

dossier

XIX Legislatura

29 febbraio 2024

Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada

A.C. 1435-A



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati



SERVIZIO STUDI

Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti

TEL. 06 6706-2451 - studii@senato.it -  [@SR_Studi](https://twitter.com/SR_Studi)

Dossier n. 172/1



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Trasporti

Tel. 066760-3610 st_trasporti@camera.it -  [@CD_trasporti](https://twitter.com/CD_trasporti)

Progetti di legge n. 190/1

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0035a

INDICE

Introduzione.....	7
Articolo 1, comma 1, lett. a) (<i>Modifiche al codice della strada in materia di guida in stato di ebbrezza</i>)	10
Articolo 1, comma 1, lett. b) (<i>Modifiche al codice della strada in materia di guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope</i>).....	13
Articolo 1, comma 2 (<i>Modifiche al codice penale</i>).....	18
Articolo 2 (<i>ex 1-bis</i>) (<i>Abbandono di animali</i>)	19
Articolo 3 (<i>ex art. 2</i>) (<i>Alcolock</i>).....	21
Articolo 4 (<i>ex art. 3</i>), commi 01 e 1 (<i>Sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché inasprimento dell'apparato sanzionatorio in funzione di sicurezza</i>)	23
Articolo 4 (<i>ex art. 3</i>), comma 2 (<i>Sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché inasprimento dell'apparato sanzionatorio in funzione di sicurezza</i>)	30
Articolo 5 (<i>ex art. 4</i>) (<i>Promozione dell'attività formativa nelle scuole</i>)	32
Articolo 6 (<i>ex art. 4-bis</i>) (<i>Istituzione del registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza automobilistica</i>)	34
Articolo 7 (<i>ex art. 5</i>) (<i>Limitazioni per i neopatentati</i>)	35
Articolo 8 (<i>ex art. 5-bis</i>) (<i>Esercitazioni di guida</i>)	37
Articolo 9 (<i>ex art. 5-ter</i>) (<i>Disposizioni sui conducenti di veicoli adibiti a trasporto di persone</i>)	38
Articolo 10 (<i>ex art. 6</i>) (<i>Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico</i>)	39
Articolo 11 (<i>ex art. 6-bis</i>) (<i>Accertamento delle violazioni della velocità di navigazione</i>).....	42
Articolo 12 (<i>ex art. 6-ter</i>) (<i>Campagne di richiamo</i>)	43
Articolo 13 (<i>ex art. 6-quater</i>) (<i>Disposizioni sullo svolgimento di operazioni in materia di motorizzazione e il controllo sulle officine concessionarie del servizio di revisione dei veicoli a motore</i>).....	45
Articolo 14 (<i>ex art. 7</i>) (<i>Modifiche in materia di monopattini e altri dispositivi</i>)	48
Articolo 15 (<i>ex art. 8</i>) (<i>Ciclabilità</i>).....	53

Articolo 16 (<i>ex art. 8-bis</i>) (<i>Circolazione dei motocicli su autostrade e strade extraurbane principali</i>)	58
Articolo 17 (<i>ex art. 9</i>) (<i>Passaggi a livello</i>)	59
Articolo 18 (<i>ex art. 9-bis</i>) (<i>Attraversamento persone con disabilità visiva</i>)	63
Articolo 19 (<i>ex art. 9-ter</i>) (<i>Modifiche in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie</i>).....	64
Articolo 20 (<i>ex art. 10</i>) (<i>Modifiche delle norme di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico</i>).....	65
Articolo 21 (<i>ex art. 11</i>) (<i>Modalità d'uso dei pannelli a messaggio variabile</i>).....	67
Articolo 22 (<i>ex art. 12</i>) (<i>Misure per contrastare il fenomeno del contromano, obbligo di destra rigorosa per i mezzi pesanti e divieto di occupazione della sede stradale</i>).....	68
Articolo 23 (<i>ex art.13</i>) (<i>Disciplina della sosta</i>).....	70
Articolo 24 (<i>ex art. 14</i>) (<i>Modifiche in materia di sanzioni delle violazioni della sosta e delle ZTL</i>)	72
Articolo 25 (<i>ex art. 14-bis</i>) (<i>Limiti alla circolazione fuori dei centri abitati</i>)	76
Articolo 26 (<i>ex art. 14-ter</i>) (<i>Modifiche alla legge 24 novembre 1981, n. 689</i>)	78
Articolo 27 (<i>ex art. 15</i>) (<i>Modifiche in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade</i>)	79
Articolo 28 (<i>ex art. 15-bis</i>) (<i>Modifiche alla regolamentazione della circolazione in ambito portuale</i>)	80
Articolo 29 (<i>ex art. 15-ter</i>) (<i>Modifica dell'art. 57 del codice della strada: circolazione delle macchine agricole</i>).....	81
Articolo 30 (<i>ex art. 15-quater</i>) (<i>Locazione senza conducente</i>)	82
Articolo 31 (<i>ex art. 15-quinquies</i>) (<i>Esenzione portavalori</i>)	84
Articolo 32 (<i>ex art. 15-sexies</i>) (<i>Auto storiche da collezione</i>)	85
Articolo 33 (<i>ex art. 16</i>) (<i>Modifiche in materia di circolazione nelle isole minori</i>)	86
Articolo 34 (<i>ex art. 16-bis</i>) (<i>Disposizioni in materia di rimorchi</i>)	87
Articolo 35 (<i>ex art. 17</i>) (<i>Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale</i>)	88
Articolo 36 (<i>ex art. 18</i>) (<i>Disposizioni attuative e clausola di invarianza finanziaria</i>)	97
Testo a fronte delle modifiche al Codice della Strada.....	101
Testo a fronte degli articoli del disegno di legge (AC 1435)	202

Testo a fronte delle modifiche alla legge di bilancio 2019	214
Testo a fronte delle modifiche al codice penale	220
Testo a fronte delle modifiche al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286	226
Testo a fronte delle modifiche al decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012 n.27	229
Testo a fronte delle modifiche alla legge 1 dicembre 1986 n. 870	232
Testo a fronte delle modifiche al decreto legislativo 12 settembre 2023, n.121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023 n.155	235
Testo a fronte delle modifiche alla legge 24 novembre 1981, n.689	236
Testo a fronte delle modifiche alla decreto legge 31 dicembre 2020, n.183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n.21	237

SCHEDE DI LETTURA

Introduzione

L'atto Camera **1435-A** reca modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (**Nuovo codice della strada**).

Quest'ultimo viene interessato da una nuova serie di modificazioni con la tecnica della **novella**, come già era accaduto diverse volte in precedenza e – da ultimo - con il decreto-legge n. **121** del **2021** (convertito nella legge n. 156 del 2021, cui v. il [relativo dossier](#)). Anche in questo caso, la nuova disciplina si presenta complessa e densa di profili ad **alto tasso tecnico**.

La necessità dell'intervento normativo è stata ravvisata in ragione della persistenza nel nostro Paese di **livelli troppo elevati di incidentalità**. La Relazione illustrativa al disegno di legge evidenzia che nel 2021 – sul 2020 – v'è stato un **aumento** degli incidenti del 28,4 per cento e dei morti del 20 per cento. L'aumento dei sinistri si è esteso anche alla nuova forma di trasporto costituita dai veicoli di micro-mobilità elettrica.

Tali aspetti critici erano tornati all'attenzione della IX Commissione Trasporti e telecomunicazioni della Camera dei deputati nella XVIII legislatura, in occasione dell'esame dell'atto del Governo [323 \(Piano per la sicurezza stradale 2030\)](#), in ordine al quale ([qui v. il dossier](#)) – nella seduta del 10 dicembre 2021 – la stessa Commissione aveva approvato all'unanimità un [parere favorevole con osservazioni](#).

La citata Relazione illustrativa di accompagnamento al provvedimento dà atto che “le principali cause di incidente stradale rimangono distrazione, mancato rispetto della precedenza e velocità troppo elevata (pari al 39,7 per cento dei casi)”; vi si afferma altresì che “la guida in **stato di ebbrezza** o in stato di **alterazione** per l'uso di **sostanze stupefacenti** o psicotrope è considerato uno dei comportamenti più pericolosi, come riscontrato dai più recenti fatti di cronaca che vedono coinvolti sempre più giovani in incidenti stradali ove si registrano le predette alterazioni. [...] Su un totale di 52.459 incidenti con lesioni osservati da carabinieri e polizia stradale, sono stati 5.085 quelli con almeno uno dei conducenti dei veicoli coinvolti in stato di ebbrezza e 1.676 quelli per i quali si è rilevato l'effetto di stupefacenti. Il 9,7 per cento e il 3,2 per cento degli incidenti è correlato quindi ad alcool e droga, proporzioni in aumento rispetto al 2020 per lo stato di ebbrezza alla guida (9,2 per cento) e in lieve diminuzione per la droga (3,5 per cento)”. Del resto, queste preoccupazioni – secondo la citata Relazione – sono confermate dai dati delle polizie municipali o locali, infine, da cui “risulta che il 36 per cento delle

sanzioni per guida in stato di ebbrezza e il 57 per cento di quelle per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti sono state elevate in occasione di incidente stradale”.

Il disegno di legge risponde a tali preoccupazioni con un **ampio pacchetto di modifiche** che ruota – anzitutto – attorno agli articoli **186 e 187** del codice della strada, configurando una struttura di **prevenzione** e di **sanzioni** assai articolata, la quale include anche **novelle** agli artt. **589-bis** e **590-bis** del codice penale (rispettivamente: omicidio stradale e lesioni stradali) volta a coordinare tali disposizioni con il nuovo testo del codice della strada (in particolare: eliminando il problema del **nesso di causalità** tra assunzione dello stupefacente da parte del guidatore ed effettivo stato di alterazione psico-fisica).

Sempre con lo scopo di incrementare la forza deterrente della normativa, viene rivisitato il sistema della “**patente a punti**”, introdotto nel codice della strada con il decreto-legge n. 151 del 2003. Nel far rinvio alla scheda sull'art. 3 (v. *infra*), qui basti anticipare che nel nuovo regime proposto – **dopo** una decurtazione che porti il titolare ad avere meno di 20 punti – non segue più soltanto l'ulteriore decurtazione del punteggio residuo ma viene irrogata anche la sanzione della c.d. **sospensione breve** della patente.

La riforma proposta interessa poi gli aspetti della **formazione** dei guidatori, della **gradualità** dell'**abilitazione alla guida** delle vetture e delle cilindrate maggiori e dell'**accertamento delle violazioni** con **strumenti da remoto** (i temi detti comunemente “*varchi ZTL*” e *autovelox*, su cui si rinvia alla scheda sull'art. 6).

Poi ancora - e salvo altre - il testo proposto concerne le tematiche:

- dei veicoli di **micro-mobilità elettrica**, con modifiche alla disciplina introdotta nella legge di bilancio per il 2020;
- della **circolazione delle biciclette**, con modifiche volte a migliorarne la sicurezza;
- della **sosta** in città, con ulteriori modifiche all'art. 7 del codice della strada, dopo quelle già introdotte nel 2021;
- delle **zone a traffico limitato anche** in ambito **extraurbano**.

A chiusura del provvedimento, il disegno di legge comprende un'ampia **delega legislativa** per il riordino complessivo della materia, unita all'autorizzazione a emanare successivamente **regolamenti di delegificazione**.

L'esame in sede referente si è sviluppato su un **arco di diversi mesi** (dal 25 ottobre 2023 al 28 febbraio 2024) e ha visto lo svolgimento di un'ampia

attività di conoscitiva nonché l'esame di circa 750 proposte emendative, un significativo numero delle quali approvate (in questo senso, nel presente *dossier*, solo per motivi di chiarezza espositiva, si dà conto della nuova numerazione degli articoli a fianco dell'indicazione della numerazione provvisoria degli articoli aggiuntivi approvati).

Questo *dossier*, al fine consentire una migliore comprensione delle modifiche proposte, offre un **testo a fronte** a tre colonne, con il contenuto legislativo – rispettivamente – del testo attualmente vigente, del disegno di legge come presentato alla Camera e come emergente dalla sede referente.

Articolo 1, comma 1, lett. a)
***(Modifiche al codice della strada in materia di guida
in stato di ebbrezza)***

L'art. 1 reca modifiche agli artt. 186 e 187 del codice della strada, innovando la disciplina **sanzionatoria** per la **guida in stato di ebbrezza** e per quella **successiva all'assunzione di stupefacenti**.

Esso contiene anche una disposizione di **coordinamento** con il **codice penale**, in tema di **omicidio stradale e lesioni stradali**.

Questi aspetti verranno esaminati **distintamente**.

L'art. 1 si compone di **due** commi, che apportano modifiche rispettivamente agli articoli 186 e 187 del codice della strada e agli articoli **589-bis** e **590-bis** del codice penale.

Secondo la **Relazione illustrativa** di accompagnamento, la scelta di intervenire congiuntamente su tali fonti deriva da una duplice considerazione:

- le condotte di guida in stato di ebbrezza o di alterazione dovuta all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope rappresentano un fenomeno molto diffuso tra i conducenti e sono considerate tra le principali cause di incidentalità stradale;
- l'operatività dei citati articoli e, in generale, l'efficacia general-preventiva delle sanzioni ivi previste risultano attenuate dalla tempistica del procedimento penale e dall'incertezza della pena, derivante dall'applicazione dell'istituto del lavoro di pubblica utilità¹, dei benefici processuali, nonché della causa di esclusione della punibilità della particolare tenuità del fatto di cui all'art. 131-bis del codice penale.

Iniziando con il **comma 1, lett. a)**, relativo all'art. 186, è necessario rammentare la **struttura** della disposizione novellata.

Vi è contenuto in generale il **divieto** di guidare in stato di **ebbrezza** determinato dall'uso di **bevande alcoliche** (comma 1).

Nel comma 2, la trasgressione del divieto è punita in un **doppio livello**:

- i)** se il tasso alcolemico è compreso tra **0,5 e 0,8** grammi per litro, si ha un **illecito amministrativo** punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 573 a 2.170. È irrogata altresì la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da 3 a 6 mesi (comma 2, lett. a);
- ii)** se il tasso alcolemico è compreso tra **0,8 e 1,5** grammi per litro, si ha un **reato** di natura **contravvenzionale**, punito con la doppia sanzione, **detentiva** e

¹ La Relazione governativa si riferisce al lavoro di pubblica utilità, di cui all'articolo 186, comma 9-bis del codice della strada. Si ricorda, altresì, che con la legge n. 67 del 2014 è stato introdotto l'istituto della **messaggio alla prova** di cui all'art. 168-bis cod. pen. L'esperimento della prova consiste nello svolgimento di lavori di pubblica utilità, determinati dal giudice secondo un programma e un termine prestabilito; nel frattempo il procedimento penale resta sospeso. Espletata la prova e se questa ha esito positivo, il giudice dichiara il **reato estinto**.

pecuniaria (arresto fino a 6 mesi e ammenda da 800 a 3.200 euro). È irrogata altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente da 6 mesi a un anno (comma 2, lett. *b*);

- iii*) se il tasso alcolemico è **superiore a 1,5** grammi per litro, la **contravvenzione** è punita – anche qui – con sanzione **detentiva e pecuniaria** (arresto da 6 mesi e un anno e ammenda da 1.500 a 6.000 euro). È irrogata altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente da uno a due anni. Inoltre, per il caso che il trasgressore abbia usato la **vettura altrui**, è previsto che la **durata** della sospensione sia **raddoppiata**; se poi il medesimo trasgressore commetta lo stesso fatto entro i due anni successivi all'accertamento (**recidiva infrabiennale**) la patente è **revocata**. Salvo che il veicolo non appartenga ad altri, la condanna o il patteggiamento per questa fattispecie comportano la **confisca del mezzo** (comma 2, lett. *c*).

Si ricordi, a proposito delle ultime due ipotesi – che sono penalmente rilevanti – che l'art. 223 del codice della strada statuisce che per i casi di sospensione della patente prevista come sanzione accessoria, tale provvedimento si attua **in via provvisoria** mediante il ritiro immediato della patente da parte dell'agente accertatore e la trasmissione al prefetto, il quale dispone la sospensione, che può durare al massimo 2 anni (3 per i casi di cui all'art. 222 del codice della strada e 5 per i reati di omicidio o lesioni stradali). In caso di condanna, poi, il provvedimento prefettizio si consolida per la durata stabilita dal giudice; in caso di proscioglimento (art. 224, comma 4) il prefetto ordina la **restituzione** della patente al titolare.

Si rammenti altresì che **tutte le ipotesi** di guida in stato di ebbrezza – nonché il **rifiuto di sottoporsi a controllo** – sono motivo di **decurtazione** di **10** punti dalla patente, ai sensi della tabella allegata all'art. 126-*bis* del codice della strada.

Ciò premesso, l'art. 1, comma 1, lettera *a*), **aggiunge** all'art. 186 **due nuovi commi: il 9-ter e il 9-quater**.

- a*) Il nuovo comma **9-ter** stabilisce che **sulla patente** del conducente a carico del quale siano **accertate le violazioni che costituiscono reato** (*id est*: i reati di guida con tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5 grammi per litro e di guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, v. *supra*) siano apposti i **codici unionali 68 “LIMITAZIONE DELL'USO – Niente alcool” e 69 “LIMITAZIONE DELL'USO – Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock** conformemente alla norma EN 50436”.

In pratica, tali codici - previsti dall'Allegato I della direttiva n. 2006/126/CE – sono volti a indicare che **quel conducente**, rispettivamente, **non può più bere** prima di mettersi alla guida (cod. 68); oppure può guidare **solo veicoli dotati** di uno speciale dispositivo – detto **alcolock** (o **Ignition Interlock Device - IID**) – tale per cui, il guidatore, prima di accendere la macchina,

deve soffiare nell'apparecchio. Se viene rilevato un tasso alcolemico nel fiato, la macchina **non parte** (cod. 69)².

I codici **sono apposti** dal **prefetto**, il quale – preso atto delle condanne – dispone la **revisione** della patente di guida, ai sensi dell'articolo 128, e provvede ai conseguenti adempimenti. L'indicazione di questi codici resta sulla patente per:

- **2 anni** per il caso della contravvenzione più **lieve** (0,8 – 1,5 grammi per litro);
- **3 anni** per il caso della contravvenzione più **grave** (sopra i 1,5 grammi per litro);
- un **tempo maggiore** se lo decide la **commissione medica** competente per i rinnovi della patente, ai sensi dell'art. 119 del codice della strada.

Nell'ipotesi in cui il condannato sia titolare di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo³, ma abbia comunque acquisito la residenza in Italia, si applicano, in ogni caso, le disposizioni dell'articolo 136-*bis*, comma 4, ultimo periodo, che impone al titolare della patente medesima di procedere al riconoscimento o alla conversione della patente posseduta, prima di sottoporsi alla procedura di revisione.

b) Il nuovo comma 9-*quater* prevede due aggravamenti di pena.

- ✓ al **primo** periodo, è stabilito che le sanzioni di cui all'art. 186, comma 2, lett. da *a*) a *c*) (v. *supra*), siano **tutte aumentate di un terzo** se la violazione è commessa da chi **ha già l'indicazione dei citati codici** sulla patente;
- ✓ al **secondo** periodo, è stabilito che le sanzioni di cui all'art. 186, comma 2, lett. da *a*) a *c*) (v. *supra*), siano **raddoppiate** se il conducente **manomette o rimuove l'alcolock** o i relativi sigilli.
A questo riguardo, parrebbe pertanto che tali aumenti (del terzo o del doppio) riguardino sia **le sanzioni pecuniarie** sia quelle **detentive** previste alle lett. *b*) e *c*) del comma 2.

² Nella Relazione illustrativa è detto che questa disposizione è stata sollecitata dalla Conferenza Unificata. Quanto agli **oneri** derivanti dalle modifiche normative illustrate nel testo, la **Relazione tecnica** evidenzia che esse non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Allo stesso tempo, non è possibile quantificare *a priori* le **maggiori entrate** per il bilancio dello Stato derivanti dall'innalzamento delle sanzioni.

³ Si tenga presente al proposito che la Commissione europea ha avanzato una **proposta di modifica della direttiva 2015/413/UE** in materia di scambio d'informazioni sulle infrazioni stradali ([COM 2023-126 final](#)).

Articolo 1, comma 1, lett. b)
*(Modifiche al codice della strada in materia di guida
 dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope)*

L'art. 1, comma 1, lett. b) reca modifiche all'art. 187 del codice della strada, innovando la disciplina sanzionatoria per la guida successiva all'assunzione di stupefacenti.

L'art. 1, comma 1, lettera b) novella in molti punti l'art. 187 del codice della strada. Anche in questo caso è necessario ricordare la struttura della disposizione vigente.

Il comma 1 dell'art. 187 in esame – omessa la statuizione di principio (diversamente dall'art. 186) sul divieto di porsi alla guida di un veicolo se sotto effetto di stupefacenti – passa direttamente a incriminare (mediante una fattispecie contravvenzionale) la “guida in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope”.

Come reso evidente dal dato testuale, il reato - attualmente - consiste nel porsi alla guida della vettura in stato di alterazione psico-fisica dovuto all'assunzione della sostanza vietata. Essenziale per l'accertamento del fatto-reato è, dunque, l'accertamento del nesso causale tra consumo della sostanza ed effetto di alterazione sull'organismo. La Cassazione è consolidata su questo orientamento (v. da ultimo Cass., sez. IV penale, 25 gennaio 2023, n. 5890 e Cass., sez. IV penale, 18 aprile 2023, n. 22682 e ancora trib. Vicenza 4 febbraio 2022, n. 129).

Per il resto, il comma 1 dell'art. 187 ricalca il modello dell'art. 186, comma 2, lett. c): all'accertamento del reato segue l'applicazione di pene congiunte (detentiva e pecuniaria); la sospensione (amministrativa) della patente da uno e due anni; e la confisca del veicolo. Il comma 1-bis a sua volta prevede il raddoppio delle pene se l'autore del fatto cagiona un incidente stradale. Il comma 1-quater prevede altresì l'aumento dell'ammenda da un terzo alla metà se il fatto è commesso tra le ore 22 e le 7.

