



PROPOSTE DI MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA
PRESENTATE DA GIULIO MATERNINI
NELL'AUDIZIONE DEL 07 MARZO 2019 ALLA IX COMMISSIONE PARLAMENTARE

Il Codice della Strada (CdS) regola i diversi aspetti della circolazione di tutti gli utenti della strada, ma non dovrebbe limitarsi a questo, ma contribuire a creare nel cittadino una “cultura della sicurezza stradale”, con la finalità di ottenere che i conducenti di veicoli ed i pedoni adottino comportamenti adeguati all'ambiente che stanno attraversando. Ritenendo che la mobilità non motorizzata sia da privilegiare, anche per la situazione climatica favorevole e la vocazione turistica della nostra nazione, si suggeriscono integrazioni ad alcuni articoli del CdS, soprattutto riguardanti la mobilità non motorizzata in ambiente urbano.

Di seguito si riporta, per ogni articolo, la dicitura vigente e, a seguito, la proposta di modifica. In corsivo e tra parentesi, talvolta, si esplicita la motivazione della modifica proposta.

ART. 3 – Definizioni stradali e di traffico

- Comma 33 – Marciapiede:
“parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni”.
PROPOSTA: “parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata, anche con variazione del colore o del materiale della pavimentazione, e possibilmente protetta, destinata ai pedoni”.
- Comma 36 – “Passaggio pedonale”
PROPOSTA: “Percorso pedonale” (*Per favorire il concetto di continuità dell'itinerario pedonale, in quanto il termine “passaggio” induce a pensare a tratti discontinui*).
- PROPOSTA: Comma 2 Bis – “Arredo funzionale: insieme di quegli elementi (impianti, attrezzature, ecc.) che sono indispensabili o che, comunque, forniscono un determinante contributo alla corretta utilizzazione degli spazi stradali, in termini di sicurezza degli utenti non motorizzati e fluidità del traffico”. (*Tratto dalla norma del CNR - B.U. n° 150, 1992 “Arredo funzionale delle strade urbane” per introdurre gli elementi di moderazione del traffico*).
- PROPOSTA: Comma 20 Bis – “Elementi di moderazione del traffico: (cfr. anche Arredo funzionale) insieme di quegli elementi strutturali o infrastrutturali (impianti, attrezzature, ecc.) che riducono la velocità dei veicoli motorizzati, rendendo sicura la mobilità degli utenti non motorizzati, e che contribuiscono la corretta utilizzazione degli spazi stradali.

ART. 15 – Atti vietati



- PROPOSTA: Comma h (Bis) – “costruire, a margine del corpo stradale, opere tali da comportare lo sversamento di acque di qualunque natura sul piano viabile.”

ART. 16 – Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dai centri abitati

- PROPOSTA: Comma 1 – In tutti i casi in cui, all’interno della fascia di rispetto delle strade, la presenza di manufatti, alberature, ostacoli in genere, ancorché preesistenti all’approvazione del presente Codice, sia tale da comportare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, ovvero limitazioni all’installazione di dispositivi di sicurezza, gli enti proprietari ingiungono ai proprietari dei terreni la rimozione immediata, avvalendosi dell’esecuzione d’ufficio, in caso di mancato adempimento secondo i termini e le modalità da essi stabilite.

ART. 23 – Pubblicità sulle strade e sui veicoli

- Comma 1: “ [...] Sulle isole di traffico delle intersezioni canalizzate è vietata la posa di qualunque installazione diversa dalla prescritta segnaletica”.
- PROPOSTA Comma 1: “[...] Sulle isole di traffico delle intersezioni canalizzate è vietata la posa di qualunque installazione diversa dalla prescritta segnaletica. Tale divieto comprende le isole centrali delle intersezioni a rotatoria lungo strade urbane ed extraurbane e tutte le aree a margine delle intersezioni”.

ART. 31 – Manutenzione delle ripe

- Comma 1: “ [...] Devono altresì realizzare, ove occorrono, le necessarie opere di mantenimento ed evitare di eseguire interventi che possono causare i predetti eventi.”
- PROPOSTA: “ [...] Devono altresì realizzare, ove occorrono, le necessarie opere di mantenimento ed evitare di eseguire interventi che possono causare i predetti eventi. È inoltre onere dei proprietari provvedere alla pulizia periodica delle aree di confine e all’asportazione di rifiuti di qualunque genere depositati a margine della sede viaria, ove non ne sia individuato il responsabile.”

ART. 36 – Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana

- Comma 3 – “Le province provvedono, all’adozione di piani urbani del traffico per la viabilità extraurbana d’intesa con gli altri enti delle strade interessate. La legge regionale può prevedere, ai sensi dell’art. 19 della legge 8 giugno 1990, n. 142, che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree indicate all’art.17 della stessa, provvedano gli organi della città metropolitana”.

PROPOSTA: “Le province, le città metropolitane e i comuni con più di 100.000 abitanti provvedono all’adozione dei PUMS, ai sensi del D.M. del 04/08/2017 e del DL del 16/12/2016 n. 257”.

- Comma 8 – “E’ istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l’albo degli esperti in materia di piani di traffico, formato mediante concorso biennale per titoli. Il bando di concorso è approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell’università e della ricerca scientifica e tecnologica”.

PROPOSTA: “E’ istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l’albo degli esperti in materia di piani della mobilità sostenibile, formato mediante concorso biennale per titoli. Il bando di concorso è approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell’università e della ricerca scientifica e tecnologica”.

ART. 41 – Segnali luminosi

- PROPOSTA: Comma 5 Bis: “Gli Attraversamenti pedonali non semaforizzati possono essere dotati di sensori per attivare segnali luminosi di pericolo al passaggio di pedoni.”

ART. 42 – Segnali complementari

- Comma 2: “Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta o a rallentare la velocità.”
- PROPOSTA: “Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi e gli elementi di moderazione del traffico destinati ad impedire la sosta o a rallentare la velocità dei veicoli. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti emana le norme per la classificazione degli elementi di moderazione del traffico, il loro dimensionamento e la loro applicazione.” *(E’ necessario che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti emani le norme per la costruzione degli elementi di moderazione del traffico, come predisposto da tempo da un gran numero di paesi europei).*

ART. 158 – Divieto di fermata e di sosta dei veicoli

- Comma 1, punto g): “sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi dei ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime;”
- PROPOSTA: “sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi dei ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime, ad una distanza maggiore di m 5” *(Per favorire la visibilità dei pedoni e ciclisti da parte del conducente del veicolo).*

- PROPOSTA: Comma 4 Bis – “E’ consentita la sosta dei velocipedi sui marciapiedi e all’interno delle aree pedonali in appositi spazi segnalati. La sosta dei velocipedi sui marciapiedi è consentita solo quando la larghezza di essi è superiore a m 2.”

ART. 182 – Circolazione dei velocipedi

- PROPOSTA: comma 1 Bis: “Nelle zone 30 è consentita la circolazione dei velocipedi anche in senso opposto a quello della marcia degli altri veicoli solo se esistente sulla carreggiata un’apposita corsia a loro riservata.”

ART. 179 del REGOLAMENTO – Rallentatori di velocità

- Comma 1: “Su tutte le strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalazione orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione.”

PROPOSTA: “Su tutte le strade per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da elementi di moderazione del traffico, tra cui: bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalazione orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione; innalzamento della pavimentazione; disassamento dell’asse stradale; chicane; restringimenti della carreggiata.”

Prof. Ing. Giulio Maternini

