno di legge.