Ai commi 2 e seguenti, l'art. 187 attualmente vigente prevede un triplo grado di controlli sulla persona del conducente, volti a stabilire se questi abbia assunto sostanze vietate:

- un primo controllo – di tipo preliminare – è svolto nell'immediatezza del fermo del veicolo con il conducente a bordo: si tratta di quelli che il comma 2 chiama “accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili”;
- un secondo livello di controllo è svolto – anch'esso nell'immediatezza del fermo del veicolo con il conducente a bordo – se il primo controllo ha dato esito positivo o se comunque vi sia il ragionevole sospetto che il guidatore abbia assunto sostanze stupefacenti (comma 2-bis). In questo caso il conducente è sottoposto ad

accertamenti clinico-tossicologici e strumentali ovvero **analitici su campioni di mucosa del cavo orale** prelevati a cura di personale sanitario ausiliario delle forze di polizia;

- il **terzo** livello di controllo – sostanzialmente alternativo al secondo – si ha quando quest’ultimo non sia possibile perché manca il personale ausiliario o perché il conducente si rifiuta di sottoporsi. In tale caso egli è **accompagnato** presso un’apposita struttura sanitaria (fissa o mobile) per il **prelievo di campioni di liquidi biologici** ai fini dell’effettuazione degli esami necessari (comma 3).

Al comma **8** dell’art. **187** attualmente in vigore è poi **incriminato** – peraltro con la formula della consunzione (“salvo che il fatto non costituisca più grave reato”: per esempio, resistenza a pubblico ufficiale, *n.d.r.*) – il fatto di **rifiutarsi di sottoporsi ai predetti controlli** (anche qui: pena congiunta, detentiva e pecuniaria - arresto da 6 mesi a un anno e ammenda da euro 1.500 ad euro 6.000 – sospensione della patente e confisca).

Si rammenti altresì che la guida successiva all’assunzione di stupefacenti – nonché il **rifiuto di sottoporsi a controllo** – sono motivo di **decurtazione** di **10** punti dalla patente, ai sensi della tabella allegata all’art. 126-*bis* del codice della strada.

A fronte di questo panorama, il testo proposto dall’art. 1, comma, 1, lett. *b*) introduce un **consistente pacchetto** di modifiche dell’art. 187.

La principale è – dunque – la **reformulazione del fatto-reato**, mediante la **soppressione** del riferimento allo stato di alterazione psico-fisica e la tipizzazione della guida **“dopo”** aver assunto sostanze stupefacenti. In pratica, al nesso causale è sostituito un nesso meramente **cronologico** (comma 1, lett. *b*) n. 2 dell’art. 1 qui in commento). Il dichiarato intento della modifica – pertanto – è di superare le difficoltà applicative dovute alla dimostrazione del nesso eziologico tra assunzione della sostanza ed effetto di alterazione (v. la Relazione illustrativa, pag. 4 dello stampato a.C. 1435).

Tanto è evidenziato anche dalla modifica conseguenziale della **rubrica** dell’art 187 (comma 1, lett. *b*) n. 1 dell’art. 1 qui esaminato); nonché ancora dalla modifica del comma 1-*bis*.

Significativa è anche la **modifica** in tema di **controlli**. Al comma 2-*bis* si introduce la possibilità che il controllo in seconda battuta del conducente non sia limitato alla mucosa del cavo orale ma comprenda anche la **saliva**.

La citata Relazione illustrativa del Governo (ancora pag. 4) afferma al proposito che la modifica è tesa a consentire di “effettuare, direttamente sul luogo del controllo stradale, un prelievo di **liquido salivare del conducente**. Tale prelievo, acquisito secondo modalità che dovranno essere fissate da apposite direttive adottate congiuntamente dal Ministero dell’interno e dal Ministero della salute in modo idoneo a garantire la custodia del campione prelevato, consentirà di accertare se il conducente abbia o meno assunto sostanze stupefacenti. Gli accertamenti dovranno essere effettuati da laboratori certificati e secondo le

regole tecniche previste per gli accertamenti di tossicologia forense. Il prelievo salivare, infine, dovrà essere effettuato nel rispetto della riservatezza e dell'integrità fisica dei conducenti e, in ragione delle sue caratteristiche peculiari (il liquido salivare costituisce **microfiltrato del sangue, che è matrice elettiva per l'accertamento tossicologico**), consentirà di verificare con certezza la recente assunzione della sostanza".

Sempre nel comma *2-bis*, viene **soppresso** il riferimento all'adozione di un **decreto ministeriale** volto a definire le modalità di effettuazione degli accertamenti e le caratteristiche degli strumenti portatili da impiegare a tal fine. Come chiarisce la Relazione illustrativa, tale decreto – previsto sin dal 2010 – non è stato mai adottato. Sicché nella nuova formulazione proposta il controllo salivare avverrà secondo linee guida emanate dai Ministeri dell'interno e della salute e presso laboratori certificati.

Per coerenza, è modificato altresì il **comma 2** al fine di includere anche gli accertamenti (appena menzionati) di cui al successivo comma *2-bis* tra in vista dei quali svolgere quelli qualitativi preliminari (v. *supra*).

Sempre in coerenza con la soppressione della nozione di alterazione psico-fisica, viene modificato anche il comma *5-bis* dell'art. 187, nel senso che il **divieto di proseguire il tragitto** può essere impartito dalla polizia stradale anche solo sulla base dei primi e preliminari controlli, ove l'esito di quelli successivi non sia ancora disponibile. Il veicolo è quindi fatto trasportare da terze persone al luogo indicato dal conducente o presso l'autorimessa più vicina.

Con l'aggiunta di un **nuovo comma 5-ter**, un'analogha disposizione è prevista per il caso che (non solo l'esito dei controlli successivi – *id est*: degli accertamenti analitici – non sia noto, ma) non sia possibile nemmeno la loro effettuazione.

Il **prefetto** – in tal caso – dispone in ogni caso che il conducente si sottoponga entro **60 giorni** alla visita medica di cui all'articolo **119, comma 4**, del codice della strada per l'accertamento dei requisiti psichici e fisici alla guida.

Se l'interessato non ottempera all'ordine nel termine prescritto, si applica l'articolo 128, comma 2, e pertanto è sempre disposta la **sospensione** della patente di guida fino al superamento degli accertamenti con esito favorevole. La sospensione decorre dal giorno successivo allo scadere del termine indicato nell'invito a sottoporsi ad accertamento ai fini della revisione, senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici provinciali o del prefetto. Per l'ipotesi di circolazione durante il periodo di sospensione, è prevista la sanzione amministrativa da 168 a 678 euro e la **revoca** della patente di guida. Le medesime disposizioni si applicano anche a chiunque circoli dopo essere stato dichiarato temporaneamente inidoneo alla guida.

Se poi l'esito della visita di cui al comma 4 dell'art. 119 è d'inidoneità alla guida, il prefetto **revoca** la patente (il cui nuovo conseguimento non è possibile se non

dopo **tre** anni). Il testo del disegno di legge chiarisce che si tratta di una **deroga** al comma 5 del medesimo art. 119, giacché la revoca per inidoneità, di regola, spetta alla **motorizzazione civile**.

Anche il **comma 6** dell'art. **187** è interessato da un'ampia modifica (comma 1, lett. *b*) n. 9 dell'art. 1 qui in commento). Esso – nella nuova versione proposta – di fatto ricalca il comma *5-ter*, reiterandone le disposizioni anche per il caso in cui al prefetto siano resi disponibili gli esiti degli **accertamenti analitici** svolti su campioni di fluido del cavo orale (di cui al citato comma *2-bis*), ovvero la certificazione sugli accertamenti compiuti sui campioni di liquidi biologici, rilasciata dai strutture sanitarie fisse o mobili, strutture sanitarie pubbliche o accreditate o a esse equiparate (di cui ai commi 3, 4 e 5). Il prefetto – dunque – ordina in ogni caso che il conducente si sottoponga entro 60 giorni a visita medica e dispone la sospensione, in via cautelare, della patente fino all'esito dell'esame di revisione.

Sono poi introdotti (comma 1, lett. *b*) n. 10 dell'art. 1 qui in esame) i commi e **6-bis** a **6-ter**, i quali hanno a oggetto l'ipotesi in cui i conducenti **non risultino ancora titolari** di patente di guida⁴.

- L'art. **6-bis** disciplina il caso del **minore di anni 21** che **non abbia** la patente, nei riguardi del quale sia **accertato** il reato (appena riepilogato e come modificato) del comma **1** oppure quello di cui al successivo comma **8** del medesimo art. 187 (vale a dire il rifiuto di sottoporsi ai controlli, v. *supra*). La conseguenza è che il conseguimento della patente è **precluso** – anche per conversione di patente estera - fino a **24 anni compiuti**. Se l'interessato aveva il permesso temporaneo (c.d. *foglio rosa*) esso è sospeso o revocato e occorre aspettare i 24 anni di età.
- L'art. **6-ter** disciplina il caso del **maggiore di anni 21** che **non abbia** la patente, il quale **commetta** i reati appena ricordati. Si stabilisce che:
 - nelle **more del procedimento penale**, **non** si applica la sospensione provvisoria di cui all'art. 223 del codice della strada ma il **divieto** di conseguire la patente per un tempo da **1 a due** anni;
 - a **giudizio concluso**, **non** si applicano la sospensione (come provvedimento definitivo) o la revoca della patente bensì **divieto** di conseguire la patente – rispettivamente – per un tempo corrispondente alla durata della sospensione (caso sospensione) o per 3 anni dall'accertamento dei fatti (caso revoca).

⁴ Al proposito, val la pena segnalare che la Commissione europea ha avanzato la proposta di modificare la direttiva 2022/2651/UE e il regolamento 2018/1724/UE ([COM 2023-127 final](#)) nonché la proposta di una nuova direttiva sul ritiro della patente ([COM 2023-128 final](#)).

Viene poi introdotto un nuovo comma **6-quater**, il quale inerisce al **seguito dell'ordine prefettizio** di effettuare la **visita medica**. Vi si dispone che, fermo restando quanto previsto dall'articolo 126 relativamente alla durata e alla conferma della validità della patente, nei casi in cui all'esito della visita medica il conducente sia ritenuto **idoneo** alla guida, la durata della validità della patente non può essere superiore a **un anno**; alla successiva conferma, la durata della validità della patente non può eccedere **tre anni** e alle conferme successive non può eccedere **cinque anni**.

(Si ricorda che – viceversa – in condizioni normali i rinnovi per la **patente A** (AM, A1 e A2) e **B** (B1 e BE) valgono **10 anni** per quanti non abbiano ancora compiuto 50 anni; e **5 anni** fino ai 70. Al proposito, infatti, la Relazione illustrativa specifica che il differente percorso di verifica dell'idoneità psico-fisica, **riducendo la durata della validità della patente di guida**, consente di monitorare, mediante visite più accurate e frequenti, il conducente che ha fatto uso di stupefacenti, il quale viene pertanto sottoposto ad una sorveglianza sanitaria più frequente rispetto ai guidatori non assuntori).

Infine, il testo proposto (art. 1, comma 1, lett. *b*) n. 11) novella il comma **8** dell'art. 187.

Come ricordato, esso prevede il **reato** di chi si **rifiuta di sottoporsi ai controlli** previsti dei commi 2, *2-bis*, 3 o 4; le sanzioni sono quelle dell'art. 186, comma 7, vale a dire quelle per la guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro: pene detentiva e pecuniaria; sospensione della patente e ripetizione della visita medica per l'idoneità alla guida (*ex art. 119*).

La novella prevede che, oltre all'obbligo di sottoporsi a visita medica, sia disposta dal prefetto, **in ogni caso, la sospensione in via cautelare** della patente fino all'esito dell'esame di revisione (secondo modalità demandate al regolamento).

Quanto agli **oneri**, la **Relazione tecnica** evidenzia che le modifiche introdotte dalla lettera *b*) del comma **1** qui in commento non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, sia in quanto gli accertamenti ivi previsti sono già svolti dalle amministrazioni competenti che, pertanto, provvederanno all'attuazione della norma nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente; sia perché i costi derivanti dal deposito del veicolo a seguito degli accertamenti previsti sono posti espressamente **a carico del conducente** del veicolo medesimo.

Articolo 1, comma 2 (Modifiche al codice penale)

L'art. 1 – al comma 2 - reca modifiche di **coordinamento** con il **codice penale**, in tema di **omicidio stradale e nautico e lesioni stradali e nautiche**.

L'art. 1 – al comma 2 - apporta modifiche agli articoli **589-bis** e **590-bis** del codice penale. Tali modifiche dipendono dalla novella illustrata nella scheda precedente sull'art. **187** del codice della strada.

Giova rammentare che nel 2016 (legge n. **41**), il codice penale era stato a sua volta interessato da una novella in materia di **omicidio colposo** (art. 589) e **lesioni colpose** (590).

Erano stati introdotti, rispettivamente, gli artt. **589-bis** e **590-bis**, nei quali si dedicava un'**autonoma incriminazione** ai fatti nei quali la violazione di leggi, regolamenti, ordini o discipline (vale a dire i casi di colpa specifica *ex art. 43* del codice penale) inerisse alla **circolazione stradale**. Prima della legge n. 41 del 2016, tale evenienza era considerata circostanza aggravante.

Nel contesto di queste nuove autonome fattispecie di reato – attualmente in vigore - il **comma 2** di entrambe le citate disposizioni prevede la **circostanza aggravante** (a effetto speciale) che il fatto della morte di una persona o il cagionarle lesioni gravi o gravissime dipendesse dallo stato di ebbrezza alcolica (di cui all'art. **186, comma 2, lett. c**) del codice della strada) o dall'alterazione psico-fisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, di cui all'art. **187** del medesimo codice.

Il **quadro edittale** vigente è il seguente:

- **omicidio** stradale: da **2** a **7** anni;
- omicidio stradale **aggravato** per violazione delle norme sulla circolazione stradale *ex artt. 186 e 187*: da **8** a **12** anni;
- lesioni stradali **gravi**: da **3** mesi a **un** anno;
- lesioni stradali **gravi aggravate** per violazione delle norme sulla circolazione stradale *ex artt. 186 e 187*: da **3** a **5** anni;
- lesioni stradali **gravissime**: da **uno** a **3** anni;
- lesioni stradali **gravissime aggravate** per violazione delle norme sulla circolazione stradale *ex artt. 186 e 187*: da **4** a **7** anni;

Come evidenziato nella scheda che precede, il **riferimento** all'alterazione psico-fisica è stato **eliminato dalla disposizione** di cui all'art. **187**, sicché un coordinamento testuale era necessario.

Data la natura di reato causalmente orientato di entrambe le fattispecie di cui agli artt. **589-bis** e **590-bis**, la modifica è – tuttavia – nel senso di eliminare **non già** il riferimento all'alterazione psico-fisica bensì quello **al medesimo art. 187**.

Quindi – per aversi l'ipotesi aggravata delle fattispecie qui in parola – non sarà sufficiente la mera concomitante realizzazione del reato di cui all'art. 187 ma si dovrà dimostrare l'**effettivo stato di alterazione psico-fisica** del conducente che ha cagionato la morte o le lesioni.

Per **ulteriori** modifiche agli artt. **589-bis** e **590-bis** c.p. v. anche *infra* alla scheda sull'art. **1-bis**.

Articolo 2 (ex 1-bis) **(Abbandono di animali)**

L'**articolo 2**, reca modifiche al codice penale.

Viene innanzitutto novellato l'**art. 727** in tema di abbandono di animali, prevedendo al verificarsi di determinate circostanze un inasprimento sanzionatorio.

In secondo luogo, vengono modificati altresì gli **artt. 589-bis e 590-bis**, per i casi in cui i fatti ivi previsti siano ricollegati a un incidente stradale, che abbia cagionato la morte o lesioni personali, provocato da animali domestici abbandonati su strada o nelle relative pertinenze.

L'**art. 2**, al comma 1, lettere *a)* e *b)*, introduce modifiche all'**art. 727**, commi primo e secondo, del codice penale.

Si ricorda che tale articolo, da ultimo sostituito dall'**art.1** della legge n.189 del 2004, contempla la fattispecie dell'**abbandono di animali** stabilendo che “chiunque abbandona animali domestici o che abbiano acquisito abitudini della cattività è punito con l'arresto fino ad un anno o con l'ammenda da 1000 a 10.000 euro”.

Il concetto di **abbandono** deve ricomprendere non soltanto il distacco totale e definitivo, ma anche l'indifferenza, la trascuratezza, la mancanza di attenzione e il disinteresse verso l'animale da parte del soggetto su cui incombe l'obbligo di custodia dello stesso (proprietario, possessore o detentore) (v., per esempio, Cass., sez. III penale, 13 maggio 2011, n. 18892).

La lettera *a)*, comma 1, dell'**art. 2** prevede - dunque - un **aumento della pena** di un terzo nel caso in cui l'animale venga abbandonato **su strada o nelle relative pertinenze**.

La novella introduce, pertanto, una **circostanza aggravante speciale e oggettiva** (concernendo il **luogo** in cui è commesso il fatto che costituisce reato) a effetto comune. Considerato **lo scopo del titolo I** del disegno di legge, che come chiarito nella Relazione illustrativa interviene, unitamente al titolo II, “al fine di adeguare il quadro normativo vigente ai più elevati standard di sicurezza richiesti dal contesto sociale, politico ed economico di riferimento, e introdurre maggiori garanzie a presidio degli utenti della strada”, la **ratio** della previsione pare ravvisarsi nell'esigenza di introdurre un deterrente volto a scongiurare il verificarsi di una **situazione di pericolo per la sicurezza della circolazione stradale** che potrebbe derivare dall'abbandono di un animale su strada e nelle relative pertinenze.

La lettera *b)*, comma 1, dell'**art. 2** introduce la **sanzione amministrativa accessoria** della **sospensione della patente** da sei mesi ad un anno ove si accerti che il fatto che costituisce reato sia stato commesso mediante **l'uso di veicoli**.

Il **comma 2, dell'art. 2**, modifica gli **artt. 589-bis e 590-bis** del codice penale che disciplinano rispettivamente le fattispecie dell'**omicidio stradale** e delle **lesioni personali stradali gravi o gravissime**.

Sul punto si ricorda che gli artt. 589-*bis* e 590-*bis* sono stati introdotti con la legge n. 41 del 2016, che ha novellato il codice penale in materia di omicidio colposo (art. 589) e lesioni colpose (590). I suddetti articoli dedicano un'autonoma incriminazione ai fatti nei quali la violazione di leggi, regolamenti, ordini o discipline (vale a dire i casi di colpa specifica *ex art.* 43 del codice penale) inerisce alla circolazione stradale. Prima della legge n. 41 del 2016, tale evenienza era considerata circostanza aggravante. L'omicidio nautico e le lesioni personali nautiche sono al loro volta state introdotte con la legge n. **138** del **2023**.

L'art. **589-*bis*** punisce oggi il reato di omicidio stradale e nautico con la **reclusione da due a sette anni**.

La novella prevede un'estensione dell'applicabilità del reato nei confronti di chi abbandona animali domestici su **strada o nelle relative pertinenze**, quando da tale fatto derivi un **incidente stradale** che cagiona la **morte**.

L'articolo **590-*bis***, a sua volta disciplina il reato di lesioni personali stradali e nautiche gravi o gravissime, punendole con la reclusione da tre mesi a un anno (le lesioni gravi) e da un anno a tre anni (le lesioni gravissime).

In relazione a tale fattispecie la novella prevede che **le stesse pene** si applicano a colui che abbandona animali domestici su **strada o nelle relative pertinenze**, quando da tale fatto derivi un **incidente stradale** che cagiona le lesioni personali. Anche in queste ipotesi, la *ratio* sembra ravvisarsi nell'esigenza di **rafforzare la tutela della sicurezza degli utenti della strada** minacciata dalla presenza di un animale incustodito.

Articolo 3 (ex art. 2) (Alcolock)

L'art. 3 modifica l'art. 125 del codice della strada, introducendo nel nostro ordinamento la disciplina dello strumento *dell'alcolock*.

L'art. 125 del codice della strada (rubricato: *Gradualità ed equivalenze delle patenti di guida*) regola alcune **condizioni** cui è subordinato il **rilascio** della patente di guida.

L'art. 3 qui in commento vi aggiunge due nuovi commi: il **3-ter** e il **3-quater**.

- Il comma **3-ter** si riferisce ai guidatori **sulla cui patente** rilasciata in Italia siano **apposti i codici unionali 68** (“LIMITAZIONI DELL’USO – Niente alcool”) e **69** (“LIMITAZIONI DELL’USO – Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436”) e stabilisce che essi possono **circolare sul territorio nazionale con veicoli a motore delle categorie internazionali M o N⁵** a condizione che su di essi risulti installato, a proprie spese e funzionante, il c.d. *alcolock* (in inglese detto *Ignition Interlock Device – IID*).

Secondo l’indicazione testuale del disegno di legge, si tratta di “un dispositivo che **impedisce l’avviamento del motore** laddove sia riscontrato al guidatore un **tasso alcolemico superiore a zero**”. L’individuazione delle caratteristiche del dispositivo di blocco, delle modalità di installazione e delle officine autorizzate al suo montaggio è rimessa a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro **6 mesi** dalla data di entrata in vigore della disposizione. In ogni caso, tali dispositivi devono essere muniti di un sigillo che ne impedisca l’alterazione o la manomissione dopo l’installazione.

In sede di esame referente, è stato specificato che le officine che possono essere autorizzate al montaggio dell’*alcolock* sono quelle di **autoriparazione** di cui alla legge n. [122 del 1992](#).

Per l’adozione del decreto ministeriale, la disposizione richiama espressamente l’articolo 75, comma *3-bis*, a mente del quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è competente a stabilire con propri decreti **norme specifiche** per l’approvazione nazionale dei sistemi, componenti ed entità tecniche, nonché le idonee procedure per la loro installazione su tipi di autovetture e motocicli nuovi o in circolazione. I sistemi, componenti ed entità tecniche per i quali siano stati emanati i suddetti decreti sono esentati dalla necessità di ottenere l’eventuale nulla osta della casa costruttrice del

⁵ Si tratta della classificazione contenuta nell’articolo 47 del codice della strada: veicoli a motore aventi almeno quattro ruote e destinati rispettivamente al trasporto di persone o merci.

veicolo di cui all'articolo 236, secondo comma, del regolamento di cui al [d.P.R. n. 495 del 1992](#), salvo che sia diversamente disposto nei decreti medesimi.

- Il comma **3-quater** stabilisce che il titolare di patente di guida recante i codici unionali 68 e 69 che circoli su strada violando le prescrizioni imposte in tali casi, è soggetto alle sanzioni di cui ai commi 3 e 5 dell'articolo 125, cioè:
- la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da **158 a 638** euro, nonché
 - la sanzione amministrativa accessoria della **sospensione** della patente da uno a sei mesi.

Tali sanzioni sono **raddoppiate** se il titolare di patente italiana recante i predetti codici circola sul territorio nazionale alla guida di un veicolo a motore **sprovvisto** del dispositivo di blocco c.d. *alcolock*, ovvero con dispositivo alterato, manomesso, non funzionante o per il quale siano stati rimossi i prescritti sigilli apposti al momento dell'installazione.

L'applicazione di tali sanzioni è residuale, essendo prevista per le sole fattispecie non ricadenti nelle previsioni di cui all'articolo 186 in materia di divieto di guida in stato d'ebbrezza (v. *supra*, l'apposita scheda sull'art. 1, comma 1, lett. *a*).

