Senato della Repubblica

XVIII LEGISLATURA

N. 1242

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori SANTILLO, COLTORTI, FEDE, RICCIARDI, DI GIROLAMO, DESSÌ, LUPO, CROATTI, GRANATO, GALLICCHIO, LANNUTTI, DE LUCIA, GAUDIANO, PIRRO, ROMANO, TRENTACOSTE, GRASSI, VANIN, PUGLIA, DONNO, LUCIDI, CORBETTA, PIARULLI, LA MURA, MARINELLO, ABATE, Marco PELLEGRINI, MONTEVECCHI, AUDDINO, PRESUTTO e CORRADO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 APRILE 2019

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sicurezza della circolazione in prossimità di edifici adibiti ad uso scolastico

TIPOGRAFIA DEL SENATO

ONOREVOLI SENATORI. – Con 62,4 auto ogni 100 abitanti, l'Italia si colloca al primo posto nella graduatoria dei Paesi europei per tasso di motorizzazione, davanti a Germania (55,7), Spagna (49,3), Francia (47,9) e Regno Unito (47,2). Secondo l'Osservatorio Autopromotec l'alta concentrazione di auto nel nostro Paese costituisce inoltre un fenomeno in costante crescita, considerato che il tasso di motorizzazione nel periodo 2008-2016 è aumentato di ben 2,3 punti, passando appunto dalle 60,1 alle 62,4 autovetture per 100 abitanti.

L'utilizzo sempre maggiore dell'auto privata causa evidenti problemi sul piano dell'occupazione di spazio e più in generale della vivibilità e accessibilità dei centri urbani, con un aumento del traffico e, soprattutto, dell'inquinamento ambientale che ne deriva. Tale situazione desta ancor più preoccupazione considerato che ciò avviene in particolar modo in prossimità degli edifici scolastici negli orari di entrata e di uscita di alunni e studenti.

A differenza di quanto avviene in molti Paesi europei, in Italia non sono previste le cosiddette « aree di rispetto » adiacenti agli ingressi delle scuole. Secondo gli ultimi dati pubblicati dal Consiglio nazionale ricerche (CNR) i livelli di autonomia negli spostamenti quotidiani dei bambini italiani tra i 6 e gli 11 anni sono tra i più bassi a livello internazionale: in particolare quelli che vanno abitualmente a scuola da soli sono solo il 7 per cento rispetto al 23 per cento degli inglesi e al 47 per cento dei tedeschi.

L'istituzione di aree pedonali nei pressi delle scuole incentiverebbe la mobilità attiva, contribuendo sensibilmente alla diffusione tra i ragazzi di corretti stili di vita utili a migliorarne anche lo stato di salute. Nel nostro Paese, infatti, circa il 40 per cento dei bambini tra i 6 e i 10 anni è in sovrappeso, percentuale che ci conferisce un ulteriore podio negativo in ambito europeo. Inoltre, lo sviluppo di tale modello di mobilità attiva consentirebbe la riduzione della concentrazione di sostanze inquinanti nelle zone in cui sono collocati i plessi scolastici. Concentrazione che, sulla base di quanto registrato da Greenpeace nel febbraio 2018 e da diverse associazioni di cittadini, risulta allarmante: nella sola città di Milano una scuola e un parco su due supera la soglia stabilita dall'Organizzazione mondiale della sanità per quanto riguarda la concentrazione di biossido di azoto.

Non da ultimo, occorre ricordare che nel nostro Paese, secondo i più recenti dati ISTAT, gli incidenti stradali coinvolgono un gran numero di minori, tanto che ogni otto giorni un bambino muore e circa 30 restano feriti per incidenti stradali mentre a livello mondiale questi costituiscono una delle cause principali di morte per i bambini tra i 5 e i 14 anni. È dunque evidente come una maggiore responsabilizzazione degli adulti debba essere non solo incoraggiata ma obbligatoriamente prescritta.

Il presente disegno di legge ha dunque lo scopo di introdurre disposizioni nel nuovo codice della strada volte a stabilire limitazioni alla circolazione stradale in prossimità degli edifici adibiti ad uso scolastico negli orari di attività didattica. A tal fine, i comuni sono chiamati ad adeguare la regolamentazione della circolazione nei centri abitati di propria competenza prevedendo, alternativamente, la delimitazione di aree pedonali, di zone a traffico limitato che siano più restrittive rispetto ad eventuali zone a traffico limitato già esistenti, e la limitazione della velocità ad un massimo di 30 chilometri orari, anche attraverso appositi dispositivi per il rallentamento delle auto.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« *4-bis*. È denominata "strada scolastica" la strada in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico e avente la funzione di consentire la sosta, il movimento e le manovre connesse all'accesso agli edifici stessi »;

b) all'articolo 10, dopo il comma 10 è inserito il seguente:

« *10-bis*. Nelle strade scolastiche di cui all'articolo 2, comma 4-*bis*, i comuni, tenendo conto della necessità di assicurare adeguate condizioni di sicurezza e di accessibilità, provvedono a stabilire limitazioni alla circolazione stradale almeno negli orari di attività didattica e di ingresso e uscita degli alunni. Ai fini del presente comma, i comuni provvedono, con ordinanza del sindaco, ad adottare almeno una delle seguenti misure:

a) fissare un limite massimo di velocità pari a 30 km/h o inferiore, indicato da apposita segnaletica di cui agli articoli 39 e 40, nonché da dispositivi destinati a rallentare la velocità di cui all'articolo 42, comma 2;

b) delimitare zone a traffico limitato, prevedendo limitazioni più restrittive delle eventuali zone a traffico limitato già esistenti;

c) delimitare aree pedonali ».

2. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore delle disposizioni di cui al comma 1, i comuni adeguano con propri provvedimenti la regolamentazione della circolazione nei centri abitati. Entro il predetto termine, i comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti adeguano i piani urbani del traffico di cui all'articolo 36 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

€ 1,00