

**BOZZE DI STAMPA**

**19 novembre 2024**

**N. 1 ANNESSO II**

# **SENATO DELLA REPUBBLICA**

**XIX LEGISLATURA**

**Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo  
per la revisione del codice della strada, di cui al decreto  
legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (1086)**

## **ORDINI DEL GIORNO**

### **Art. 2**

**G2.150 (già 2.0.2 e 27.0.3)**

**SIRONI**

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge 1086 recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285",

premesso che

al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale, nell'intero territorio nazionale sarebbe opportuno evitare la circolazione di veicoli a trazione animale di veicoli adibiti al trasporto di persone e di merci.

impegna il Governo:

a valutare la possibilità di autorizzare i Comuni su richiesta dei titolari, a riconvertire le licenze per il servizio di piazza con veicolo a trazione animale e le autorizzazioni per il noleggio con conducente con veicolo a trazione animale in licenze di esercizio per il servizio taxi su gomma, in licenza NCC, in autorizzazione per noleggio di auto d'epoca oppure in autorizzazione per l'esercizio con carrozze a trazione elettrica, garantendo che gli animali dimessi dai servizi di cui sopra siano classificati come "non destinati alla produzione di alimenti" ed essere pensionati e mantenuti dai rispettivi proprie-

tari, assicurando loro condizioni di vita nel rispetto delle loro caratteristiche etologiche e delle norme igienico-sanitarie.

---

## **Art. 4**

### **G4.150**

PELLEGRINO

#### **Ritirato**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge 1086 recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285",

premesso che

l'articolo 4 introduce la sanzione accessoria della sospensione breve della patente di guida, ridisegnando il sistema della penalizzazione. In particolare, si prevede per i conducenti la cui patente risulti avere un patrimonio inferiore a venti punti, non solo l'ulteriore decurtazione e il pagamento della sanzione pecuniaria, ma anche la sospensione breve della patente. Tuttavia, questo meccanismo aggiuntivo scatta solo in presenza di una serie enumerata e tassativa di infrazioni già sanzionate con la decurtazione;

impegna il Governo

a prevedere che la sospensione breve della patente di guida non venga correlata alla quantità dei punti che il conducente detiene al momento dell'accertamento, ma applicata solo a seguito delle seguenti infrazioni:

- a) circolazione contromano;
- b) mancato rispetto delle segnalazioni del semaforo o dell'agente del traffico che vietino la marcia;
- c) violazione delle regole di attraversamento dei passaggi a livello;
- d) per i conducenti di età inferiore a 21 anni e i conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della patente B, i conducenti che esercitano attività di trasporto di persone o cose, i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate o di autoveicoli con rimorchio che insieme raggiungano la stessa massa, di autobus e di altri autoveicoli per il trasporto di persone con più di otto posti a sedere escluso quello del conducente guida, nonché di autoarticolati e autosnodati, guida dopo aver assunto

bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste, qualora il tasso alcolemico accertato non sia superiore a 0,5 g/l e anche se abbiano causato un incidente.

---

## **Art. 19**

### **G19.150 (già 19.0.2 e 27.26)**

SIRONI

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge 1086 recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285",

premesso che

le molte discontinuità del tessuto naturale causate dalle infrastrutture umane (strade, ferrovie, recinzioni, edifici) e la frammentazione degli habitat che ne consegue costringono gli animali a cercare punti di attraversamento a volte molto pericolosi (rettilinei stradali, curve senza visibilità, tratti con intenso traffico veicolare) per spostarsi verso altre aree;

la mancanza di appositi ecodotti, ovvero di passaggi ecologici atti all'attraversamento della fauna selvatica ha un forte impatto sia sulla fauna selvatica, sia sulla incolumità degli automobilisti e sui danni agli autoveicoli con conseguenti contenziosi;

al fine di consentire il superamento della barriera stradale da parte della fauna selvatica e di evitare interferenze con la circolazione veicolare;

impegna il Governo a:

1) individuare le soluzioni più adatte per migliorare la situazione sulle strade e sul territorio

2) promuovere e favorire gli interventi di immediata realizzazione, come la disostruzione dei numerosi tubi di drenaggio presenti sotto le strade, ma attualmente ostruiti da terra, ramaglia e rifiuti vari,

3) promuovere e favorire la progettazione, di concerto con gli Enti competenti sul territorio, di specifici ecodotti (sotterranei o sopraelevati), adatti alla realtà del luogo ed alla tipologia di fauna presente nelle diverse realtà specifiche, nonché anche di altre misure di tutela, quali recinzioni, dissuasori di velocità, cartellonistica acustica/luminosa di avviso di ultima generazione).