Al proposito, la Relazione tecnica evidenzia l'assenza di nuovi o maggiori oneri derivanti dall'applicazione delle suddette disposizioni, in quanto le spese per l'installazione del dispositivo di blocco sono espressamente poste a carico del titolare della patente di guida condannato per guida in stato di ebbrezza. Il maggior introito derivante per il bilancio dello Stato in conseguenza della previsione di sanzioni pecuniarie innovative non risulta quantificabile *a priori*.

Il contenuto dell'art. 3 qui in commento è sostanzialmente **identico** alla proposta di legge d'iniziativa del [CNEL \(a.C. 684\)](#), abbinata alla presente. Di contenuto non dissimile è la proposta di legge del deputato [Mulè \(a.C. 529\)](#), la quale tuttavia prevede l'installazione dell'*alcolock* su **tutte** le vetture di **nuova costruzione** (e non solo su quelle i cui proprietari abbiano sulla patente i codici unionali).

Articolo 4 (ex art. 3), commi 1 e 2
(Sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché inasprimento dell'apparato sanzionatorio in funzione di sicurezza)

L'art. 4 modifica in senso di **maggior rigore** il sistema della **penalizzazione** del punteggio sulla patente. In via di sintesi, esso introduce – in aggiunta alla graduale diminuzione dei punti a disposizione – l'istituto della **sospensione breve** della patente di guida.

L'art. 4 si compone di **tre** commi. Essi verranno esaminati **distintamente** (in questa scheda i commi 1 e 2 e nella successiva il comma 2).

Il **comma 1**, aggiunto in sede referente, porta modifiche all'art. **218** del codice della strada.

Vengono, in sostanza, allungati i termini relativi alla disciplina della **sospensione ordinaria** della patente (art. **218**, comma **2**):

- al **secondo periodo** viene **prolungato da 5 a 15** giorni il termine entro cui il destinatario della sanzione della sospensione può avanzare **motivata istanza di permesso temporaneo** di guida;
- al **decimo periodo** viene prevista l'ipotesi che la formale ordinanza di sospensione della patente (che, in via di fatto, è stata già ritirata) non intervenga nei **15 giorni successivi al materiale ritiro oppure nei 30 giorni successivi nel caso in cui sia stata proposta l'istanza** per ottenere il permesso temporaneo. In entrambe tali eventualità il titolare della patente può **chiederne la restituzione** (vedi anche *infra* in questa scheda).

Il comma **2** aggiunge – a sua volta - un nuovo articolo **218-ter** (rubricato “Sospensione della patente in relazione al punteggio”), il quale introduce la **sanzione accessoria della sospensione breve** della patente di guida, **ridisegnando il sistema della penalizzazione**.

L'art. **126-bis** del codice della strada – introdotto dal decreto-legge n. 151 del 2003 – prevede che ciascun titolare abbia ha come “patrimonio” sulla patente **20 punti**. Le violazioni elencate in un'apposita **tabella allegata** al codice della strada **comportano** la **progressiva decurtazione** di tale punteggio, in aggiunta alla prevista sanzione amministrativa pecuniaria, salvo il reintegro del montante dei punti in caso di **assenza di recidive nel biennio** e l'**acquisizione di nuovi punti** in caso di **frequenza di appositi corsi** (art. **126-bis**, commi 4 e 5). Proprio il comma 5 dell'art. **126-bis** prevede che – per quanti conservino integro il patrimonio di 20 punti – la mancata violazione di norme per cui sarebbe prevista la decurtazione in un biennio consente un accumulo di ulteriori due punti, comunque entro il limite massimo di 10 punti (per un **totale** – quindi - di **30**).

Il nuovo art. **218-ter** – senza modificare l'art. **126-bis** – 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 secondo la tabella allegata all'art. 126-*bis* e precisamente:

- a) mancato rispetto dei segnali di **senso vietato** e di **divieto di sorpasso** (articolo 6, comma 4, lettera b));
- b) circolazione **contromano** (articolo 143, comma 11);
- c) **mancata precedenza** (articolo 145, comma 10);
- d) mancato rispetto delle segnalazioni del **semaforo** o dell'agente del traffico che vietino la marcia (articolo 146, comma 3);
- e) violazione delle regole di **attraversamento dei passaggi a livello** (articolo 147, comma 5);
- f) **sorpasso a destra** ove non consentito (articolo 148, commi 9-*bis* e 15), ovvero sorpasso effettuato senza rispettare le prescritte regole di comportamento sia nei confronti di altri veicoli che di tram e velocipedi (articolo 148, comma 15, in violazione dei commi 2, 3 e 8);
- g) mancato rispetto della **distanza di sicurezza** tra veicoli che abbia provocato una collisione con grave danno ai veicoli stessi e tale da determinare l'applicazione della revisione (articolo 149, comma 5);
- h) **inversione del senso di marcia** in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve e dossi (articolo 154, comma 7), nonché manovre relative a cambi di direzione o corsia, immissione nel flusso della circolazione, inversione del senso di marcia, retromarcia, svolta o sosta effettuate senza le prescritte cautele e regole di esecuzione (articolo 154, comma 8, in violazione dei commi 1 e 3);
- i) per i conducenti e passeggeri di ciclomotori e motoveicoli, mancato uso o uso irregolare del **casco protettivo** (articolo 171, comma 2);
- l) mancato uso delle **cinture di sicurezza, dei sistemi di ritenuta per bambini o del dispositivo di allarme anti-abbandono**, ovvero alterazione o ostacolo al loro normale funzionamento (articolo 172, commi 10 e 11);
- m) **uso** durante la marcia di apparecchi **radiotelefonici, smartphone, computer portatili et similia**;
- n) per i conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose: **superamento** dei periodi di guida stabiliti di oltre il 20 per cento rispetto al **limite giornaliero** massimo di durata dei periodi di guida ovvero minimo del tempo di riposo (articolo 174, comma 6); mancato rispetto per oltre il 20 per cento del limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti o del limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti (articolo 174, comma 7, terzo periodo); circolazione durante il periodo in cui al conducente sia stato intimato di non proseguire il viaggio per violazione dei periodi di guida o mancato rispetto dei periodi di riposo, giornalieri e settimanali, indipendentemente dall'entità della violazione accertata (articolo 174, comma 11);
- o) quanto alla circolazione sulle **autostrade**:
 - a. **retromarcia** effettuata sulle **autostrade** e strade extraurbane principali, anche sulle corsie per la sosta di emergenza, eccezion fatta per le manovre necessarie nelle aree di servizio o parcheggio (articolo 176, comma 1, lettera b);
 - b. **mancato rispetto dell'obbligo di impegnare la corsia di accelerazione** per immettersi sulla corsia di marcia, nonché di dare la precedenza ai veicoli in circolazione su quest'ultima corsia (articolo 176, comma 2, lettera a);

- c. fermata o sosta, **fuori dei casi di emergenza** dovuti a malessere degli occupanti del veicolo o inefficienza di questo, sulle carreggiate, sulle rampe e sugli svincoli e mancato rispetto dell'obbligo, in tali casi, di portare il veicolo nel più breve tempo possibile sulla corsia per la sosta di emergenza o, mancando questa, sulla prima piazzola nel senso di marcia, evitando comunque qualsiasi ingombro delle corsie di scorrimento. (articolo 176, comma 5);
 - d. mancata accensione, durante la sosta e la fermata di notte, in caso di visibilità limitata, delle luci di posizione e degli altri dispositivi di segnalazione visiva prescritti, fermo restando, ove questi siano mancanti o insufficienti, l'obbligo di presegnalarsi con il segnale mobile di pericolo (articolo 176, comma 7);
 - e. mancato rispetto dell'obbligo di collocare il segnale mobile di pericolo qualora la natura del guasto renda impossibile spostare il veicolo sulla corsia o sulla piazzola d'emergenza, oppure allorché il veicolo sia costretto a fermarsi su tratti privi di tali appositi spazi, oppure durante la sosta sulla banchina di emergenza, di notte o in ogni altro caso di limitata visibilità, qualora siano inefficienti le luci di posizione (articolo 176, comma 8);
- p) 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 (articolo 186-*bis*, comma 2);
- q) mancata precedenza ai pedoni e in generale mancato arresto in caso di attraversamento di persona invalida con ridotte capacità motorie o su carrozzella o non vedente, nonché mancato uso di cautela in presenza di bambini e anziani (articolo 191, comma 4).

Come esposto nella Relazione illustrativa di accompagnamento al disegno di legge, sono poi **escluse le violazioni riguardanti la sosta e la mancanza di documentazione amministrativa**, nonché le violazioni **più gravi che già prevedono la sanzione della sospensione della patente** anche per chi abbia conservato intatto il suo punteggio.

La **durata** della sospensione è individuata dai commi **2 e 3** del nuovo art. 218-*ter* e si qualifica come breve, essendo pari a:

- a) **sette** giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento risulti che il conducente abbia sulla patente almeno **10** punti residui;
- b) **quindici** giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento risulti che il conducente abbia sulla patente **meno di 10 punti** residui.

La durata della sospensione è **raddoppiata** se il conducente ha provocato un **incidente stradale**, compreso il caso in cui tale evento consista nella fuoriuscita

dalla sede stradale senza coinvolgimento di altre persone o cose diverse dal conducente e dal suo veicolo. È comunque fatta salva l'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati e il ritiro della patente di guida ove previsto, ai sensi degli articoli 222 e 223 del codice della strada.

Il comma 4 estende l'applicabilità delle previsioni in parola anche ai conducenti titolari di patenti rilasciate all'estero che commettono una delle violazioni di cui sopra (v. comma 1) nel territorio dello Stato, ma con alcuni correttivi:

- ai fini dell'applicazione delle suddette disposizioni, è necessario il possesso di un punteggio pari ad almeno un punto, secondo quanto previsto dall'articolo 6-ter del decreto-legge n. 151 del 2003 in materia di disposizioni concernenti i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero;
- si applica a costoro la sospensione breve di cui al comma 2, lettera a), pari a **sette** giorni, se al momento dell'accertamento risulta sulla patente un punteggio compreso tra uno e dieci punti, ovvero quella di cui alla lettera b), pari a **quindici** giorni, se il punteggio è superiore a dieci punti.

Quella che appare qui un'**inversione è dovuta al fatto che negli altri Paesi europei il punteggio sulla patente è calcolato all'inverso (il massimo è 0).**

Si rammenta che il decreto-legge richiamato, recante modifiche e integrazioni al Codice della strada, dedica l'articolo 6-ter ai titolari di patente rilasciata da uno Stato estero, prevedendo che, a coloro che sul territorio italiano commettono in un anno violazioni di norme del codice della strada per un totale di almeno venti punti è inibita la guida di veicoli a motore sul territorio italiano per due anni; se il totale di almeno venti punti è raggiunto nell'arco di due anni, l'inibizione alla guida è limitata ad un anno e, se è raggiunto in un periodo di tempo compreso tra i due e i tre anni, l'inibizione alla guida è limitata a sei mesi.

A mente del comma 5 del nuovo art. 218-ter, si applicano le disposizioni dell'articolo 218, commi 1 e 2, secondo, terzo, quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo periodo, in materia di sospensione ordinaria della patente di guida, in quanto compatibili e ai soli fini del rilascio del permesso di guida ivi indicato, al quale provvede il responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione.

Le disposizioni richiamate stabiliscono che:

- ❖ nell'ipotesi in cui il codice della strada preveda la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo determinato, la patente è **ritirata dall'agente od organo di polizia che accerta la violazione e del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione.** L'agente accertatore rilascia permesso provvisorio di guida limitatamente al periodo necessario a condurre il veicolo nel luogo di custodia indicato dall'interessato, con annotazione sul medesimo verbale (comma 1);
- ❖ entro **quindici** giorni dal ritiro della patente di guida, il conducente a cui è stata sospesa la patente può, ma solo nel caso in cui dalla commessa violazione non sia derivato un incidente, presentare istanza al Prefetto intesa ad ottenere un

permesso di guida, per determinate fasce orarie, e comunque di non oltre tre ore al giorno, adeguatamente motivato e documentato **per ragioni di lavoro**, qualora risulti impossibile o estremamente gravoso raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici o comunque non propri, ovvero per il ricorrere di una situazione che avrebbe dato diritto alle agevolazioni di cui all'articolo 33 della legge n. 104 del 1992. Il prefetto, nei quindici giorni successivi (ovvero **trenta** ove sia stato chiesto il permesso temporaneo), emana l'ordinanza di sospensione, indicando il periodo al quale si estende la sospensione stessa; tale periodo, nei limiti minimo e massimo fissati da ogni singola norma, è determinato in relazione all'entità del danno apportato, alla gravità della violazione commessa, nonché al pericolo che l'ulteriore circolazione potrebbe cagionare. Tali due ultimi elementi, unitamente alle motivazioni dell'istanza presentata ed alla relativa documentazione, sono altresì valutati dal prefetto per decidere. In caso di accoglimento dell'istanza, il periodo di sospensione è aumentato di un numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida, arrotondato per eccesso. L'ordinanza, che eventualmente reca l'autorizzazione alla guida, determinando espressamente fasce orarie e numero di giorni, è notificata immediatamente all'interessato, che deve esibirla ai fini della guida nelle situazioni autorizzate, ed è altresì comunicata all'anagrafe degli abilitati alla guida (comma 2, periodi richiamati).

Tuttavia – per come si legge anche nella Relazione illustrativa – al fine di semplificare la procedura, le disposizioni di cui al comma 2 dell'articolo 218 subiscono una deroga, e - nello specifico - si prevede che la sospensione della patente **non sia subordinata all'adozione di un provvedimento di sospensione da parte del prefetto**, ma sia **conseguenza automatica** della contestazione della violazione. Pertanto, è l'agente od organo di polizia accertatore a provvedere, in sede di contestazione immediata dell'illecito, al ritiro della patente e ciò sembra spiegare anche il motivo per il quale, come detto sopra, alla concessione del permesso di guida provvede il responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione e non già il prefetto.

La patente ritirata viene conservata presso l'Ufficio o Comando da cui dipende l'accertatore ed è restituita all'interessato o ad un suo delegato al termine del periodo di sospensione, periodo che decorre dal giorno del ritiro della patente. Avverso il ritiro della patente è ammessa opposizione dinanzi all'autorità giudiziaria ordinaria, secondo quanto previsto dall'articolo 205 del codice della strada con riferimento all'opposizione all'ordinanza-ingiunzione di pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria. La sospensione è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida a cura dell'Ufficio o Comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione (comma 7).

A tal proposito si valuti l'opportunità di chiarire che le restanti previsioni in merito alla procedura e ai termini del procedimento restano invariate. Si valuti altresì l'opportunità di chiarire se – pur se non condizione di efficacia della sospensione breve – l'adozione del provvedimento formale da parte dell'ufficio

competente sia prevista ai fini dell'impugnativa ex art. 205 del codice della strada, laddove si contempla l'opposizione al "provvedimento".

Il comma 6 del nuovo art. 218-ter, al **primo periodo**, specifica che le disposizioni di **tale articolo** si applicano **solo nei confronti dei conducenti** che sono stati **identificati nel momento** in cui è stata **commessa la violazione**. Ne sono esclusi – dunque – coloro nei cui confronti l'accertamento di violazione è notificato successivamente.

Al proposito, pare porsi altresì il tema dell'applicabilità di un nuovo **regime più sfavorevole**. A mente dell'art. 1 della legge n. 689 del 1981, cui l'art. 194 del codice della strada rinvia – le disposizioni qui in commento e l'intero meccanismo che esso configura parrebbero destinate a divenire efficaci a partire dall'**entrata in vigore** della legge e non potranno avere effetti sulle **violazioni commesse in precedenza** e sulla **situazione di punteggio** conseguente.

Il secondo periodo del comma 6 prevede che – qualora il ritiro della patente non sia stato effettuato, per qualunque motivo – il periodo di sospensione decorre dalla data di contestazione o notificazione del verbale di accertamento della violazione da cui consegue la sospensione.

Quanto all'apparato sanzionatorio per la violazione delle disposizioni in commento, il comma 8 stabilisce che chiunque, **durante il periodo** di sospensione breve della validità della patente, circoli **abusivamente**, anche avvalendosi del permesso di guida di cui sopra (v. comma 5) ma in violazione dei limiti ivi stabiliti, è punito con le medesime sanzioni previste per l'ipotesi di sospensione ordinaria dal comma 6 dell'articolo 218, quindi con la sanzione amministrativa pecuniaria da 2.046 a 8.186 euro e le sanzioni accessorie della revoca della patente e del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi. Se le violazioni sono reiterate, in luogo del fermo amministrativo, si applica la confisca amministrativa del veicolo.

Infine, il comma 9 interviene, come sottolinea la Relazione illustrativa di accompagnamento, per assicurare la coerenza del nuovo dettato normativo con la disciplina della recidiva già contenuta nel codice della strada, disciplinando, in particolare, le fattispecie nelle quali, per alcune violazioni, oltre all'applicazione della sospensione c.d. breve sia prevista la sanzione accessoria della sospensione ordinaria della patente di guida per l'ipotesi di recidiva. Pertanto, si prevede che, quando una delle violazioni elencate al comma 1 sia commessa **più volte** nel corso di un biennio, la sospensione c.d. breve della patente di guida si applichi **solo se per le violazioni indicate nello stesso comma 1 non sia già prevista l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente**; nel caso di concorso delle due sanzioni – chiarisce ancora la Relazione illustrativa – troverà applicazione la sola sospensione in via ordinaria, disposta con provvedimento del Prefetto.

Più in generale, la Relazione illustrativa riconduce la riforma del sistema basato sulla detrazione di punti dalla patente di guida in caso di illeciti alla necessità di aumentarne l'efficacia deterrente e consentirne l'impiego non solo quale strumento di prevenzione, ma anche quale parametro di valutazione della condotta di ciascun conducente ai fini della personalizzazione delle sanzioni applicabili. Risulta, infatti, che tale sistema, introdotto in Italia nel 2003, nei primi anni di vigenza ha avuto effettiva efficacia deterrente, determinando una netta riduzione degli incidenti, ma che tale effetto positivo si è progressivamente ridotto nel tempo, verosimilmente perché l'effetto finale del meccanismo consiste nella mera revisione della patente di guida in caso di azzeramento del punteggio.

Quanto agli oneri derivanti dalle modifiche previste per l'applicazione delle nuove previsioni in materia di sospensione della patente, la **Relazione tecnica** precisa che il controllo e le verifiche necessarie saranno svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e che eventuali adeguamenti e aggiornamenti dei *software* rientrano tra le attività ordinariamente svolte nell'ambito del Contratto stipulato dal Ministero con il CED per attività di gestione, adeguamento ed evolutiva del *software*, cui si farà fronte con le risorse a tale scopo destinate nello stato di previsione del MIT sui capitoli 1276 e 1277.

Articolo 4 (ex art. 3), comma 3
(Sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché inasprimento dell'apparato sanzionatorio in funzione di sicurezza)

L'art. 4, comma 3, reca modifiche ad alcune **disposizioni del codice della strada**, volte a **inasprire il quadro sanzionatorio** per l'eccesso di velocità e per l'uso di telefoni al volante.

Il comma 3 dell'art. 4 modifica, **inasprendole**, le sanzioni previste agli articoli:

- **142**, comma **8**, attinente a chi supera di **oltre 10 km/h** e di **non oltre 40 km/h** i limiti massimi di velocità;
- **173**, comma **3-bis**, relativamente a chi fa uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante ovvero fa uso di cuffie sonore.

La Relazione illustrativa riconduce l'inasprimento delle sanzioni all'esito del confronto avuto sul punto, in sede di Conferenza Unificata, con l'ANCI che ha, in particolare, evidenziato come - in base ai dati ISTAT - la guida distratta sia la **prima causa in assoluto** di incidentalità stradale e che le forze dell'ordine evidenziano da tempo che il principale problema è l'uso del cellulare e di altri dispositivi digitali durante la guida; in ragione di tale inasprimento e per evidenti esigenze di coordinamento, la fattispecie di cui all'articolo 173 è stata espunta dall'elenco delle fattispecie cui si applica la sospensione breve.

Venendo al dettaglio, sono interessati dalle modifiche:

- ❖ l'articolo **142**, comma **8**, che punisce con la sanzione amministrativa pecuniaria da 173 a 694 euro chiunque superi di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità: a tale comma è aggiunto, in fine, un **nuovo periodo** ai sensi del quale, se la violazione è compiuta all'interno di un **centro abitato** e per almeno **due volte** nell'arco di un anno, la sanzione amministrativa pecuniaria è innalzata ad euro fra **220** e **880** e si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da **quindici a trenta** giorni.

Al proposito, la Relazione illustrativa ricorda che tale sanzione si aggiunge alla sospensione c.d. breve prevista per la violazione di velocità tra 20 e 40 km/h (v. comma 1) e sottolinea che si tratta di un incremento razionale a sistema, in quanto a normativa vigente, per la violazione dei limiti di oltre 40 km/h ma di non oltre 60 km/h, si applica una sanzione pecuniaria da 543 a 2.170 euro, che è comunque più alta anche di quella raddoppiata, da 220 a 880 euro, ora prevista per il *range* 10-40 in ambito urbano e in caso di recidiva nell'arco dell'anno.

- ❖ l'articolo **173**, comma **3-bis**, che attualmente punisce chi faccia uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, ovvero faccia uso di cuffie sonore, con la sanzione amministrativa pecuniaria da 165 a 660 euro, cui si affianca la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio. All'esito della modifica normativa, all'accertamento di tale violazione consegue **sia** l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, i cui valori limite sono elevati rispettivamente a **250** e **1000** euro, **sia** la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi.

In pratica, è prevista la sospensione ordinaria a **prescindere dalla recidiva** nel biennio. Questa novità nella disposizione pone il tema della **conciliazione** tra la **sospensione ordinaria** e **quella breve** (su cui v. la scheda che precede, sull'art. 218-ter): ove un conducente che abbia già meno di 20 punti sia sanzionato per uso di *smartphone et similia*, potrebbe vedersi applicate entrambe le sospensioni (sia la breve sia quella ordinaria), laddove quella ordinaria prima della novella qui proposta gli sarebbe stata applicata solo in caso di ulteriore violazione.

Resta che qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida aggravata (da **uno a tre mesi**) si affianca anche la sanzione amministrativa pecuniaria aggravata (da **350** a **1400** euro);

- ❖ la **tabella dei punteggi** previsti all'articolo 126-bis, contenente l'indicazione dei punti da sottrarre alla patente di guida per singola norma violata, stabilendo la sottrazione, in luogo dei 5 punti previsti genericamente per la violazione dell'articolo 173, commi 3 e 3-bis, di:
 - 8 punti per la violazione dell'articolo 173, comma 3, cioè guida senza l'uso di lenti o apparecchi prescritti in sede di rilascio o rinnovo della patente;
 - 5 punti per la violazione dell'articolo 173, comma 3-bis, primo periodo, cioè **uso** durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante ovvero di cuffie sonore;
 - 10 punti per la violazione dell'articolo 173, comma 3-bis, secondo periodo, cioè commissione nel corso di un biennio di un'ulteriore violazione rispetto a quella di cui al primo periodo.

Articolo 5 (ex art. 4)
(Promozione dell'attività formativa nelle scuole)

L'articolo 5 aggiunge il **comma 2-ter all'articolo 230** del codice della strada, prevedendo l'attribuzione, a coloro che partecipano a corsi *extracurricolari* di educazione stradale organizzati da istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado, statali e paritarie e dalle autoscuole, del credito di due punti all'atto di rilascio delle patenti AM, A1, B1, A2, B, BE, C1, C1E.

L'articolo in questione demanda, inoltre, ad un decreto del Ministero dell'istruzione e del merito, adottato di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'interno, l'individuazione dei soggetti formatori fra gli enti, anche privati, e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale, nonché la definizione delle modalità di svolgimento delle attività extracurricolari.

L'articolo in questione, aggiuntivo del [comma 2-ter all'articolo 230 del decreto legislativo n. 285 del 1992](#), introduce, al primo periodo, l'attribuzione, in favore di chi partecipi a corsi extracurricolari di educazione stradale promossi da istituzioni scolastiche di secondo grado (sia statali che paritarie) e dalle autoscuole, di un credito di due punti all'atto di rilascio della patente ai sensi dell'art. 126-*bis* del Codice della Strada. La previsione riguarda il rilascio delle patenti elencate **all'art. 115 comma 1 lettere b) e c)**.

Al riguardo si fa presente che il citato **articolo 126-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992**, rubricato "patente a punti", dispone che all'atto di rilascio della patente, venga attribuito un punteggio pari a 20 punti, il quale subisce delle decurtazioni (nella misura indicata nella tabella allegata all'art. 126-*bis*) a seguito della comunicazione, all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli **artt. 225 e 226 Codice della strada** della violazione di una delle norme per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente ovvero di una tra le norme di comportamento di cui al titolo V del predetto decreto legislativo, indicate nella tabella medesima.

Il **secondo periodo del nuovo comma 2-ter**, inoltre, demanda ad un decreto da adottarsi dal Ministero dell'Istruzione e del merito, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'Interno, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in esame, la competenza per l'individuazione dei soggetti formatori tra gli enti e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale, inclusi gli enti di formazione professionale accreditati nonché per la definizione delle modalità di svolgimento dei corsi extracurricolari e della relativa certificazione.

A tale proposito si rileva che la competenza in materia di sicurezza stradale è gestita sia a livello statale che a livello territoriale. In particolare, a livello statale, il D.P.C.M. 190 del 2020 ed il successivo D.P.C.M. del 25 giugno 2021, in materia di organizzazione del

MIT, hanno attribuito al Dipartimento per la mobilità Sostenibile, ed in particolare alla Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e Autotrasporto, poteri di indirizzo in materia di circolazione stradale, nonché competenza in materia di adozione ed attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale.

Articolo 6 (ex art. 4-bis)
(Istituzione del registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza automobilistica)

L'art. 6, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, prevede l'istituzione del registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza automobilistica.

In particolare, **il comma 1** istituisce, presso la Direzione generale per la motorizzazione, per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il registro delle agenzie telematiche per le imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza automobilistica di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.

Il comma 2 prevede che l'iscrizione dell'impresa al registro delle agenzie telematiche è soggetta a conferma di validità biennale e costituisce condizione necessaria per il rilascio delle credenziali di accesso ai sistemi informativi automatizzati della Direzione generale per la motorizzazione, per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione.

Il comma 3 rinvia ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, la definizione delle modalità e dei termini per l'iscrizione al registro delle agenzie telematiche nonché i programmi dei corsi di formazione che è necessario che il titolare dell'impresa dimostri di aver frequentato in sede di richiesta di conferma di validità dell'iscrizione. Con lo stesso decreto sono determinati i casi di revoca o di cancellazione dell'iscrizione.

Da ultimo **il comma 4** prevede che i corsi di formazione e di aggiornamento sono organizzati dalle associazioni di categoria accreditate come maggiormente rappresentative delle imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza automobilistica o dai soggetti accreditati dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano.

Articolo 7 (ex art. 5)
(Limitazioni per i neopatentati)

L'art. 7 estende da uno a tre anni la durata del divieto di guida imposto ai **neopatentati** relativamente agli autoveicoli aventi una potenza specifica.

In particolare, l'articolo in esame – anche a seguito di un emendamento approvato in sede referente - al **comma 1**, modifica [l'articolo 117, comma 2-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 \(codice della strada\)](#), in materia di **limitazioni per i neopatentati**, al fine di estendere da **uno a tre anni la durata del divieto di guida imposto ai neopatentati**, titolari di patente di guida di categoria B, relativamente agli autoveicoli aventi le seguenti caratteristiche:

- veicoli superiori a **75** chilowatt per tonnellata;
- veicoli M1 (anche elettrici o ibridi) superiori a **105** chilowatt per tonnellata;

Ne deriva, pertanto, un **innalzamento**, rispetto alla normativa attuale, rispettivamente, di 20 e 35 kW/t sul **primo anno**; viene viceversa introdotta una **restrizione** per i due anni successivi al primo.

I limiti di potenza **non** si applicano quando il neopatentato, prima dello scadere dell'anno, consegue una **patente di categoria superiore** (BE, C1, C, C1E, CE, D1, D1E, D, DE); in tal caso, dalla data di conseguimento della patente superiore possono essere condotti veicoli più potenti rispetto ai limiti indicati, anche se, per la loro conduzione, è richiesto il possesso della sola patente di categoria B.

Le limitazioni di cui al presente comma **non** si applicano neppure quando il neopatentato si trova alla guida di un veicolo al servizio di una persona con **disabilità**, a condizione che sia munita di contrassegno di circolazione e la persona sia a bordo del veicolo stesso. L'esenzione opera, naturalmente, anche quando lo stesso neopatentato sia la persona con disabilità che utilizza il veicolo di potenza elevata.

Allo stesso modo, **non** si applicano le limitazioni di potenza del veicolo quando il neopatentato alla guida è accompagnato da una persona, in funzione di **istruttore, di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni**, ovvero valida per la categoria superiore. La persona deve trovarsi a fianco del conducente neopatentato.

Al fine di fugare eventuali dubbi interpretativi, al **comma 2** è stata inserita un'apposita disposizione transitoria, prevedendo che le disposizioni di cui al comma 1 si applicano **solo ai titolari di patenti conseguite dalla data di entrata in vigore della legge in questione**.

All'art. 7 – come peraltro modificato in sede referente – sono dettate norme sulle limitazioni per i neo-patentati ed è previsto che per i primi tre anni dal conseguimento della patente B non possano essere guidati:

Articolo 8 (ex art. 5-bis)
(Esercitazioni di guida)

L'**articolo 8**, inserito nel corso dell'esame in sede referente, introduce alcuni ulteriori obblighi relativi alle esercitazioni alla guida di coloro che aspirano al conseguimento della patente.

In particolare, l'articolo in questione prevede che l'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B può esercitarsi solo dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna. A seguito dello svolgimento di tali esercitazioni di guida in tali condizioni, l'aspirante dovrà avere con sé la certificazione rilasciata dall'autoscuola che comprova l'assolvimento di tali obblighi.

L'articolo rinvia quindi ad uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione del numero minimo delle ore di esercitazione da effettuarsi presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato cui l'aspirante al conseguimento della patente di guida della categoria B è tenuto, il numero di quelle necessarie per le esercitazioni, nonché la disciplina e le modalità di svolgimento delle medesime esercitazioni.

Articolo 9 (ex art. 5-ter)
(Disposizioni sui conducenti di veicoli adibiti a trasporto di persone)

L'**articolo 9** reca modifiche al **decreto legislativo n. 286 del 2005** concernente la liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore.

L'**articolo 9** – aggiunto in sede referente - apporta modifiche all'**art. 18**, terzo comma, del suddetto decreto, che fissa i **limiti d'età** e i requisiti richiesti per la **guida di veicoli adibiti al trasporto di persone**.

La novella introduce, in presenza di determinati requisiti, un **abbassamento** dei limiti d'età contemplati dalla norma, prevedendo nello specifico la **riduzione** dell'età:

- da **21 a 18 anni** per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di patente di guida **D** e **DE**, per **servizi di linea** con percorrenza **non superiore** a 50 chilometri;
- da **21 a 18 anni** per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di patente di guida **D1** e **D1E**;
- da **21 a 20 anni** per guidare, senza ulteriori specificazioni o limiti, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di patente di guida **D** e **DE**.

In tutte e tre le circostanze è richiesto che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente (**CQC**) conseguita a seguito della frequenza di un **corso di qualificazione** iniziale ordinario della durata di **280 ore** e del superamento del relativo **esame**.

La modifica in commento si inserisce tra le facoltà consentite agli stati membri dall'art. 5 della direttiva [2003/59/CE](#) in tema di qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti.

Articolo 10 (*ex art. 6*)
(Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico)

L'art. 10 apporta modifiche alla regolamentazione dell'**accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico** integrando il contenuto degli [articoli 45, 142, 193, 198 e 201 del codice della strada](#) (decreto legislativo n. 285 del 1992).

In particolare, il **comma 1** introduce modifiche testuali agli **articoli 45, 142, 193, 198 e 201** del Codice della strada.

Più in dettaglio:

- ✓ all'art. **45**, mediante un'aggiunta alla fine del comma **6** derivante dall'approvazione di un emendamento in sede referente, viene specificato che il regolamento di attuazione (vale a dire il d.P.R. n. 495 del 1992) deve comunque prevedere l'**obbligo** per gli enti proprietari di effettuare le **verifiche periodiche di funzionalità** e di **taratura** degli apparecchi di rilevazione automatica della velocità;
- ✓ dopo il **comma 6-bis** dell'art. **142** è aggiunta una previsione (**comma 6-ter**) secondo cui per il caso di **violazioni reiterate entro la stessa ora** e su un **tratto di strada** che **ricada nella competenza di uno stesso** ente proprietario (per esempio, comune o Stato), non si ha il cumulo materiale delle sanzioni, ma l'applicazione della sanzione amministrativa prevista per la **violazione più grave aumentata di un terzo**, ove sia più favorevole (art. 10, comma 1, lett. *b*) della proposta, aggiunta in sede referente);
- ✓ viene poi modificato (ancora in virtù di un'inserzione avutasi durante l'esame della Commissione referente) l'art. **193**, nei commi **1** e **4-ter**:
 - in primo luogo, viene posto a **carico del proprietario di un veicolo l'onere di verificare** che esso sia **assicurato** anche quando sia nella legittima disponibilità di altri;
 - in secondo luogo, viene poi potenziato il sistema di verifica della copertura assicurativa mediante l'**incrocio dei dati** derivanti dalle sanzioni, ivi comprese quelle irrogate per il **passaggio con il rosso**;
- ✓ mediante modifiche all'art. **198** sia in tema di violazioni su un unico tratto stradale, sia per le violazioni commesse nelle zone a traffico limitato sono introdotti principi di cumulo giuridico delle sanzioni, in luogo del cumulo materiale. Più specificamente:
 - all'art. 198, comma 1, è inserita la nozione di unico tratto stradale, cioè quello **compreso tra due intersezioni**;

- viene poi aggiunto il comma **2-bis** secondo cui – in mancanza di contestazione immediata - se sono accertate violazioni plurime di cui agli artt. 6 e 7 del presente disegno di legge, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o uno stesso divieto, si applica **una sola sanzione per ciascun giorno**, anche nel caso in cui le limitazioni al traffico riguardino solo una certa fascia oraria ovvero quandonche il termine di vigenza di una fascia oraria termini il giorno successivo;
 - il **comma 2-ter**, anch'esso aggiunto, stabilisce che il controllo in uscita dalle aree a traffico limitato, con i dispositivi elettronici, deve essere attivato **solo in casi ordinari**, non anche quando eventi eccezionali e straordinari determinino la permanenza dei veicoli nelle predette aree;
- ✓ per quanto riguarda, invece, **l'art. 201**, al comma **1-bis viene modificata la lettera g-bis**, che estende la casistica in cui la contestazione **immediata** delle violazioni **non è necessaria** ed è effettuata soltanto la notificazione per estremi. In particolar modo, comprese le fattispecie già indicate dal Codice all'art. 201, si enumerano anche le violazioni di cui agli **articoli**:
- **10** (veicoli eccezionali);
 - **40**, comma **11** (attraversamento pedonale);
 - **61** (dimensioni del veicolo);
 - **62** e **167** (limiti di massa del veicolo);
 - **72** (equipaggiamento dei veicoli a motore);
 - **78** (caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione);
 - **79** (efficienza del veicolo a motore);
 - **80** (revisioni);
 - **143**, **commi 11 e 12** (circolazione contromano);
 - **146**, **comma 3** (violazione della segnaletica stradale);
 - **147**, **commi 2-bis e 3** (passaggi a livello);
 - **158** (divieto di sosta e fermata, limitatamente al divieto di sosta riservata nei casi di cui all'art. 7, comma 1, lett. *d*) e al divieto di fermata);
 - **170** (trasporto di persone e animali su veicoli a due ruote);
 - **171** (uso del casco);
 - **193** (obbligo assicurativo);
 - **213** (obblighi conseguenti al sequestro del mezzo);
 - **214** (obblighi conseguenti al fermo amministrativo);

- **216** (sanzione accessoria del ritiro dei documenti di circolazione, della targa, della patente di guida o della carta di qualificazione del conducente);
- **217** (sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione).

In tali casi, come accennato, si può procedere all'accertamento della violazione **per mezzo di dispositivi omologati o altrimenti approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'Interno mediante apposito decreto, e alla notifica per estremi.** Nel predetto decreto dovranno essere dettagliate tutte le modalità applicative e di funzionamento dei dispositivi di rilevamento. Inoltre, sempre all'articolo 201 viene sostituito il comma *1-quinquies* onde consentire **che i dispositivi di telerilevamento possano accertare contemporaneamente due o più violazioni, se considerati idonei a seguito di approvazione od omologazione dei dispositivi stessi.**

Viene introdotto, inoltre, il **comma 5-ter**, che, prevedendo una clausola di salvaguardia per i casi di cui ai commi 1 e *1-bis*, dispone la non obbligatorietà della contestazione immediata quando le violazioni di cui agli articoli 175, commi 2, 7 lett. a) e 9 (violazioni commesse su autostrade o strade extra-urbane principali) e 176 commi 1, 2, lett. *a*) e *b*), 7, 9, 10, 11, 17 (in materia di condotta nella circolazione su autostrade o strade extra-urbane principali). In questo caso, se le suddette violazioni avvengono in punti specifici della strada (imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico, stazioni di esazione del pedaggio) sono accertate dagli organi di polizia stradale attraverso la visione delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza; **l'accertamento, pertanto, viene effettuato direttamente nel momento in cui la violazione viene registrata dagli impianti;** dev'essere inoltre acquisito un filmato avente data e orario certificati dall'operatore di polizia ovvero deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle ventiquattr'ore precedenti all'accertamento. Le modalità di acquisizione e conservazione delle immagini saranno definite con **decreto interministeriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali.**

Da ultimo si stabilisce che, nel caso dell'utilizzo delle suddette immagini, le violazioni che prevedono una sospensione della patente di guida (art. 218) come sanzione amministrativa accessoria, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia presenti per consentirne la contestazione immediata.

Viene modificato anche l'**art. 31** del decreto-legge n. 1 del 2012, istitutivo dell'elenco dei veicoli non assicurati, e viene previsto che esso sia accessibile anche per i comuni e per i soggetti di cui all'art. 12 del codice della strada (art. 10, comma 2).

Articolo 11 (*ex art. 6-bis*)
(Accertamento delle violazioni della velocità di navigazione)

L'**articolo 11**, introdotto durante l'esame in sede referente, disciplina le modalità di accertamento dell'inosservanza dei limiti di velocità nelle vie d'acqua della città di **Venezia**.

In particolare, **il comma 1**, in considerazione dell'esigenza di salvaguardia di **Venezia** e della sua laguna, prevede che per l'accertamento dell'inosservanza dei limiti di velocità nelle vie d'acqua, anche per la determinazione della velocità media su tratti determinati, possano essere utilizzate apparecchiature di rilevamento approvate o omologate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o da idoneo ente dallo stesso vigilato.

In base al **comma 2**, in via sperimentale, nelle more della conclusione della procedura di approvazione o omologazione, per un periodo di ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, possono essere utilizzate apparecchiature di rilevamento della velocità di navigazione previa istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti corredata di una relazione tecnica e delle certificazioni di enti riconosciuti o laboratori autorizzati delle prove alle quali le apparecchiature sono state sottoposte nonché di ogni altro elemento idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza delle stesse.

Il comma 3 stabilisce che al valore della velocità rilevato mediante le apparecchiature di cui ai commi 1 e 2 si applica una riduzione pari al 10 per cento con un minimo di 2 chilometri orari, che comprende anche la tolleranza strumentale.

In base al **comma 4** gli organi accertatori possono utilizzare le apparecchiature di cui al presente articolo anche senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti purché la violazione sia documentata con sistemi fotografici, videografici o analoghi che, nel rispetto della riservatezza dei dati personali, consentano di accertare, anche successivamente, fatti, circostanze e responsabile dell'illecito amministrativo, compresi i dati identificativi del mezzo nautico.

Da ultimo **il comma 5**, stabilisce che l'utilizzo delle apparecchiature di cui ai commi 1 e 2 è reso pubblico esclusivamente mediante previsione nei provvedimenti che fissano i limiti di velocità.

**Articolo 12 (ex art. 6-ter)
(Campagne di richiamo)**

L'articolo 12, introdotto in sede referente, disciplina le **campagne obbligatorie di richiamo di sicurezza** da parte dei **costruttori** degli autoveicoli, dei veicoli commerciali e dei relativi rimorchi e prevede l'istituzione di un apposito **elenco telematico** presso la Motorizzazione civile nel quale devono essere iscritti i veicoli per i quali le modifiche correttive non sono state ancora effettuate dopo 24 mesi dalla campagna di richiamo. Sono previste **sanzioni amministrative per chiunque circoli con un veicolo presente nell'elenco telematico**.

A tal fine, l'art. 12 introduce un **nuovo articolo 80-bis** nel **codice della strada**, il quale dispone, al comma 1, **l'obbligo per i costruttori dei veicoli**, in conformità agli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e unionale, di **garantire l'immediata adozione di adeguate misure correttive e di informazione per la totalità dei veicoli di categoria M, N o O** che hanno immesso sul mercato, hanno immatricolato o che sono entrati in circolazione nel territorio nazionale o dell'Unione europea, **per i quali sia stata valutata la presenza di un rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone**.

L'obbligo riguarda pertanto, in base all'art. 47 CdS, le seguenti categorie di veicoli.

- **cat. M:** gli **autoveicoli** per il trasporto di persone;
- **cat. N:** i **veicoli** per il **trasporto merci**;
- **cat. O:** i **rimorchi**

Le **misure correttive devono garantire che il veicolo non presenti più il rischio** e deve altresì essere svolta una **puntuale e diligente attività di informazione dei proprietari o utilizzatori** dei veicoli interessati, quali risultanti dall'archivio nazionale dei veicoli (di cui all'articolo 226 CdS).

Il comma 2 del nuovo art. 80-bis dispone che **l'operatore economico che dopo ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo per l'adozione di misure correttive, riscontri che su di un veicolo le stesse non siano ancora state effettuate, ha l'obbligo di inserire i relativi dati nell'elenco telematico**, istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e provvedere al suo aggiornamento.

*Si valuti l'opportunità di chiarire **chi** sia **l'operatore economico** su cui grava l'onere di riscontrare che non sono state fatte le necessarie modifiche ai veicoli richiamati e di inserire gli stessi veicoli nell'elenco telematico.*

Il comma 3 dell'art. 80-*bis* prevede la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 euro a euro 60.000, per ciascuna misura non adottata e salvo che il fatto costituisca reato, **per l'operatore economico che ometta di adottare le misure correttive di informazione e di inserimento e aggiornamento dei dati nell'elenco telematico.**

Il comma 4 dell'art. 80-*bis* rinvia ad un apposito **provvedimento della Direzione generale per la motorizzazione** e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione, da adottarsi **entro centottanta giorni** dalla data di entrata in vigore della legge, la disciplina delle **modalità di accesso all'elenco telematico da parte di operatori autorizzati** e di consultazione da parte degli organi di polizia e degli utenti.

Il comma 5 prevede, infine, l'applicazione della disciplina sanzionatoria di cui all'articolo 80, comma 14 del CdS, cioè la **sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694, per chiunque circoli con un veicolo presente nell'elenco telematico.**

Articolo 13 (ex art. 6-quater)
(Disposizioni sullo svolgimento di operazioni in materia di motorizzazione e il controllo sulle officine concessionarie del servizio di revisione dei veicoli a motore)

L'art. 13, introdotto in sede referente, prevede una **nuova disciplina dei compensi da riconoscere al personale della motorizzazione civile per le operazioni svolte** e la estende a ulteriori tipologie di operazioni.

L'art. 13 apporta due ordini di modifiche: la prima relativa ai compensi per i servizi resi dalla Motorizzazione civile, la seconda relativa alla disciplina delle officine concessionarie per le operazioni di revisione veicoli.

I servizi della Motorizzazione civile (commi 1, 2 e 5)

In dettaglio, il nuovo art. 13, al comma 1, apporta le seguenti **modifiche all'articolo 19 della legge n. 870 del 1986**, che disciplina i **servizi della motorizzazione civile**:

a) estende alle operazioni di cui ai numeri 7), 8), 9), 10), 11) e 12) della tabella 3 allegata alla legge, la possibilità (già prevista per le operazioni di cui ai numeri 1, 3, 4, 5 e 6) di poter **essere effettuate, a richiesta degli interessati, presso le sedi da essi predisposte**, con spese interamente a loro carico.