---

## Art. 23

### G23.150 (testo 2)

SIGISMONDI, ROSA, FAROLFI, PETRUCCI, TUBETTI

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge 1086 recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285",

premesso che

il Decreto legge n.121/2021, convertito in legge n.156/2021, ha modificato il Codice della Strada con l'introduzione del nuovo articolo 188-*bis* recante "Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni", demandando al Comune di residenza il rilascio del contrassegno;

l'attuazione di questa disposizione è subordinata all'approvazione delle specifiche istruzioni relative a:

- segnaletica stradale verticale e orizzontale
- caratteristiche del contrassegno e modalità di rilascio su tutto il territorio nazionale.

Tali specifiche devono essere previste nel Regolamento di esecuzione del Codice della Strada DPR 495/1992;

il rinvio a norme regolamentari non entrate in vigore (nella stesura del progetto di legge si rinviava all'art. 381 bis del Regolamento rimasto inattuato) non consentirebbe la piena applicazione degli art. 158 comma 2, lettera *g-bis*) e art. 188-*bis*, comma 3) del Codice della Strada;

il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili 7/4/2022, oltre ad erogare finanziamenti per la realizzazione degli "stalli rosa", ha definito le caratteristiche della segnaletica stradale da adottare per ottenere i finanziamenti;

sulla questione de quo né il Ministero dell'Interno, né il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si sono ancora pronunciati;

impegna il Governo

compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, a valutare, per dirimere qualsiasi dubbio applicativo, l'introduzione nel Regolamento del Codice della Strada, come previsto nel progetto di stesura, di un apposito articolo, che disciplini un modello di contrassegno uniforme su tutto il territorio nazionale (alla stregua di quello in uso per le persone invalide con ridotta capacità motoria) e confermi le caratteristiche della segnaletica stradale contenuta nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili del 7/4/2022.

---

**G23.151 (già 23.23 e 27.28)**

SIRONI

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge 1086, recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285";

premesso che:

in Italia, diversamente da quanto accade nella maggior parte dei Paesi Europei, gli incidenti stradali in ambito urbano sono in continuo aumento, evidenziando drammaticamente l'esigenza di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione stradale;

le strade hanno funzioni diverse che richiedono velocità azioni di guida diverse, compresa, per esempio, la prontezza a gestire ciclisti e pedoni, bambini compresi;

queste diverse funzioni possono essere rese esplicite dal design e dalle caratteristiche della strada, rendendo più semplice per i conducenti adattare la guida in modo appropriato;

una progettazione stradale autoesplicativa fornisce al conducente un'impressione chiara ed intuitiva di come guidare, eliminando gli elementi di sorpresa e inducendo una guida prudente;

considerato che:

l'articolo 35, al comma 3, lettera t) attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate alla sicurezza di tutti gli utilizzatori compresi pedoni e ciclisti,

impegna il Governo:

a favorire e promuovere nei centri urbani l'adozione di dispositivi e l'esecuzione di interventi infrastrutturali di moderazione del traffico e di rallentamento della velocità per la messa in sicurezza degli utenti vulnerabili, mediante la realizzazione o l'installazione, di elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, pavimentazioni con particolari trattamenti superficiali, materiali o colorazioni, disassamenti, chicanes, deviazioni trasversali e restringimenti centrali o laterali della carreggiata, corsia o sezione stradale, isole di traffico e salvagente, ampliamenti e prolungamenti dei marciapiedi, elementi di arredo funzionale o urbano, anche con piantumazione di verde.

---

## Art. 35

### G35.152

POTENTI, GERMANÀ

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge 1086 recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285",

premesso che:

l'articolo 35 del disegno di legge in esame reca delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale;

dagli ultimi dati ISTAT emerge che tra i fattori di maggiore rischio per i giovani alla guida, oltre all'abuso di bevande alcoliche e di stupefacenti e alla distrazione, vi è il mancato rispetto degli obblighi di utilizzo dei dispositivi di sicurezza;

quella del ridotto ricorso alla cintura di sicurezza, infatti, è purtroppo ormai una diffusa quanto pericolosa consuetudine, che denota un evidente limite di informazione e di percezione del rischio;

le statistiche, in particolare, riportano un elevato tasso di mortalità per i passeggeri dei sedili posteriori, sensibilmente superiore a quello degli occupanti dei sedili anteriori, maggiormente protetti dai sistemi di sicurezza installati nei più recenti modelli di automobili;

peraltro, l'Associazione dei familiari e delle vittime della strada ha rilevato quanto sia errata la percezione di larga parte dell'opinione pubblica in base alla quale i sedili posteriori sarebbero più sicuri;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere, tra le condotte particolarmente lesive dell'incolumità individuale e della sicurezza stradale tali da comportare un aggravamento delle sanzioni, anche il mancato utilizzo dei dispositivi di sicurezza da parte di titolari di patente B nei primi tre anni dal conseguimento della stessa.

---