Di seguito si riporta la **tabella 3** con le voci richiamate:

TIPO DI OPERAZIONE	Tariffa
1)	Esami per conducenti di veicoli a motore
3)	Visite e prove di veicoli, prova idraulica per dispositivi di alimentazione a gas
4)	Visite e prove speciali di veicoli costruiti in unico esemplare o che presentino particolari caratteristiche, secondo quanto stabilito dalla Direzione generale della motorizzazione civile
5)	Omologazioni di veicoli; approvazione di autobus con carrozzeria diversa da quella di tipo omologato
6)	Omologazioni parziali approvazione ed omologazione di dispositivi e di unità tecniche indipendenti
7)	Esami per il conseguimento di titoli professionali di autorizzati della navigazione interna; esami per le patenti nautiche. Esami di revisione
8)	Accertamento idoneità tecnica di imprese costruttrici di navi, galleggianti e imbarcazioni; controllo tecnico delle navi galleggianti e imbarcazioni in costruzione
9)	Omologazione e approvazioni di imbarcazioni e relativi componenti ed accessori: omologazioni di motori marini
10)	Visite e prove iniziali, periodiche e straordinarie di motoscafi e imbarcazioni a motore, di navi e galleggianti; visite in corso di costruzione alle navi, galleggianti e imbarcazioni; controllo sulla produzione di imbarcazioni e di motori omologati
11)	Stazzatura di navi e galleggianti, di motoscafi e di imbarcazioni a motore
12)	Verifica di motori per motoscafi e imbarcazioni

Si **introducono inoltre i seguenti compensi** omnicomprendivi (anziché un'indennità oraria commisurata alla diaria di missione) **per il personale**

incaricato di tutte queste **operazioni elencate al comma 1**, con **funzione di titolare dell'attività**:

- **euro 350 lordi per ogni giornata completa di operazioni**, comprensiva delle sedute antimeridiana e pomeridiana;
- **euro 175 lordi per ogni giornata di operazioni**, svolta in **singola seduta antimeridiana o pomeridiana**;
- **euro 100 a titolo di rimborso forfettario delle spese di trasferta** per ogni giornata o frazione di giornata di attività, ivi compreso il rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato.

b) inserisce all'art. 19 citato, tre nuovi commi:

- con il **comma 1-bis**, al **personale** eventualmente incaricato dell'esecuzione di **funzioni ausiliarie e di supporto al titolare dell'attività**, con conseguente incremento del numero delle operazioni compiute in ogni giornata completa o singola seduta antimeridiana o pomeridiana, è **corrisposto il 40 per cento degli importi** di cui al comma 1, lettere *a)* e *b)*, **nonché il rimborso spese** di cui al comma 1, lettera *c)*.
- In base al **comma 1-ter**, qualora le **operazioni siano eseguite in orario di servizio antimeridiano**, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, è corrisposta la **sola quota riferita al rimborso forfettario** delle spese di trasferta di cui al comma 1, lettera *c)*. Nel caso in cui le **operazioni siano eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio**, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o di supporto, è **corrisposta la quota di cui al comma 1, lettera c)**, riferita al rimborso forfettario delle spese di trasferta, **oltre che il 50 per cento della quota di competenza** di cui ai commi 1, lettera *b)*, e *1-bis*.
- Il nuovo **comma 1-quater** estende l'applicazione delle disposizioni di cui ai commi 1, *1-bis* e *1-ter* anche all'esercizio delle funzioni ispettive e di **vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione** del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

c) conseguentemente **abroga** i commi 2, 3, 4 e 5 dell'art. 19, in materia di disciplina dei rimborsi in questione.

Il **comma 2** rinvia ad un **decreto del MIT**, sentite le organizzazioni sindacali, con l'obiettivo di massimizzare il livello del servizio reso all'utenza, **la disciplina del numero delle operazioni che compongono ogni giornata completa o ogni singola seduta antimeridiana o pomeridiana**.

Il **comma 5** prevede l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 1, **a decorrere dal giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto** previsto dal comma 2.

Le operazioni di revisione dei veicoli (commi 3-4-6)

Il **comma 3 dell'art. 13 novella l'art. 80, comma 10** del codice della strada in materia di **controlli sulle imprese autorizzate alla revisione dei veicoli a motore**, prevedendo che tali controlli **siano effettuati da personale abilitato del Dipartimento competente del MIT** e che siano **remunerati ai sensi dell'articolo 19, comma 1-*quater***, della citata legge n. 870 (*v. supra*). A tal fine, con il **decreto ministeriale** con cui vengono stabilite le tariffe della revisione saranno altresì **determinati gli importi, a carico delle officine**, che affluiscono all'apposito capitolo di pertinenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La mancata corresponsione di tali importi comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 430 ad euro 1.731.

Il **comma 4** rinvia ad un **decreto del MIT, di concerto con il MEF**, la determinazione degli **importi** e le **modalità di versamento alle entrate dello Stato utili a compensare il personale** per l'esercizio delle attività ispettive di cui al medesimo art. 19, comma 1-*quater*.

Il **comma 6** apporta conseguentemente una modifica alla tabella III.1 (Art. 242 – Accertamenti tecnici) allegata al titolo III **del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada** (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495), che elenca gli **accertamenti tecnici consentiti da parte dei dipendenti dei ruoli della Direzione generale della Motorizzazione civile, aggiungendovi i controlli sulle officine delle imprese e dei consorzi concessionari di revisioni** di cui alla lett. *c*).

Articolo 14 (ex art. 7)
(Modifiche in materia di monopattini e altri dispositivi)

L'art. 14 introduce **nuove disposizioni** sui **monopattini** e sui dispositivi di micromobilità elettrica simili (monoruota, *segway* e *hoverboard*).

Salvo quanto esposto *infra* nel testo, le principali novità introdotte sono:

- il **contrassegno** per tutti i **monopattini**;
- **obbligo** del **casco** per **tutti** i conducenti di monopattini;
- **divieto** di **uscire dai centri urbani**;
- **assicurazione obbligatoria** per la **responsabilità civile**.

L'art. 14 reca una **vasta risistemazione** della materia della **circolazione dei monopattini**, con ciò intervenendo sul tessuto normativo costituito dall'art. 1, commi **75** e **seguenti** della legge di bilancio per il 2020 (n. **160** del **2019**). Al proposito, una cospicua novella di quelle disposizioni era peraltro già intervenuta con il decreto-legge n. **121** del **2021**, sul cui art. **1-ter** v. il [relativo dossier](#).

Solo per comodità espositiva – e rinviando a ogni modo al **testo a fronte** in questo *dossier* per l'evidenza grafica delle modifiche proposte – si riporta il testo **attualmente vigente** del comma 75.

“75. I **monopattini** a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

- a) le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019;
- b) **assenza** di posti a sedere;
- c) **motore elettrico** di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;
- d) **segnalatore acustico**;
- e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-*quaterdecies*;
- f) la marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006”.

La prima modifica proposta è costituita – al comma **1** dell'articolo in commento – dalla **sostituzione** del **rinvio fisso al decreto MIT del 2019** con un **rinvio** più flessibile a un decreto MIT, consentendo così la modifica con la **medesima fonte** di quello attualmente indicato.

Resta fermo – poi – che i monopattini devono essere dotati non solo di segnalatore acustico (*clacson*) ma anche di **freccie direzionali** e **stop** (così come prescritto dall'art. **1**, **comma 75-bis** modificato nel 2021 e con effetti dal 30 settembre **2022** e salvo l'obbligo di adeguamento per quelli già in circolazione nel 2021 entro il 1° gennaio **2024**).

In ordine alle **zone** di **possibile circolazione** di tali mezzi:

- il comma **75-ter**, nella modifica proposta, dispone che resta ferma la competenza dei **comuni** (con **delibera di giunta**) di determinare, tra l'altro, le eventuali limitazioni in **determinate zone della città** e prevede che, in tal caso, il **gestore del servizio di noleggio** dei monopattini deve dotarli di **sistemi automatici** che ne impediscano il funzionamento al di **fuori da tali zone**;
- nel nuovo comma **75-undecies**, viene poi ribadito il **divieto di circolare sui marciapiedi** e – **senza deroghe** – quello di andare contromano;
- il comma **75-terdecies**, come modificato, limita in **modo netto** la guida dei monopattini alle **sole strade urbane connotate dal limite di velocità a 50 chilometri orari**. Vengono, quindi, soppresse le previsioni che consentivano la circolazione sulle piste ciclabili e nelle aree pedonali.

Mentre si conferma il **divieto** di circolazione ai monopattini con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75, il nuovo comma **75-quater** introduce il divieto di circolazione in **mancanza del contrassegno** e della **copertura assicurativa** previsti dai successivi e **nuovi commi**, rispettivamente, **75-vicies quater** e **75-vicies quinquies** (su cui v. *infra*).

Nella riformulazione del comma **75-novies**, l'**obbligo del casco protettivo** già previsto per i minorenni viene **esteso a tutti conducenti**⁶.

Oltre che per **intrinseci motivi di sicurezza**, questa disposizione è volta anche a superare l'orientamento dei **TAR** che hanno ritenuto che l'obbligo ai maggiorenni **non potesse essere imposto con delibera degli enti locali** (v., per esempio, TAR Toscana (FI), sez. I, 8 febbraio 2021, n. 215 e TAR Toscana (FI), sez. I, 19 aprile 2022, n. 524).

Ai sensi del nuovo comma **75-vicies quater**, i proprietari dei monopattini hanno l'**obbligo di richiedere apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto Poligrafico dello Stato** secondo le modalità previste da un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze**.

Tale decreto stabilisce altresì il **prezzo di vendita dei contrassegni**, il cui gettito è versato all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione alla spesa da destinare a compensazione del costo di produzione e di una quota di

⁶ Questa disposizione è di **contenuto identico** a quello contenuto nelle proposte di legge **Caré (a.C. 697)** e d'iniziativa dei Consigli regionali della **Lombardia (a.C. 634)** e della **Puglia (a.C. 1218)**, abbinate a quella qui in commento. Consimile contenuto è presente nella proposta di legge **Mascaretti e altri (a.C. 1030)**, anch'essa abbinata all'a.C. 1435. In senso **parzialmente differente** è orientato il Consiglio regionale del **Veneto**, la cui abbinata proposta di legge (a.C. **865**) prevede – sì – l'obbligo del casco per tutti i conducenti ma (mediante una modifica al comma **75-octies**) prevede che la guida del monopattino **sia - a ogni modo - riservata solo ai maggiorenni**.

maggiorazione da destinare esclusivamente alle attività previste dall'articolo **208**, comma **2**, del codice della strada (vale a dire – in estrema sintesi – campagne di educazione stradale nelle scuole).

Al **competente dipartimento del MIT** spetta invece di **fixare** i **criteri** e le **modalità** per la **stampa** e la **vendita** dei **contrassegni**, nonché i criteri di formazione delle **specifiche combinazioni alfanumeriche**. Il MIT deve acquisire il parere del **Ministero dell'interno**, al fine di assicurare la **tutela** degli interessi di **ordine pubblico**.

Sempre secondo il medesimo comma *75-vicies quater*, lo stesso dipartimento del MIT genera la **specifica combinazione alfanumerica univoca** da stampare sul supporto, tramite applicativo informatico dedicato. L'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 225, comma 1, lettera *b*), del codice della strada mantiene informazione della combinazione alfanumerica rilasciata e dei dati anagrafici del **proprietario del monopattino a questa associata**.

Salvo che il fatto costituisca **reato**, la **produzione** o **distribuzione abusiva** dei **contrassegni** è **illecito amministrativo** sanzionato con le somme di cui all'art. 101, commi 5 e 6, del codice della strada.

La clausola di consunzione appare riferirsi alla **costante giurisprudenza**, secondo la quale la **contraffazione** delle **targhe** – cui in larga misura i nuovi contrassegni sono assimilati – costituisce **falsità materiale** ai sensi degli artt. **477** e **482** del codice penale (falso in certificazioni amministrative): v., tra le tante, Cass., sez. V penale, 22 febbraio 2018, n. 20799; Cass. sez. V penale, 22 ottobre 2019, n. 1560; trib. Santa Maria Capua Vetere, 27 luglio 2018, n. 4212; corte app. Ancona, 9 maggio 2023, n. 950.

Il contrassegno deve essere esposto in modo **visibile** e il proprietario deve comunicare il **cambio** di **residenza** o di **sede** secondo le disposizioni dell'articolo 97, comma *3-bis*, del codice della strada, in quanto compatibili.

Sono sanzionate con la somma da **100** a **400** euro, ai sensi del comma *75-undevicies* come modificato:

- ✓ la circolazione **senza contrassegno**;
- ✓ la circolazione con **contrassegno non visibile, contraffatto o alterato**;
- ✓ la **mancata** comunicazione del cambio di residenza o di sede.

Peraltro, la stessa disposizione conferma la sanzione da **200** a **800** euro per la violazione della regola per cui i monopattini possono circolare **solo se conformi a quanto stabilito nel decreto attuativo del MIT**, aggiungendo ora che la stessa sanzione si applica nel caso di violazione dell'obbligo di dotazione di *clacson*, *frecce* e *stop*.

Il comma **75-viciesbis** – recante il rinvio per l'**applicazione delle sanzioni** agli artt. 194 e seguenti del codice della strada - viene poi modificato per includervi la menzione del comma **75-viciesquinquies** sull'**obbligo assicurativo** (v. *infra*).

Quanto poi alla **sosta**, viene modificato il comma **75-quinquiesdecies**. Viene ribadito **in generale il divieto di sostare sul marciapiede**. La possibilità di deroga al divieto – già attribuita ai comuni nel testo attualmente vigente – viene ora rimodulata.

Si prevede che sia permessa la sosta sul marciapiede, a condizione che esso, per **dimensione e caratteristiche**, lo **consenta, fermo restando** che nella parte **rimanente** del marciapiede sia assicurata la **regolare e sicura circolazione** dei **pedoni** e delle **persone con disabilità**. La destinazione a posteggio per i monopattini deve essere indicata con la prescritta **segnaletica verticale ed orizzontale**. Le aree di sosta riservate ai monopattini possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente sul sito *Internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati ai velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

Il nuovo comma **75-vicies-quinquies** dispone che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica **non possono essere posti in circolazione** se non siano coperti dall'**assicurazione per la responsabilità civile verso terzi** prevista dall'art. 2054 del codice civile⁷. Ne consegue il rinvio generale al codice delle assicurazioni private (decreto legislativo n. 209 del 2005). Tale **obbligo generale di assicurare il mezzo** concerne – dunque – sia le **imprese di noleggio**, sia i **proprietari singoli** che lo acquistino per **uso diretto e personale** o per altre finalità.

*Si valuti – pertanto - l'opportunità di coordinare il contenuto del comma con quello del comma 75-ter, la cui lett. a) attribuisce a una **deliberazione di giunta comunale** il compito di stabilire l'**obbligo di copertura assicurativa** per lo svolgimento del servizio di noleggio.*

Il **comma 2** dell'art. 14 qui in commento è dedicato infine ai **dispositivi di mobilità microelettrica diversi dal monopattino** (monoruota, *segway* e *hoverboard*).

Vi si stabilisce che essi **non possono circolare** se non conformi alle **caratteristiche tecniche e costruttive** e al di **fuori dell'ambito territoriale di sperimentazione** indicati in un **decreto del MIT**. Si ritiene che fino all'emanazione di un nuovo decreto ministeriale valga al proposito l'allegato 1

⁷ **Analoga** disposizione è contenuta nelle proposte d'iniziativa del Consiglio regionale della **Lombardia** (a.C. 634) e del deputato [Mascaretti e altri \(a.C. 1030\)](#).

annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019.

La **violazione** è sanzionata con la somma da **200** a **800** euro. Se poi il motore termico o elettrico ha una potenza nominale **superiore a 1 kilowatt** è prevista la **confisca** del mezzo.

Il disegno di legge governativo non tocca **altri** profili della disciplina dei monopattini. In particolare, si **conferma** la disposizione attuale che prevede che da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per poter circolare su strada pubblica, devono essere provvisti anteriormente di **luce** bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di **catadiottri** rossi (co. 75-*sexies*). Si conferma altresì la previsione che il conducente del monopattino debba circolare indossando **il giubbotto** o le **bretelle retroriflettenti ad alta visibilità**, di cui al comma 4-*ter* dell'articolo 162 del codice della strada (comma 75-*septies*) da mezz'ora dopo il tramonto e durante tutto il periodo dell'oscurità. Si **conferma** che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto **quattordici anni** di età (75-*octies*). Si conferma altresì il **divieto di trasportare altre persone**, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo (comma 75-*decies*).

Articolo 15 (ex art. 8) (Ciclabilità)

L'art. 15 reca una serie di disposizioni inerenti alla **circolazione delle biciclette**, principalmente mediante la modifica:

- di alcune **definizioni legislative**;
- dei **poteri dei comuni**;
- della **disciplina del sorpasso**.

L'art. 15 si compone di **due** commi.

Il comma 1 – a sua volta – si declina in lettere e numeri che portano una **pluralità di novelle** al codice della strada inerenti alla disciplina delle biciclette (nelle definizioni del medesimo codice: **velocipedi**).

Nel dettaglio:

- ✓ nelle **definizioni** di cui all'art. 2, comma 3, del codice della strada la lett. **E-bis**, già recante: “Strada urbana ciclabile: strada urbana a unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi” **ora** porta: **Strada urbana ciclabile**: strada urbana a unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi”. In sostanza, la **definizione si dilata perché vengono meno i necessari requisiti** della pavimentazione e del marciapiede nonché la segnaletica orizzontale;
- ✓ nelle **definizioni** di cui all'art. 3, comma 1:
 - il n. **7-bis**) già recante “Casa avanzata: linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli” viene **abrogato**;
 - il n. **12-bis** viene completamente **sostituito** in senso assai più **sintetico** e ora reca: “**Corsia ciclabile**: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, **idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade urbane** anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l’inserimento di una pista ciclabile”;
 - il n. **12-ter** viene interamente **sostituito** con il seguente: “Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane precedentemente a senso unico di marcia, **idonea a consentire la circolazione dei velocipedi in senso opposto**”. Anche in questo caso si tratta di una definizione più sintetica, volta a semplificare l’apparato dei requisiti definitivi;

- al n. **53-bis**, viene apportata una modifica tale per cui sono considerati utenti della strada **vulnerabili** anche i conducenti di **ciclomotori e motocicli**.

In pratica – salvo il rinvio a fine *dossier* per il testo a fronte – il nuovo art. 3, comma 1, n. 53-*bis* viene così riformulato:

“Utente vulnerabile della strada: pedoni, persone con disabilità, ciclisti, **conducenti di ciclomotori e motocicli** e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade”.

Tale modificazione appare essere stata suggerita dal contenuto di talune audizioni di soggetti espressione anche dei guidatori di mezzi a due ruote, i quali con una qualche frequenza sono vittime di sinistri sia a opera di conducenti di automobili sia per il dissesto della strada. V., al riguardo, l'[audizione di Alberto Pallotti del 14 novembre 2023](#) (minuto 1.50.25) e la sentenza del tribunale di Verona del 6 ottobre 2020, n. 2357/17, riferita a un sinistro che ha interessato una giovane conducente di un motociclo.

Conseguentemente, un'**analoga modificazione** testuale viene apportata all'art. **208, comma 4, lett. c)** del medesimo codice della strada a proposito della **destinazione dei proventi** delle sanzioni amministrative le violazioni stradali. Tale disposizione - infatti – stabilisce che una quota di tali somme sia destinata a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti vulnerabili, nel cui novero sono aggiunti i conducenti di ciclomotori e motocicli.

- dopo il n. 54 è aggiunto il seguente: **54-bis: Zona Ciclabile:** zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione con **priorità per i velocipedi**, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine;
 - dopo il n. 55 è aggiunto il seguente: **55-bis: Zona di Attestamento Ciclabile:** tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinata all'**accumulo e alle manovre dei velocipedi in attesa di via libera**;
- ✓ con riferimento ai **poteri dei comuni** nell'art. 7:
- al comma 1, la lett. **i-bis)** è interamente **sostituita** – ancora una volta in chiave di semplificazione – nel senso che l'ordinanza del sindaco può “stabilire su determinate strade precedentemente a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di **corsie ciclabili per doppio senso ciclabile**, nei soli casi in cui **non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili**”;
 - al comma 1, la lett. **i-ter)** è **abrogata**;

- sempre al comma 1, viene aggiunta una lett. ***i-quater***, dal seguente tenore letterale: “istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile”;
 - dopo il comma **11-bis** viene aggiunto il comma **11-ter**, ai sensi del quale i comuni provvedono a delimitare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, in cui sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h.
- ✓ con riferimento alla **segnaletica orizzontale**, all'articolo **40**, dopo il comma 5 viene inserito il seguente: «**5-bis**. Nella zona di attestamento ciclabile, la **prima striscia trasversale continua**, nel senso di marcia, indica il limite prima del quale i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l'obbligo di fermarsi mentre la **seconda striscia indica** il limite per i soli velocipedi, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche». In pratica si offre **alle biciclette una zona** nella quale esse – **e solo esse** – possono fermarsi al semaforo;
- ✓ con riguardo ai **dispositivi di segnalazione** delle biciclette, all'art. 68, il comma 2 viene sostituito da un testo che – per i casi di uso obbligatorio di luci e catadiottri – rinvia direttamente all'art. **152, comma 1**, anziché elencarli autonomamente;
- ✓ con riferimento alle **norme di comportamento**, si rammenti che all'articolo **143**, comma 2 è stabilito che “veicoli sprovvisti di motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al **margine destro della carreggiata**”.
- Il disegno di legge porta l'aggiunta di un comma **2-bis**, ai sensi del quale «la disposizione del comma 2 **non si applica** ai velocipedi nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui i velocipedi **possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata**. Nelle corsie ciclabili i velocipedi devono occupare la parte più esterna della corsia». In pratica, le biciclette non sono più – per così dire – soggette a un trattamento giuridico deteriore rispetto agli altri veicoli;
- ✓ sempre in tema di **norme di comportamento**, all'articolo 145 viene **sostituito** il dettato dei commi **4-bis** e **4-ter**, con il seguente:
- «**4-bis**. Nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili i conducenti dei **veicoli a motore** ammessi alla circolazione, nel rispetto delle regole generali della precedenza, devono **prestare particolare attenzione** ai pedoni e ai ciclisti»;

- «4-ter. I conducenti dei veicoli a motore devono dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua». La modifica saliente – qui – è al comma 4-bis, in cui il concetto della **particolare attenzione** prende il luogo dell'obbligo della precedenza;
- ✓ quanto alle norme sul **sorpasso**, all'articolo **148**, il comma **9-bis** è sostituito dal seguente: «9-bis. Il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con **adeguato distanziamento laterale** in funzione della velocità reciproca e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, **mantenendo**, ove le **condizioni della strada lo consentano**, la distanza di sicurezza di **almeno 1,5 metri**. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo». La menzione indicativa del **metro e mezzo** appare tratta anche dalla proposta di legge – abbinata a quella qui in commento – [Caré \(a.C. 697\)](#) e dalle abbinata proposte di legge [Berruto e altri 526](#), [Santillo 718](#) e [Iaria e altri 892](#), ai cui *dossier* e *iter* si rinvia (con annesse audizioni);
- ✓ in tema di comportamento agli **incroci**, all'articolo **150**, il comma **2-bis** è **abrogato**;
- ✓ in tema di guida **notturna** o in **condizioni di pericolo**, l'art. **153, comma 1, primo periodo**, viene e modificato nel senso di **sopprimere** il riferimento ai **solli veicoli a motore**, così estendendo gli obblighi di dotazione e accensione delle luci alle **bicilette**;
- ✓ con riguardo al **cambiamento di direzione** o di **corsia** o altre manovre, all'articolo **154**:
 - al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «; dette segnalazioni non devono essere effettuate nella zona di attestamento ciclabile»;
 - dopo il comma 3 è inserito il seguente: «3-bis. Ai conducenti di velocipedi è consentito cambiare direzione all'interno della zona di attestamento ciclabile per compiere le manovre consentite, nella sola fase di **rosso semaforico**»;
- ✓ all'articolo **182** (il quale inerisce precipuamente alle norme di **comportamento dei ciclisti**) vengono apportate essenzialmente modifiche di coordinamento:
 - al comma **1-bis** sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili»;
 - il comma **9-ter** è **abrogato**.

L'articolo **15, comma 2**, a sua volta, rimette la determinazione delle condizioni per la realizzazione della «corsia ciclabile» di cui all'articolo 3,

comma 1, numero 12-*bis*), del codice della strada nonché della relativa segnaletica, in ambito sia urbano che extraurbano, a un decreto del MIT, da adottare entro **60 giorni** dalla data di entrata in vigore della legge, sentita la Conferenza unificata.

Per come rappresenta la Relazione illustrativa, la previsione è stata introdotta con l'obiettivo specifico di tenere conto delle esigenze rappresentate in sede di Conferenza unificata e risolvere le criticità che potrebbero insorgere in sede applicativa. Al riguardo, i rappresentanti degli enti territoriali hanno evidenziato le diverse condizioni che le strade, urbane ed extraurbane, presentano in relazione al contesto territoriale di riferimento. Si pensi, a titolo esemplificativo, ad una strada extraurbana che non presenti le caratteristiche richieste per la realizzazione di una pista ciclabile e che, tuttavia, consenta la circolazione dei ciclisti in sicurezza, in quanto poco trafficata, a senso unico o caratterizzata dall'imposizione di ridotti limiti di velocità (v. pag. 20 dello stampato a.C. 1435).

Articolo 16 (ex art. 8-bis)
(Circolazione dei motocicli su autostrade e strade extraurbane principali)

L'art. 16 reca modifiche all'articolo 175, **secondo comma**, del codice della strada introducendo una **deroga** al divieto di circolazione sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali e sulle altre strade di cui al primo comma (art. 175), per alcune tipologie di **motocicli**, se condotti da un **soggetto di maggiore età**.

L'art. 16, introdotto in sede referente, novella l'art. 175 del codice della strada, introducendo, attraverso l'inserimento di un nuovo comma *2-bis*, una **deroga** al divieto di circolazione di cui al secondo comma, lettera *a*), del medesimo articolo.

Si ricorda che la lettera *a*), secondo comma, dell'art. 175 è stata sostituita dall'**art. 1, comma 1, lett. e-quater) del D.L. n. 121 del 2021**, che è intervenuto in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale. Secondo la nuova formulazione è **vietata** la circolazione sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1 dei velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata **inferiore a 150 cc** se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozette di cilindrata **inferiore a 250 cc** se a motore termico.

L'art. 16 derogando al suddetto divieto, **consente** la circolazione dei motocicli di cilindrata **non inferiore a 120 centimetri cubici** se a motore termico ovvero di potenza **non inferiore a 6 kW** se a motore elettrico. La deroga, come anticipato, opera solo se il conducente del motociclo è **maggiorenne**.

Articolo 17 (ex art. 9) (Passaggi a livello)

L'art. 17 concerne modifiche alle norme di **comportamento** in prossimità dei **passaggi a livello ferroviari**.

L'art. 17 reca diverse modificazioni di tipo puntuale ad articoli del codice della strada, con riferimento al comportamento dei conducenti in prossimità dei **passaggi a livello** (principalmente all'art. 147).

Più in particolare, le novelle interessano (e salvo – per migliore chiarezza – il rinvio al testo a fronte in chiusura del presente *dossier*):

- l'art. 25, in tema di **attraversamenti** e **uso** della sede stradale⁸. Al riguardo, viene inserito un nuovo comma **1-sexies**, ai sensi del quale “nel caso in cui l'attraversamento comporti un'altezza libera inferiore a quella minima prevista dalle norme per le costruzioni, il segnalamento, realizzato secondo le modalità previste dal regolamento, deve essere definito con apposita convenzione tra gli enti proprietari delle infrastrutture interessate dall'attraversamento stesso”;
- l'art. 40, in tema di **segnaletica orizzontale**. Al riguardo, nel comma 5, vengono soppresse le parole “o il segnale di passaggio a livello” e infine vengono aggiunte le seguenti: «nonché in corrispondenza dei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi o del segnale “fermarsi e dare precedenza». In pratica la nuova formulazione del comma 5 sarebbe la seguente:
 “Una striscia **trasversale continua indica** il limite prima del quale il **conducente ha l'obbligo di arrestare** il veicolo per rispettare:
 - le prescrizioni semaforiche
 - o il segnale di "fermarsi e dare precedenza"
 - ovvero un segnale manuale del personale che espleta servizio di polizia stradale,
 - nonché, in corrispondenza dei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi, o del segnale “fermarsi e dare precedenza”.

Si ricorda che la giurisprudenza è orientata nel senso che il conducente in prossimità dei **passaggi a livello** deve attenersi alla **massima cautela** anche con riguardo all'**imprudenza altrui, se prevedibile** (Cass., sez. IV penale, 20 febbraio 2015, n. 14145).

⁸ La giurisdizione sui rapporti controversi tra privati e pubblica amministrazione in ordine alla **fruibilità del passaggio a livello** spetta al giudice ordinario: v. Cass., sez. un. civili, 10 novembre 2022, n. 33242.

- l'art. **44**, dedicato proprio ai **passaggi a livello**. Al proposito, viene inserito un comma **2-bis**, secondo cui “in corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere può essere collocato, sulla destra della strada, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso a due luci rosse lampeggianti alternativamente che entra in funzione, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica, per avvertire in tempo utile del passaggio del treno. L'installazione di tali dispositivi è **obbligatoria** in caso di **visibilità insufficiente**”⁹;
- l'art. **145**, sulla **precedenza**. Per ragioni di coordinamento al comma **7**, le parole: «ferroviarie o» sono soppresse;
- l'articolo **147**, dedicato al **comportamento ai passaggi a livello**¹⁰. Al riguardo, il disegno di legge propone una **cospicua serie di modifiche**. Il comma **2** è **sostituito** dal seguente:
«2. Prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere o semibarriere e senza dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44, gli utenti della strada:
 - a) nei casi in cui la segnaletica indichi il solo obbligo di dare la precedenza, devono assicurarsi che nessun treno sia in vista e, in caso affermativo, attraversare rapidamente il passaggio a livello; in caso contrario devono fermarsi, prima della linea di arresto discontinua, senza impegnare il passaggio a livello e riprendere la marcia dopo il passaggio del treno;
 - b) nei casi in cui la segnaletica indichi l'obbligo di fermarsi e dare la precedenza, devono fermarsi, in ogni caso, prima della linea di arresto continua e attraversare rapidamente il passaggio a livello solo nel caso in cui non vi sia alcun treno in vista».

Inoltre, **dopo** il comma **2** è inserito il seguente:

2-bis. Nel caso di passaggi a livello senza barriere o semibarriere dotati dei dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44, gli utenti della strada devono fermarsi prima della linea di arresto continua qualora tali dispositivi siano in funzione».

⁹ La giurisprudenza è incline, al riguardo, a ritenere che, comunque, l'esercente di un servizio ferroviario sia responsabile della relativa sicurezza e assume pertanto una posizione di garanzia non solo nei confronti del personale dipendente e dei viaggiatori, ma anche nei riguardi di **terze persone che vengano in contatto con la ferrovia**, ogni qual volta il suo esercizio determini situazioni di pericolo eccedenti il normale rischio collegato all'attività. Conseguentemente, la mancata predisposizione degli obbligatori dispositivi acustici e luminosi in **prossimità di un passaggio a livello con barriere**, posizionato dopo una curva, in relazione alle lesioni riportate dal conducente di un ciclomotore colpito dalle barriere medesime, lo espone a responsabilità (Cass. sez. IV penale, 13 febbraio 2008, n. 10857).

¹⁰ La giurisprudenza è orientata al riguardo nel senso che il conducente deve **sempre mettersi in condizione di fermarsi senza impegnare i binari** (Cass., sez. III civile, 10 novembre 2015, n. 22889).

Indi, il comma **3** è **sostituito** dal seguente:

«3. Gli utenti della strada **non devono impegnare o attraversare un passaggio a livello protetto con barriere o semibarriere** quando:

- a) le barriere o le semibarriere siano chiuse o in movimento di chiusura;
- b) le barriere o le semibarriere siano in movimento di apertura;
- c) siano in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44;
- d) siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo»;

Poi ancora, al **comma 3-bis**, le parole: «dal comma 3» sono **sostituite** dalle seguenti: «dai commi 2-*bis* e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa,» e le parole: «conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento» sono sostituite dalle seguenti: «approvati od omologati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

Dopo il comma 3-bis, ancora, è aggiunto – in tema di **sanzioni** - il seguente: «**3-ter**. L'accertamento delle violazioni delle disposizioni di cui ai commi 2-*bis* e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa, può essere effettuato dopo almeno tre secondi dall'entrata in funzione dei medesimi dispositivi»;

Al comma **4**, dopo le parole: «Gli utenti della strada» sono inserite le seguenti: «non devono impegnare un passaggio a livello quando non hanno la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'attraversamento e, in ogni caso,»; indi, dopo le parole: «arresto forzato del veicolo» sono inserite le seguenti «o di intrappolamento tra le barriere,» e dopo le parole: «portarlo fuori dei binari» sono inserite le seguenti: «, eventualmente anche abbattendo le barriere,»;

Il **comma 5** è sostituito interamente dal seguente:

«5. Chiunque, in violazione delle disposizioni dei commi 2, 2-*bis* e 3, lettere *a)*, *c)* e *d)*, impegna o attraversa un passaggio a livello con o senza barriere o semibarriere è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. La medesima sanzione si applica in caso di violazione delle disposizioni del comma 4, primo periodo. Chiunque, in violazione delle disposizioni del comma 3, lettera *b)*, impegna o attraversa un passaggio a livello con barriere o semibarriere è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344».

Al **comma 6**, dopo le parole: «in una violazione di cui al comma 5» sono inserite le seguenti: «, primo e secondo periodo,»;

Anche il comma 6-*bis* è interessato da una sostituzione integrale:

«6-bis. L'installazione dei dispositivi di cui al comma 3-bis è consentita anche al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, a sue spese, previa convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada».

In chiusura, l'art. 9 in commento, stabilisce che dalla sua attuazione **non** devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e che gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla **manutenzione**.

Articolo 18 (ex art. 9-bis)
(Attraversamento persone con disabilità visiva)

L'art. 18 prevede misure per **facilitare l'attraversamento pedonale delle persone con disabilità visiva.**

In dettaglio, l'**articolo 18** (introdotto in sede referente) **modifica l'art. 41, comma 5**, primo periodo del **codice della strada** prevedendo che, al fine di **agevolare la mobilità delle persone con disabilità visiva**, gli **attraversamenti pedonali semaforizzati** possano essere dotati di **segnalazioni acustiche di indicazione dello stato di accensione delle luci**, nonché di **guide tattili a pavimento idonee all'individuazione dei pali di sostegno delle lanterne semaforiche.**

Si ricorda che il richiamato **comma 5 dell'art. 41 del Cds** prevede attualmente che gli attraversamenti pedonali semaforizzati possano essere genericamente dotati di segnalazioni acustiche per non vedenti. Le luci delle lanterne semaforiche pedonali sono a forma di pedone colorato su fondo nero. I colori sono:

- a) rosso, con significato di arresto e non consente ai pedoni di effettuare l'attraversamento, né di impegnare la carreggiata;
- b) giallo, con significato di sgombero dell'attraversamento pedonale e consente ai pedoni che si trovano all'interno dell'attraversamento di sgombrarlo il più rapidamente possibile e vieta a quelli che si trovano sul marciapiede di impegnare la carreggiata;
- c) verde, con significato di via libera e consente ai pedoni l'attraversamento della carreggiata nella sola direzione consentita dalla luce verde.

Articolo 19 (*ex art. 9-ter*)
(Modifiche in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie)

L'**articolo 19**, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, reca alcune disposizioni volte a potenziare le misure per garantire la sicurezza nelle gallerie ferroviarie.

In particolare l'articolo in questione prevede che, in caso di incidente, i gestori assicurano, con oneri a proprio carico, l'accessibilità in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco alle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri, mediante la predisposizione di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche e idonee. A tal fine, sulla base dell'analisi e della ricognizione delle specifiche situazioni territoriali, i gestori predispongono, in collaborazione con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, il programma annuale recante le modalità operative di accesso in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco. Di tali programmi i gestori informano annualmente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

Articolo 20 (ex art. 10)
***(Modifiche delle norme di comportamento a tutela della sicurezza delle
persone esposte al traffico)***

L'**articolo 20**, in materia di **modifica di norme di comportamento a tutela delle persone esposte al traffico** novella la disciplina del previgente Codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. In particolare, l'articolo introduce quale misura di regolazione della circolazione stradale, un nuovo sistema di rallentamento del flusso veicolare (cosiddetta *safety car*). L'articolo dispone altresì il divieto di superamento, in determinati casi, dei veicoli di polizia e di soggetti autorizzati preposti a garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione sotto pena di sanzioni amministrative.

L'**articolo 20**, modificativo del decreto legislativo n. 285 del 1992, consta di un unico comma, recante modifiche agli articoli **43** e **177** del suddetto decreto, rispettivamente alla lettera *a*) e alla lettera *b*).

L'**articolo 20 comma 1 lettera a)**, inserisce il comma 5 all'articolo **43** del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di segnalazione alla circolazione da parte degli agenti di traffico inserendo la **protezione degli operatori stradali come ulteriore fattispecie** rispetto a quelle che permettono agli organi di polizia stradale, ai sensi dell'articolo 12 del codice della strada e ai soggetti autorizzati, di **fermare** o **rallentare** la circolazione stradale.

Il comma successivo, il **5-bis**, autorizza l'uso di veicoli appartenenti agli organi di polizia stradale indicati nell'articolo 12, commi 1, 2 e 3, così come dei soggetti che hanno ottenuto l'abilitazione come definito nel paragrafo **3-bis** dello stesso articolo 12. Questi **veicoli**, al fine di prevenire situazioni pericolose causate dalla presenza di persone sulla strada, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o da altri eventi imprevisti, possono essere **impiegati per regolare il traffico su strade con corsie indipendenti o separate da spartitraffico**.

Il comma **5-ter**, infine, prescrive l'ausilio di un dispositivo supplementare di forma rettangolare a luce lampeggiante, denominato *safety car*, per i veicoli impegnati nelle attività disciplinate al comma di cui sopra. Le modalità di rallentamento graduale della marcia e di regolazione del flusso veicolare sono stabilite tramite decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'interno, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

L'**articolo 20, comma 1, lettera b)** prevede l'introduzione di due commi aggiuntivi all'articolo **177** del decreto legislativo n. 285 del 1992 in materia di circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o

antincendio e delle autoambulanze. In particolare il comma **3-bis** prescrive il divieto di superamento dei veicoli di cui al comma **5-bis** dell'articolo 43 introdotto dal presente decreto legge.

Il comma **5-bis** stabilisce, infine, l'applicazione di una sanzione amministrativa consistente nel pagamento di una somma da euro 167 a euro 665 in caso di violazione delle disposizioni del comma **3-bis** del decreto in esame. Se la violazione riguarda, invece, le disposizioni del comma in esame, si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. La sospensione della patente viene raddoppiata, passando da tre a sei mesi, nel caso in cui le violazioni siano commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni.

Articolo 21 (*ex art. 11*)
(Modalità d'uso dei pannelli a messaggio variabile)

L'**articolo 21**, modificando l'**articolo 41 del codice della strada**, introduce i commi **19-bis**, **19-ter** e **19 quater**, al fine di rendere attuabile l'uso dei segnali luminosi e dei segnali a messaggio variabile con valore prescrittivo quando recano indicazioni di pericolo e di prescrizione.

Nello specifico, l'articolo in esame **inserisce** all'**articolo 41 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285** (che disciplina i segnali luminosi) i commi **19-bis**, **19-ter** e **19-quater**.

Il **comma 19-bis**, ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal Codice della strada, detta prescrizioni per assicurare il **regolare funzionamento dei segnali** luminosi di pericolo e di prescrizione nonché dei segnali a messaggio variabile.

Il **comma 19-ter** stabilisce la funzionalizzazione dei segnali a messaggio variabile citati allo scopo di fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione, nonché ulteriori informazioni utili alla guida. In particolare, si introducono disposizioni finalizzate a **precisare le modalità di funzionamento** dei segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e dei segnali a messaggio variabile al fine di consentire l'individuazione dell'arco temporale di riferimento dell'attivazione dei pannelli per l'accertamento delle violazioni stradali.

Sul punto si precisa che tale funzionalità necessita esclusivamente di una diversa modalità di registro e archivio delle operazioni di accensione, spegnimento o di modifica del contenuto del messaggio cui le amministrazioni interessate provvedono nell'ambito delle proprie risorse di bilancio o, qualora si tratti di società, nell'ambito del contratto di servizio.

A fronte di ciò dalla data di entrata in vigore della disposizione sarà, pertanto, possibile sanzionare i comportamenti posti in essere in violazione dei predetti messaggi.

Da ultimo si prevede che nei comuni classificati a vocazione turistica le informazioni fornite attraverso i segnali a messaggio variabile possono prevedere anche l'impiego alternato di lingue straniere.

Il **comma 19-quater** prevede, infine, una specifica **clausola di invarianza finanziaria**, ove si stabilisce che dall'attuazione di quanto previsto dai commi **19-bis** e **19-ter** non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione

Articolo 22 (ex art. 12)***(Misure per contrastare il fenomeno del contromano, obbligo di destra rigorosa per i mezzi pesanti e divieto di occupazione della sede stradale)***

L'art. 22, comma 1 dispone che, al fine di contrastare il fenomeno del **contromano**, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà adottare un decreto che definisca le caratteristiche, le modalità ed i tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria da installare nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di possibile imbocco in contromano.

Il comma 3 aggiunge un secondo periodo **all'art. 176, comma 9**, del Codice della strada, il quale prevede che nei tratti autostradali nei quali vige il divieto di sorpasso, i conducenti per cui vale il predetto divieto, debbano impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata, a prescindere dal numero di corsie di cui la stessa si compone.

Il comma 4, infine, apporta modifiche **all'art. 20 del codice della strada**, per introdurre l'ipotesi del "pregiudizio della sicurezza stradale" fra le condizioni che possono comportare il diniego del rilascio dell'autorizzazione per l'occupazione della sede stradale nelle zone di rilevanza storico-ambientale.

In particolare, **il comma 1 dell'art. 22**, attribuisce ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che dovrà essere adottato entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, la competenza sulla definizione delle caratteristiche, delle modalità e dei tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria che dovrà essere installata nelle strade a doppia carreggiata, ed in particolare nei punti di possibile imbocco in contromano.

A seguito delle modifiche approvata in sede referente si prevede inoltre, con l'introduzione del comma 2, che qualora dalla circolazione contromano di un veicolo, in corrispondenza delle curve, dei raccordi convessi o in ogni altro caso di limitata visibilità, derivi un incidente con morti o lesioni personali gravi o gravissime, è sempre disposta la confisca del veicolo in questione.

Il comma 3 dell'art. 22, aggiungendo un nuovo periodo all'articolo **176, comma 9, del decreto legislativo n. 285 del 1992**, introduce l'obbligo, per i destinatari del divieto di cui **all'art. 148, comma 14, del Codice della Strada**, di occupare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso, a prescindere dal numero di corsie presenti nella carreggiata stessa.

Al riguardo, l'art. **148 comma 14** del codice della strada prevede il divieto di sorpasso per i conducenti di veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, oltre che nei casi previsti dall'art. 148 commi da 1 a 13, anche nelle strade o nei tratti di esse in cui il divieto sia imposto dall'apposito segnale.

Il **comma 4 dell'art. 22**, infine, modifica **l'art. 20, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992**, introducendo quale ulteriore condizione ostativa ai fini dell'autorizzazione per l'occupazione della carreggiata nelle strade di cui **all'articolo 2 comma 2 lett. e) e f)**, il rischio che l'occupazione rechi pregiudizio alla sicurezza stradale, nelle zone di rilevanza storico-ambientale.

L'articolo 20 del Codice della strada già prevedeva, quale condizione di diniego della predetta autorizzazione, la circostanza che l'eventuale occupazione potesse determinare un intralcio alla circolazione.

Per ciò che concerne il tipo di strade alle quali la norma, così come modificata, si riferisce, si fa riferimento alle strade di tipo *e)* ed *f)*, così come identificate dall'articolo 2 comma 2 del Codice della Strada, e cioè le strade urbane di quartiere e le strade locali.

Articolo 23 (ex art.13) **(Disciplina della sosta)**

■ L'art. 23 concerne modifiche alle norme inerenti alla **sosta dei veicoli**.

L'art. 23 reca diverse modificazioni di tipo puntuale ad articoli del **codice della strada**, con riferimento alla **sosta dei veicoli** e principalmente all'art. 7, che inerisce alla circolazione nei **centri abitati**.

Più in particolare, le novelle interessano (e salvo – per migliore chiarezza – il rinvio al testo a fronte in chiusura del presente *dossier*):

- l'art. 7, al quale sono apportate numerose modificazioni¹¹. In dettaglio,
 - al **comma 1, lettera d)**, numero **4)**: sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «o alla ricarica di tali veicoli». Il senso è – dunque – che l'ordinanza del sindaco¹² può individuare aree destinate non solo alla sosta dei **veicoli elettrici** ma anche alla loro **ricarica**;
 - al **comma 1, lettera d)**, il numero **5)** è sostituito dal seguente: «5) dei veicoli, per la salita e la discesa dei passeggeri o per il carico e lo scarico delle cose, in prossimità di stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, capilinea del trasporto pubblico e altri luoghi di interscambio o di attrazione di flussi rilevanti;». Anche in questo caso di tratta dell'aggiornamento dei contenuti del provvedimento consentito al sindaco;
 - al **comma 1, la lett. f)** è **sostituita** nel senso che l'ordinanza del sindaco può stabilire, **previa deliberazione della giunta**, fasce di sosta laterale e parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma di denaro; con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuati le modalità di riscossione del pagamento e, in particolare, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta, le categorie dei veicoli esentati nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'[articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281](#), i limiti massimi delle tariffe». Al riguardo v. *infra*, le considerazioni in ordine alla modifica del comma 8;
 - alla **lett. g)**, la parola: «cose» è sostituita dalla seguente: «merci»;

¹¹ Per **ulteriori modifiche** all'art. 7, si v. la scheda sull'art. 14 del presente provvedimento.

¹² Vale la pena rammentare che i provvedimenti sono materialmente di spettanza del **dirigente** preposto, ai sensi del decreto legislativo n. 267 del 2000. Al proposito, v. Cass., sez. II civile, 9 giugno 2010, n. 13885 e TAR Veneto (VE), sez. I, 3 aprile 2013, n. 494.

- il **comma 5**, per motivi di **coordinamento** con la sostituzione della **lett. f)**, è abrogato;
- al **comma 6** è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Tali aree sono considerate ad uso pubblico nel caso in cui l'accesso sia indiscriminato, ancorché subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili»;
- al **comma 8**, dopo il primo periodo è inserito il seguente: «Il comune individua con **motivata determinazione** la **quota di aree destinate al parcheggio senza custodia o senza dispositivi** di controllo, tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento, anche con limitazione temporale della durata del parcheggio».

Come espone la **Relazione illustrativa**, la novella è volta a risolvere l'indeterminatezza della quota-parte di stalli **non assoggettati a tariffazione**, prevedendo che i comuni individuino con **motivata determinazione** le aree destinate al parcheggio senza custodia e senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento in conformità alla **giurisprudenza consolidata** sul punto¹³;

- l'articolo **42**, il cui comma 2 è sostituito dal seguente: «Sono altresì **segnali complementari** i dispositivi e gli interventi sull'infrastruttura stradale che comunque contengono un elemento di segnalamento, destinati a impedire la sosta, a moderare il traffico o a rallentare la velocità dei veicoli». In questo caso si tratta di una modifica volta a **dilatare la definizione** di segnale complementare;
- l'articolo **188**, il cui comma **3-bis** – aggiunto con il decreto-legge n. **121** del 2021 - è ora sostituito dal seguente: «**3-bis.** Ai veicoli al servizio di persone con disabilità titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, fermi restando gli stalli a essi riservati, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento». La portata innovativa della disposizione – evidenziata anche nella Relazione illustrativa – sta nella possibilità per i disabili di parcheggiare gratis ovunque, **senza dover verificare l'indisponibilità** degli stalli loro riservati.

¹³ Al proposito, la facoltà per il legislatore di **abilitare i comuni** a imporre il pagamento per la sosta è stata ritenuta pienamente legittima (e – pertanto – non in contrasto con l'art. 16 Cost.) dalla **Corte costituzionale** nella sentenza n. **66 del 2005**. Tuttavia, la **Cassazione (sezioni unite civili, 9 gennaio 2007, n. 116)** ha ritenuto che i comuni - fuori delle zone definite come aree pedonali o a traffico limitato o di quelle definite "A" dall'art. 2 d.m. Lavori pubblici 2 aprile 1968 n. 1444 – **non possano istituire soltanto parcheggi a pagamento senza** che su parte delle medesime aree o nelle immediate vicinanze siano riservati spazi adeguati destinati alla **libera sosta**. Peraltro, secondo la Cass., sez. VI civile, 24 novembre 2014, n. 24938 l'obbligo per i comuni, previsto dall'art. 7, comma 8, del decreto legislativo n. 285 del 1992, di istituire aree di parcheggio gratuito e libero nelle immediate vicinanze di quelle in cui venga previsto il parcheggio a pagamento è **derogabile** per le zone di **particolare rilevanza urbanistica**, opportunamente individuate e delimitate con delibera della Giunta comunale, nelle quali ricorrano esigenze e condizioni particolari di traffico che permettano di qualificare come "satura" una determinata strada, sicché, in ragione della presenza di non trascurabili "attrattori di traffico".

Articolo 24 (ex art. 14)

(Modifiche in materia di sanzioni delle violazioni della sosta e delle ZTL)

L'art. 24, novella l'articolo 7 del codice della strada, relativo alle **sanzioni** per le violazioni alla disciplina della **sosta nei centri abitati**, fissando un **tetto massimo** nel caso di reiterazione della violazione.

Si **rimodulano**, inoltre, le sanzioni per le violazioni della limitazione della circolazione in **zone a traffico limitato e nelle aree di parcheggio**, nel caso di **insufficiente pagamento** della somma prevista e si disciplinano le modalità di **recupero delle tariffe non corrisposte**.

L'art. 24 inasprisce - altresì - le **sanzioni pecuniarie e accessorie** previste per le fattispecie di sosta e fermata vietate dall'art. 158 del medesimo codice negli **spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide e negli spazi o nelle corsie riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus e dei mezzi TPL**.

In sede referente sono state **soppresse le deroghe**, che erano previste nel testo iniziale, all'applicazione della disciplina della **devoluzione delle maggiorazioni delle sanzioni**, di cui all'art. 208 del codice, la quale pertanto si applica regolarmente a tutte le fattispecie previste.

L'art. 24 modifica i seguenti articoli del codice della strada:

- l'art. 7, relativo alla **regolamentazione della circolazione nei centri abitati**;
- l'art. 158, relativo al **divieto di fermata e di sosta dei veicoli**.

I) *Modifiche all'articolo 7 (art. 24, comma 1, lettera a)*

a. *Le sanzioni per la sosta vietata nei centri abitati*

In dettaglio, con le **novelle apportate all'articolo 7, comma 14**, del codice della strada, vengono **modificate alcune delle sanzioni previste in caso di sosta vietata nei centri abitati**, che attualmente variano da € 42 ad € 173:

- si **conferma**, come già previsto attualmente (dal comma 15 dell'art. 7), che la **sanzione pecuniaria per sosta vietata si applica per ogni periodo di 24 ore per il quale si protrae la violazione**;

In proposito, la Corte costituzionale, con sentenza interpretativa di rigetto n. [111 del 2018](#), ha dichiarato **non fondata** la questione di legittimità costituzionale del comma 15 dell'art. 7 del codice della strada, in riferimento all'art. 3 Cost.

- si conferma nel caso di violazione per **superamento dei limiti temporali di sosta**, la sanzione amministrativa va **da € 26 a € 102**, mentre si introduce una **novella** relativamente all'ipotesi che **tale violazione si protragga nel**

tempo, disponendo che la **sanzione** si calcoli **moltiplicando l'importo** indicato per il numero intero di periodi di tempo massimo consentito compresi dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento e comunque fino a un **importo massimo pari al quadruplo** degli importi.

b. Le sanzioni per le violazioni inerenti all'ingresso nelle ZTL

Con il **nuovo comma 14-bis** si conferma che, in caso di **ZTL** (prevista dal comma 9 dello stesso articolo 7), per l'ipotesi di **mancato pagamento dell'intera somma prevista** si applica la **sanzione** amministrativa **da euro 83 ad euro 332** (analogamente a quanto previsto attualmente) e, al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, **la sanzione è maggiorata di una somma corrispondente alla tariffa dell'intero periodo tariffato per giorno di calendario in cui avviene l'accertamento**; anche in questo caso, la sanzione e la relativa maggiorazione si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore per il quale si protrae la violazione. Con una modifica approvata **in sede referente è stata soppressa la previsione** che a tale **maggiorazione non si applicasse l'articolo 208 del CdS**, in tema di **devoluzione** allo Stato e agli altri soggetti ivi elencati dei **proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie**, la quale ultima pertanto si applica alla maggiorazione in questione.

Qualora la violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata sia per **insufficiente pagamento della somma prevista**, le **sanzioni** sono così **ridefinite dal nuovo comma 14-ter**, **innovando rispetto alle disposizioni vigenti**:

- **non si applica la sanzione** nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga **entro il 10 per cento del tempo** per cui è stata corrisposta la tariffa;
- la **sanzione** (che va da € 83 a € 332) è **ridotta del 50 cento** se l'accertamento della violazione avviene oltre il 10 per cento ed **entro il 50 per cento del tempo** per cui è stata corrisposta la tariffa;
- si applica **l'intera sanzione** nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga **oltre il 50 per cento del tempo** per cui è stata corrisposta la tariffa.

In questi ultimi due casi, in base al nuovo comma 14-*quater*, **si procede altresì al recupero della tariffa non corrisposta** applicando una **maggiorazione** dello stesso importo non pagato e le **sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione**.

c) Le sanzioni per le violazioni della sosta tariffata nelle aree di parcheggio

Il **novellato comma 15 dell'articolo 7 CdS**, dispone che la **sanzione da € 42 ad € 173** si applichi anche **in caso di violazione della sosta tariffata nelle aree di parcheggio** (si tratta dell'ipotesi prevista dal comma 1, lettera *f*), dell'articolo 7, che consente alla Giunta comunale di stabilire aree destinate al parcheggio, sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta anche senza custodia del veicolo).

In tali casi, al fine di consentire **il recupero della tariffa non corrisposta**, se la violazione consiste nel **mancato pagamento dell'intera somma prevista, la sanzione è maggiorata** di un importo pari alla tariffa corrispondente all'intero periodo **tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento**.

Quando invece la **violazione** della sosta tariffata consista nel **pagamento insufficiente**, si applica la seguente disciplina:

- a) **non si applica alcuna sanzione** nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa;
- b) **si applica la sanzione ridotta nella misura del 50 per cento** nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa;
- c) **si applica l'intera sanzione** nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa.

Negli due casi *b*) e *c*) testé citati, allo scopo di consentire il **recupero della tariffa non corrisposta**, le **sanzioni** previste sono **maggiorate** di un importo corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento.

Quando la **sosta senza pagamento** o con **pagamento insufficiente** si **protragga oltre le ore 24** del giorno dell'accertamento, **le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione**.

Anche in questo caso, con una modifica approvata **in sede referente** è stata **soppressa la previsione** che a tali **maggiorazioni non si applicasse l'articolo 208 del CdS**, cioè la disciplina generale della **devoluzione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie**.

Nei casi in cui la sosta tariffata sia anche limitata nella durata massima, si applica la **sanzione da € 26 a € 102** secondo le disposizioni indicate nell'ultimo periodo del comma 14, quindi **fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi**.

II) *Modifiche all'articolo 158 del codice della strada, sulle sanzioni per divieto di fermata e di sosta dei veicoli negli spazi riservati agli invalidi (articolo 24, lettera b)*

L'art. 24, lettera *b*) del testo approvato dalla Commissione, **inasprisce le sanzioni pecuniarie e accessorie** previste per violazioni relative a **sosta e fermata**, di cui all'articolo 158 del codice della strada. In particolare viene novellato il comma 4-*bis* dell'art. 158, che definisce le sanzioni per la **sosta negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi**, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli.

Attualmente è prevista per queste violazioni, dal comma 4-*bis* dell'articolo 158, la sanzione amministrativa da € 80 a € 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da € 165 a € 660 per i restanti veicoli.

Con la **novella al comma 4-*bis* dell'articolo 158**, le **sanzioni** vengono così **incrementate**:

- per le violazioni da parte di **ciclomotori e motoveicoli**, le sanzioni vanno **da € 165 a € 660**;
- per le violazioni da parte dei **restanti veicoli**, **da € 330 a € 990**.
- il **nuovo comma 5-*bis* incrementa le sanzioni** per la violazione del divieto **di sosta e di fermata sulle intersezioni** (di cui al comma 1, lettera *f*), e per il **divieto di sosta e di fermata negli spazi o nelle corsie riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus e di tutti i mezzi TPL**, di cui al comma 2, lettere *d*) e *h*). Si tratta di fattispecie attualmente ricomprese al comma 5 e punite con la sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra 41 e 168 euro per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e tra 87 e 344 euro per i restanti veicoli; tali sanzioni vengono ora **elevate**, rispettivamente, da **87 a 328 euro** per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da **165 a 660 euro** per i restanti veicoli.

Articolo 25 (ex art. 14-bis)
(Limiti alla circolazione fuori dei centri abitati)

L'art. 25 novella l'art. 6 del codice della strada, relativo alla circolazione **fuori** dei centri abitati.

Si consente agli **enti territoriali e locali proprietari di strade** di istituire **zone a traffico limitato territoriale (ZTLT)**.

I principi, cui gli enti che intendano avvalersi di questa facoltà devono attenersi, sono i seguenti:

- l'esigenza cui la ZTLT deve venire incontro è la **tutela di zone a protezione UNESCO**;
- la ZTLT **non** può eccedere temporalmente i **5 mesi all'anno**;
- occorre il **parere favorevole del prefetto**;
- la **segnaletica** deve essere adeguata;
- ai soggetti **autorizzati** a circolare in **deroga alla ZTLT non** possono essere chiesti **oneri**.

L'art. 25 – introdotto in sede referente – viene incontro all'esigenza manifestata dalle **regioni**, dalle **province autonome** e dai **comuni sui cui territori insistono beni culturali o ambientali tutelati dall'UNESCO**.

Si ricorda che la convenzione UNESCO è stata firmata a Parigi il 23 novembre 1972 e ratificata dall'Italia con la legge n. [184 del 1977](#). Per un **elenco completo** dei siti UNESCO italiani si rimanda alla [sezione UNESCO del sito del Ministero della cultura](#).

La disposizione in commento novella l'art. 6 del codice della strada (aggiungendovi il comma **1-sexies** e modificando i commi **8** e **12**) e prevede la facoltà per gli enti proprietari di strade extraurbane di **istituire ZTLT** per straordinarie e motivate esigenze di tutela dei predetti beni inseriti nell'elenco UNESCO.

Tale facoltà è assoggettata a una serie di **requisiti** e **limiti** di tipo:

- i)* **motivazionale**. La norma richiede che le esigenze di tutela siano **straordinarie**.

L'onere di motivazione di cui all'art. 3 della legge n. 241 del 1990 deve pertanto essere assolto con particolare cura (v., al riguardo, anche le sentenze della Corte costituzionale n. 310 del 2010 e n. 175 del 2011). Non pare, per esempio, che la ZTLT possa essere istituita solo per esigenze di manutenzione ordinaria; essa sarà più verosimilmente essere prevista, a esempio, per flussi turistici eccezionali, per eventi climatici estremi o per massicci interventi di ripristino e restauro;

- ii) **temporale.** La disposizione prevede che tale provvedimento possa avere la durata massima di **5 mesi** all'anno;
- iii) **spaziale.** La ZTLT **non** può riguardare **autostrade e strade extraurbane principali** (art. 2, comma 2, lett. A e B, del codice della strada). Inoltre, non può riguardare strade urbane **già sottoposte ZTL ordinaria** per determinazione dei comuni *ex art. 7* del codice della strada;
- iv) **procedurale.** La proposta di ZTLT deve essere trasmessa ai **prefetti competenti** per territorio, il cui parere è **vincolante**;
- v) **operativo.** La ZTLT deve essere adeguatamente **segnalata** e la circolazione deve essere sottoposta controllo, anche mediante strumentazione automatica.

*Poiché l'istituzione della ZTLT è completamente e dettagliatamente disciplinata nel comma 1-sexies appena illustrato, si valuti l'opportunità di coordinare la nuova disposizione con il comma 4, la **lett. b)** che prevede un istituto simile, salva la differenza che i limiti imposti alla circolazione in tal caso possono essere permanenti.*

Il comma **8** dell'art. 6 del codice della strada - come modificato - prevede che deroghe e permessi possono essere concessi (come anche per le zone a divieto o a limite di circolazione disposte per motivi di ordine pubblico o militare per provvedimento prefettizio) ma **senza prevedere oneri a carico del beneficiario** del permesso (a differenza che per le ZTL nei centri urbani).

La violazione delle ZTLT viene poi punita con la sanzione amministrativa da **euro 87 a 344** (art. **6, comma 12**, come modificato).

Articolo 26 (ex art. 14-ter)
(Modifiche alla legge 24 novembre 1981, n. 689)

L'art. 26 novella l'art. 27 della legge n. 698 del 1981 che, in materia di riscossione delle somme dovute a titolo di sanzione pecuniaria dall'autore dell'illecito amministrativo, prevede una **maggiorazione** dell'importo della sanzione nell'ipotesi di ritardo nel pagamento della stessa. Nello specifico, la novella interviene al fine di fissare un **tetto massimo** alla maggiorazione ove la sanzione amministrativa derivi da violazione del codice della strada.

L'articolo 26, introdotto in sede referente, pone un **limite massimo** all'aumento dell'importo della maggiorazione dovuta nell'ipotesi di ritardo nel pagamento della sanzione amministrativa conseguente alla violazione del codice della strada.

Si ricorda che l'art. 27, sesto comma, della legge n. 689 del 1981¹⁴, stabilisce che, salvo i casi di pagamento rateale della sanzione pecuniaria, in caso di **ritardo** nel pagamento la somma dovuta è **maggiorata di un decimo** per ogni semestre a decorrere da quello in cui la sanzione è divenuta esigibile e fino a quello in cui il ruolo è trasmesso all'esattore. La maggiorazione assorbe gli interessi eventualmente previsti dalle disposizioni vigenti.

Sulla natura e funzione della maggiorazione da ritardo prevista a carico dell'autore dell'illecito amministrativo cui sia stata inflitta una sanzione pecuniaria, si è espressa la **Corte costituzionale** con ordinanza n. 308 del 1999, chiarendo che la stessa ha funzione, non già risarcitoria o corrispettiva, bensì di **sanzione aggiuntiva**, che nasce nel momento in cui diviene **esigibile** la sanzione principale¹⁵.

La novella, come accennato, prevede che ove si tratti di sanzione amministrativa derivante dalla violazione delle disposizioni del codice della strada la maggiorazione **non può** comunque essere **superiore ai tre quinti** dell'importo della sanzione.

¹⁴ Ai sensi dell'art. 206 del codice della strada 1 "se il pagamento non è effettuato nei termini previsti dagli articoli 202 e 204, salvo quanto disposto dall'ultimo comma dell'art.22 della legge 24 novembre 1981, n. 689, la riscossione delle somme dovute a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria e' regolata dall'art. 27 della stessa legge 24 novembre 1981, n. 689".

¹⁵ Sulla base di tale assunto la Corte di Cassazione con le sentenze nn. 1884/2016 e 21259/2016, ha affermato che la maggiorazione semestrale del 10% di cui all'art. 27 della legge n.689 del 1981, per il caso di ritardo nel pagamento della somma dovuta, ha natura di sanzione aggiuntiva, che sorge dal momento in cui diviene esigibile la sanzione principale, sicché è legittima l'iscrizione a ruolo, e l'emissione della relativa cartella esattoriale, per un importo che includa, oltre a quanto dovuto per la sanzione principale, anche l'aumento derivante dalla sanzione aggiuntiva. Tale orientamento è stato di recente ribadito con l'ordinanza n. 17901 del 2018.

Articolo 27 (ex art. 15)
(Modifiche in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade)

L'art. 27 dispone alcune modifiche agli [articoli 7 e 16 del codice della strada](#), rispettivamente in materia di regolamentazione della circolazione nei centri abitati con lo scopo di favorire la tutela dell'ambiente e del paesaggio.

In particolare, il **comma 1** dell'articolo in esame dispone modifiche al **comma 1, dell'art. 7** del codice, prevedendo che, mediante ordinanza del sindaco, i comuni possano adottare delle misure per **limitare i livelli di sostanze inquinanti nell'aria anche al fine di tutelare il patrimonio culturale e paesaggistico**. I provvedimenti in questione dovranno attenersi ai criteri di proporzionalità ed adeguatezza, tenendo al contempo in considerazione le esigenze di mobilità. I comuni legittimati a emanare tali ordinanze saranno individuati con decreto del **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, da adottare di concerto con il **Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica** e con il **Ministero della Cultura**, **previa intesa in sede di Conferenza unificata**.

Il comma 1 incide, del pari, sul comma 10, **introducendo il comma 10-bis, secondo cui, in deroga a quanto previsto nel comma 10, i comuni possono, in casi di urgenza, comunicare l'entrata in vigore del divieto o delle limitazioni alla circolazione con almeno 24 ore di preavviso**.

Il **comma 2** introduce, infine, il comma 1-bis all'art. 16 del Codice, con cui si stabilisce che i limiti di cui al comma 1 possono essere **derogati in presenza di peculiarità territoriali** dovute a particolari circostanze orografiche. Tali deroghe dovranno essere individuate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 28 (*ex art. 15-bis*)
(Modifiche alla regolamentazione della circolazione in ambito portuale)

L'**articolo 28**, introdotto nel corso dell'esame presso la Commissione di merito, introduce alcune modifiche alla regolamentazione della circolazione in ambito portuale.

In particolare, l'articolo in esame interviene sul testo [dell'articolo 6, comma 7, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285](#) con una modifica puntuale che inserisce anche il Presidente dell'Autorità di sistema portuale tra i soggetti che hanno la titolarità a disciplinare la circolazione delle strade interne aperte all'uso pubblico all'interno delle aree portuali.

Articolo 29 (ex art. 15-ter)
(Modifica dell'art. 57 del codice della strada: circolazione delle macchine agricole)

L'art. 29 detta nuove e **più estese** regole sulla **circolazione** delle **macchine agricole**.

Con un emendamento approvato in sede referente, è stata introdotta una **novella** all'art. **57** del codice della strada, in tema di circolazione delle **macchine agricole**.

Viene precisato anzitutto – a livello definitorio – che le macchine agricole sono **macchine a ruote** o a **cingoli destinate all'impiego** nelle attività di cui all'**articolo 2135 del codice civile** e nelle **attività di gestione forestale**.

Indi, viene esplicitato che le macchine agricole possono circolare su strada:

- per il **proprio trasferimento**;
- per il **trasporto** per conto delle **aziende agricole e forestali di prodotti, sostanze di uso agrario** e di **attrezzature destinate all'esecuzione** delle attività di cui all'articolo **2135 cod. civ.** e delle **attività di gestione forestale**;
- per il **trasporto** di **addetti alle lavorazioni**, nonché, nell'ambito delle attività dirette alla fornitura di beni o servizi ai sensi dell'articolo 2135, terzo comma, del codice civile, per il trasporto di **soggetti in visita presso le aziende agricole, interessati a conoscere il contesto ambientale e territoriale in cui si svolgono le attività dell'impresa agricola**.

Resta fermo che l'uso delle macchine agricole è consentito nelle operazioni di **manutenzione e tutela del territorio**.

Articolo 30 (*ex art. 15-quater*)
(Locazione senza conducente)

L'articolo 30, consente l'utilizzo di autobus locati senza conducente attraverso contratti con imprese stabilite in uno Stato membro dell'UE, ove i veicoli siano immatricolati conformemente alla legislazione di uno Stato membro.

In dettaglio, l'art. 30, introdotto in sede referente, novella l'art. 84 del codice della strada, sostituendo - in primo luogo - il comma 3-bis, il quale attualmente consente alle sole imprese esercenti attività di trasporto di viaggiatori mediante noleggio di autobus con conducente sopra i 9 posti, che siano iscritte al Registro elettronico nazionale (REN) e titolari di autorizzazione, di utilizzare i veicoli in proprietà di altra impresa esercente la medesima attività ed iscritta al Registro elettronico nazionale, acquisendone la disponibilità mediante contratto di locazione.

Con la nuova formulazione del comma 3-bis) si consente a qualsiasi impresa che sia autorizzata all'esercizio della professione di trasporto di persone su strada di utilizzare autobus locati senza conducente previo contratto di locazione stipulato con un'impresa locataria stabilita in uno Stato membro dell'Unione europea, a condizione che i veicoli risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro. Viene pertanto ampliata la possibilità di acquisire in locazione mezzi per il trasporto passeggeri, facendo venire meno i limiti attuali che la circoscrivono a determinati soggetti con specifiche caratteristiche.

Una norma analoga a quella in commento, che consente l'utilizzo di veicoli locati da un'impresa stabilita in uno Stato dell'UE, è stata di recente introdotta per il trasporto merci dal decreto-legge n. 69 del 2023. Si ricorda che un veicolo si intende adibito a locazione senza conducente quando il locatore, dietro corrispettivo, si obbliga a mettere il veicolo a disposizione del locatario, per le esigenze di quest'ultimo.

La seconda modifica interviene sul comma 4 dell'art. 84, che elenca i veicoli che possono essere destinati alla locazione senza conducente. In particolare si novella la lett. b-bis) sopprimendo la possibilità di destinare a locazione senza conducente i veicoli di cui all'art. 87, comma 2, cioè gli autobus, gli autosnodati, gli autoarticolati, gli autotreni, i filobus, i filonodati, i filoarticolati e i filotreni, destinati ai servizi di linea.

Viene quindi introdotta al comma 4 la nuova lettera b-ter) che contempla espressamente tra i veicoli che possono essere locati, i veicoli aventi più di nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone, i quali attualmente sono citati solo nell'ambito del comma 3-bis).

Si ricorda che **attualmente il comma 4 dell'art. 84 CdS**, consente la locazione di:

a) i veicoli ad uso speciale, la cui massa complessiva a pieno carico non sia superiore a 6 t;

b) i veicoli destinati al trasporto di cose;

b-bis) i veicoli, aventi **al massimo nove posti** compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone, **i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2**, i veicoli per il trasporto promiscuo, le *auto-caravan*, i *caravan* e i rimorchi destinati al trasporto di attrezzature turistiche e sportive.

Articolo 31 (ex art. 15-quinquies)
(Esenzione portavalori)

L'art. 31, esenta i veicoli portavalori dall'obbligo della dotazione del cronotachigrafo.

In dettaglio, l'**art. 31**, introdotto in sede referente, prevede che in conformità con l'art. 13, comma 1, lettera *m*), del regolamento (CE) n. 561/2006, **l'articolo 179, comma 1, primo periodo, del codice della strada, non si applichi ai veicoli speciali adibiti al trasporto di denaro e od o valori sul territorio nazionale.**

Si tratta della disposizione in base alla quale, nei casi previsti dal regolamento (CEE) n. 3821/85 e successive modificazioni, **i veicoli devono circolare provvisti di cronotachigrafo**, con le caratteristiche e le modalità d'impiego stabilite nel medesimo regolamento. Si ricorda in proposito che poi il **regolamento (CE) n. 165 del 2014** ha abrogato il regolamento (CEE) n. 3821/85 e **modificato il regolamento (CE) n. 561/2006**, in materia di tachigrafi nei trasporti su strada.

Per «**tachigrafo**» o «apparecchio di controllo», si intende l'apparecchio destinato all'installazione nei veicoli stradali per visualizzare, registrare, stampare, archiviare e generare in maniera automatica o semi-automatica i dettagli del movimento, compresa la velocità, di tali veicoli, e dei dettagli di determinati periodi di attività dei loro conducenti.

I tachigrafi sono installati e utilizzati sui veicoli immatricolati in uno Stato membro adibiti al trasporto su strada di viaggiatori o di merci e, in base all'art. 3, par. 2 del regolamento n. 165 del 2014, **gli Stati membri possono esonerare** dall'applicazione del regolamento i veicoli di cui all'articolo 13, paragrafi 1 e 3, del regolamento (CE) n. 561/2006: alla **lett. m)** di tale par. 1 è prevista la possibilità di esonerare dall'obbligo **i veicoli speciali** adibiti al trasporto di **denaro** e od o **valori**. **Gli Stati membri devono informare la Commissione delle deroghe concesse in base al paragrafo 1.**

Articolo 32 (*ex art. 15-sexies*)
(Auto storiche da collezione)

■ L'**articolo 32**, introdotto durante l'esame in sede referente, contiene alcune disposizioni in merito alle auto storiche da collezione.

In particolare l'articolo in esame prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in questione, sono individuate le modalità di accesso agevolate dei veicoli di interesse storico e collezionistico, alle aree soggette alle limitazioni della circolazione.

Articolo 33 (ex art. 16)
(Modifiche in materia di circolazione nelle isole minori)

L'art. 33 prevede che il **provvedimento di limitazione della circolazione nelle isole minori sia adottato dal Presidente della Regione territorialmente competente, sentite le prefetture e i comuni interessati, anziché dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come previsto dalla normativa vigente.**

L'articolo 33 modifica l'**articolo 8, comma 1**, del decreto legislativo n. 285 del 1992 (**codice della strada**), in materia **di circolazione nelle piccole isole**.

La disposizione riguarda le isole in cui si trovano comuni dichiarati di soggiorno o di cura, nelle quali la rete stradale extraurbana non superi 50 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico siano particolarmente intensi.

Le modifiche introdotte con il presente articolo prevedono che, nei mesi di più intenso afflusso turistico, **con decreto del Presidente della Regione territorialmente competente**, sentite le prefetture e i comuni interessati, possa essere limitato l'ingresso e la circolazione nell'isola ai veicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile. Con medesimo provvedimento possono essere inoltre stabilite deroghe al divieto a favore di determinate categorie di veicoli e di utenti.

La disciplina attualmente vigente prevede invece che tale limitazione possa essere disposta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Al comma 2, l'articolo 8 del codice della strada dispone la sanzione amministrativa di una somma da euro 430 ad euro 1.731 in caso di violazione degli obblighi, dei divieti e delle limitazioni qui contemplati.

Articolo 34 (*ex art. 16-bis*)
(Disposizioni in materia di rimorchi)

■ L'**articolo 34**, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, reca una modifica puntuale al codice della strada per quanto riguarda i rimorchi.

In particolare la disposizione in commento estende anche ai motoveicoli la disciplina in materia di rimorchi, quali carrelli appendice a non più di due ruote destinati al trasporto di bagagli, attrezzi e simili, che precedentemente era prevista solo per gli autoveicoli.

Articolo 35 (ex art. 17)
***(Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina
concernente la motorizzazione e la circolazione stradale)***

L'articolo 35, modificato in sede referente, reca:

- nei **commi da 1 a 3**, un'ampia **delega** al Governo, da esercitare **entro dodici mesi**, per l'emanazione di **decreti legislativi di riordino** della **legislazione** in materia di **motorizzazione** e di **circolazione** di cui al **codice della strada**, secondo principi e criteri direttivi specifici indicati al comma 3;
- al **comma 4**, l'autorizzazione all'emanazione, **entro un anno** dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi, di **regolamenti di delegificazione** sulla disciplina di alcune materie, tra cui il trasporto eccezionale, i limiti di massa e sagoma dei veicoli, l'aggiornamento della segnaletica stradale e la disciplina tecnica di classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni, della pubblicità e di occupazione del suolo stradale.

In dettaglio, la **norma di delega** è contenuta nel **comma 1**: il Governo è delegato ad adottare, entro **dodici mesi** dall'entrata in vigore della legge, uno o più **decreti legislativi** per rivedere e riordinare la legislazione vigente concernente la disciplina della **motorizzazione** e della **circolazione stradale**, recata dal codice della strada apportandovi le modifiche necessarie **in conformità ai principi e criteri direttivi di cui ai commi 2, 3 e 4**, introducendo le necessarie disposizioni di carattere transitorio.

Per quanto riguarda la **procedura** di predisposizione dei **decreti legislativi**, questi sono adottati previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro della giustizia, e con gli altri Ministri interessati, previo parere del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata, che sono resi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione di ciascuno schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere.

Lo **schema** di ciascun **decreto legislativo**, **corredato da un testo a fronte tra la normativa vigente e le modifiche ad essa apportate, secondo una modifica introdotta in sede referente**, sono successivamente **trasmessi alle Camere** per l'espressione dei **pareri delle Commissioni parlamentari competenti** per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano **entro il termine di 60 giorni** (anziché 30 come nel testo iniziale) **dalla data di trasmissione**, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. In sede referente è stato introdotto il principio dello "scorrimento" in base al quale **se il termine previsto per il parere cade nei quaranta giorni che precedono la scadenza del termine previsto o successivamente, la scadenza medesima è prorogata di centoventi giorni.**

Ove il parere delle Commissioni parlamentari indichi specificamente talune disposizioni come non conformi ai principi e criteri direttivi, il **Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri parlamentari, trasmette nuovamente i testi alle Camere** con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di

informazione e motivazione. Le Commissioni competenti per materia possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro **venti** giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine il decreto legislativo può essere comunque emanato.

Il **comma 2** reca i **principi di carattere generale** a cui devono essere improntati i decreti legislativi:

a) miglioramento della **qualità, della trasparenza** e dell'efficienza dell'azione amministrativa, **anche attraverso la completa digitalizzazione ed automazione delle procedure, con particolare riguardo a quelle relative ai veicoli pesanti (così modificato in sede referente);**

b) semplificazione delle procedure e garanzia del raggiungimento degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale;

c) riassetto delle competenze tra gli enti istituzionali, nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità, **anche con riguardo alla previsione di limiti di circolazione, tenuto conto dell'esigenza di agevolare comunque l'accesso ai soggetti che svolgono servizi di polizia, antincendio, di soccorso stradale, di rimozione e di assistenza sanitaria, ai soli fini dell'espletamento dei compiti istituzionali**, in armonia con le modifiche legislative intervenute e fatto salvo quanto diversamente disposto dalla presente legge **(così modificato in sede referente);;**

d) previsione di strategie di prevenzione adeguate, anche mediante un'efficace attività formativa nelle scuole di ogni ordine e grado, anche mediante **iniziative volte a sensibilizzare le studentesse e gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado, nel rispetto della loro autonomia, sulle conseguenze degli incidenti stradali e sulle relative cause, anche in occasione della Giornata mondiale della memoria delle vittime sulla strada (così modificato in sede referente).**

I **principi e criteri direttivi specifici** sono – invece - elencati nel **comma 3**:

a) **riorganizzazione** delle disposizioni del **codice della strada** secondo criteri di ordine e di coerenza, nonché coordinamento e armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali, con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade, prevedendo altresì il conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea;

b) **revisione degli obiettivi e delle definizioni del codice, nell'ottica di promuovere, anche attraverso opportuni adeguamenti terminologici, una cultura della sicurezza stradale** fondata sulla consapevolezza dei rischi derivanti dalla circolazione stradale e sull'esigenza di tutelare, in particolare, le categorie di soggetti particolarmente vulnerabili e maggiormente esposti ai pericoli derivanti dalla circolazione stradale **(criterio introdotto in sede referente);**

c) armonizzazione delle disposizioni del codice con la disciplina in materia di disabilità e revisione della disciplina della circolazione delle macchine per uso di persone con disabilità, tenuto conto dell'evoluzione delle norme tecniche di settore, nell'ottica di rimuovere gli ostacoli alla libertà di circolazione stradale degli utenti della strada con disabilità promuovendo, nel contempo, la massima tutela dei medesimi (**criterio introdotto in sede referente**);

d) delegificazione della disciplina riguardante le **procedure e la normativa tecnica** suscettibile di frequenti aggiornamenti, con particolare riferimento alle materie indicate nel comma 4, con espressa indicazione delle norme generali che regolano la materia, che sono abrogate con effetto dall'entrata in vigore dei regolamenti adottati ai sensi del medesimo comma 4;

e) revisione della disciplina delle **norme di comportamento** e del **relativo sistema sanzionatorio**, ivi compreso quello relativo alle materie delegificate, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea;

f) revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza, nonché individuazione dei casi che comportano l'applicazione di misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida previste dal codice, adeguandolo alle sentenze della Corte costituzionale, della Corte di giustizia dell'Unione europea e alla giurisprudenza consolidata della Corte di cassazione, in particolare prevedendo:

1) la **graduazione delle sanzioni** in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento;

2) l'**aggravamento delle sanzioni** per comportamenti particolarmente pericolosi e lesivi dell'incolumità individuale e della sicurezza stradale e dell'utenza **vulnerabile** della strada;

3) la **dissuasività delle sanzioni**, che sono commisurate alla situazione reddituale ed economica di chi ha commesso l'infrazione nonché alla potenza e al tipo di veicolo guidato;

4) l'**armonizzazione delle disposizioni del codice della strada con la disciplina in materia di illeciti penali e amministrativi** di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che hanno effetti anche sulla sicurezza della circolazione stradale (**introdotto in sede referente**);

5) la **revisione della disciplina in materia di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada**, tenuto conto anche degli esiti delle relazioni predisposte dagli enti locali in relazione alla destinazione dei proventi delle sanzioni derivanti dalla violazione dei limiti di velocità, al fine di assicurarne l'utilizzo prioritario per gli interventi destinati alla riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale (**introdotto in sede referente**).

g) semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali, anche prevedendo una disciplina semplificata per eventuali atti di preavviso di accertamento e conseguenti pagamenti, nell'ottica di ridurre gli oneri a carico dei cittadini e della pubblica amministrazione, assicurando una notificazione tempestiva, con particolare riferimento all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione (**criterio introdotto in sede referente**);

h) revisione della disciplina in materia di solidarietà delle obbligazioni di pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, con particolare riguardo alle ipotesi di **noleggior senza conducente dei veicoli**, prevedendo procedure semplificate che tengano conto dei diversi interessi dei soggetti interessati, ferma restando, comunque, la necessità di assicurare il pagamento della sanzione, anche mediante la semplificazione del procedimento di notifica delle violazioni (**criterio introdotto in sede referente**);

i) revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e ridefinizione organica della disciplina dei veicoli, includendo i velocipedi e gli altri **dispositivi di micromobilità individuale**, al fine della sicurezza della circolazione, individuando sistemi di identificazione dei medesimi veicoli e rendendo obbligatorio l'uso di sistemi di protezione personale, **tra cui (specificata introdotta in sede referente) l'obbligo di utilizzo del giubbotto riflettente salvavita**;

l) adozione di misure per la tutela dell'utenza vulnerabile della strada, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica, da attuarsi anche attraverso:

1) la revisione delle regole che disciplinano le **caratteristiche tecniche e la modalità di circolazione di biciclette**, biciclette a pedalata assistita, cicli a propulsione e **monopattini** a propulsione prevalentemente elettrica;

2) la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di **infrastrutture stradali, anche (in base ad una modifica in sede referente), attraverso l'apposizione della terza fascia sui guard rail ove prevista** e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale secondo quanto previsto dalla lettera o);

3) definizione delle norme di circolazione per **veicoli atipici**;

m) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, con l'obiettivo della massima **semplificazione** delle procedure;

n) riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari, compresi quelli autostradali, e delle condizioni di particolare necessità ed urgenza connessi all'attivazione dei servizi ausiliari;

o) riordino della disciplina per l'uso, limitatamente all'espletamento dei servizi urgenti di istituto, dei dispositivi acustici supplementari di allarme e dei

dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante (criterio introdotto in sede referente);

p) ricognizione delle attività pubbliche e private contemplate nel codice della strada e nel relativo regolamento, introducendo inoltre forme efficaci e sostenibili per i **controlli di legalità e regolarità** dell'esercizio e idonee sanzioni in caso di violazioni;

q) revisione della disciplina generale delle modalità di **sosta dei veicoli** adibiti al servizio di **persone con disabilità** ovvero di **donne in stato di gravidanza** o di **genitori con bambini** di età inferiore a due anni anche finalizzata alla riserva di adeguate aree dedicate;

r) introduzione di disposizioni atte a favorire, anche in relazione all'evoluzione del progresso tecnologico, la **diffusione e l'installazione di sistemi telematici ed elettronici**, ivi **compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori**, ai fini della sicurezza della circolazione;

s) previsione di apposite **disposizioni** per la circolazione dei veicoli sulla rete autostradale nel periodo invernale, in presenza di **manifestazioni atmosferiche di particolare intensità**, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare, attribuendo, esclusivamente in tal caso, la facoltà all'ente proprietario o al concessionario di autostrade **di imporre l'utilizzo di pneumatici invernali, o, in alternativa (in base ad una modifica in sede referente), di appositi dispositivi supplementari di aderenza per gli pneumatici**, ove non sia possibile garantire adeguate condizioni di sicurezza mediante il ricorso a soluzioni alternative;

t) attribuzione al MIT del compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale vigenti, **linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali**, concernenti la **progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza** degli utilizzatori di veicoli a **due ruote, anche (in base ad una modifica in sede referente) attraverso l'apposizione della terza fascia sui guard rail** ove prevista;

u) semplificazione, in un'ottica di snellimento degli adempimenti richiesti all'utente, delle procedure che disciplinano le **modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, l'installazione di dispositivi atti a migliorare la visibilità** diretta degli utenti deboli della strada dal posto di guida riducendo gli angoli morti, **la sistemazione del carico sui veicoli, ivi comprese le strutture amovibili per il trasporto di bagagli, biciclette, sci e attrezzature sportive (criterio introdotto in sede referente);**

v) semplificazione delle **procedure** che disciplinano le **modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione**, nella prospettiva della riduzione degli adempimenti;

z) miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la *revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità*;

aa) razionalizzazione della disciplina dei *titoli abilitativi alla guida dei veicoli*, con *semplificazione* delle procedure e coordinamento delle competenze dei vari soggetti coinvolti, garantendo la tutela degli interessi coinvolti ed in particolare della sicurezza individuale e collettiva, anche assicurando una adeguata attività formativa, *anche (in base ad una modifica in sede referente) con l'ausilio di simulatori di guida e con riferimento, tra l'altro, all'attività di primo soccorso*;

bb) riordino e semplificazione della disciplina relativa alla conferma di validità della patente di guida per conducenti con *disabilità, diabetici ed affetti da patologie neurologiche (criterio introdotto in sede referente)*;

cc) riordino e semplificazione della composizione delle *commissioni mediche locali*, anche mediante l'eventuale svolgimento delle funzioni da parte di centri sanitari privati, purché già riconosciuti da enti pubblici e sottoposti al controllo del Ministero della salute (*criterio introdotto in sede referente*);

dd) determinazione dell'arco temporale minimo di permanenza nel territorio italiano dei *veicoli immatricolati all'estero* decorso il quale il proprietario del veicolo deve provvedere a stipulare un contratto di assicurazione adeguato in conformità all'ordinamento nazionale;

ee) modificare la *disciplina degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero*, condotti sul territorio nazionale da soggetto avente residenza anagrafica in Italia non coincidente con l'intestatario del veicolo stesso, determinando l'arco temporale minimo di permanenza nel territorio italiano decorso il quale il proprietario del veicolo deve immatricolare il veicolo in conformità all'ordinamento nazionale (*criterio introdotto in sede referente*).

Il comma 4 dell'art. 35 qui in commento – viceversa – conferisce al Governo l'autorizzazione a emanare - entro un anno dalla data di entrata in vigore dall'ultimo dei decreti legislativi previsti dal comma 1 - uno o più *regolamenti governativi di delegificazione* (ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988).

Tali regolamenti saranno – quindi – adottati con **decreto del Presidente della Repubblica**, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il Consiglio di Stato e **previo parere delle Commissioni parlamentari competenti in materia**, che si pronunciano entro trenta giorni dalla richiesta - per la **modifica della disciplina del Codice della strada e del suo regolamento attuativo e delle altre norme di settore, nelle seguenti materie**:

a) *caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità* con introduzione di disposizioni volte a favorire il rilevamento delle violazioni alle prescrizioni in materia di circolazione dei veicoli a pieno carico e di trasporto di merci pericolose;

- b) disciplina della massa limite e della sagoma limite dei carichi sporgenti dei veicoli** adibiti all'autotrasporto;
- c) aggiornamento della segnaletica stradale**, in conformità alle norme internazionali in materia, e **organizzazione della circolazione**;
- d) disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose**, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici;
- e) per le nuove installazioni delle lanterne semaforiche**, prevedere una adeguata regolamentazione della durata minima della luce gialla semaforica, comprendendo altresì l'apposizione di dispositivi per la visualizzazione del tempo residuo di accensione della luce (materia introdotta in sede referente);
- f) classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive**, di equipaggiamento e di identificazione **dei veicoli**, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, **omologazione** e controlli di conformità, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica del settore e di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione con particolare riferimento alla **circolazione stradale e autostradale nel periodo invernale in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità**;
- g) introduzione e implementazione di dispositivi adeguati e tecnologicamente innovativi di segnalazione di emergenza stradale**, al fine di salvaguardare la sicurezza degli utenti (materia introdotta in sede referente);
- h) introduzione e definizione**, nella classificazione dei veicoli, di **veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e di persone**;
- i) classificazione e utilizzazione dei veicoli** in relazione all'uso cui sono adibiti, con particolare riferimento alle **macchine agricole e operatrici**, anche in relazione alla disciplina dell'Unione europea in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino, e disciplina della loro circolazione su strada anche nell'ottica di assicurare il coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente normativa dettata dall'ordinamento europeo in materia di macchine;
- l) procedimenti** di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei **veicoli a motore**, anche **atipici**, e dei **veicoli di interesse storico e collezionistico**, nonché di produzione delle **targhe automobilistiche**; **in sede referente** sono stati aggiunti **i procedimenti di cancellazione dai pubblici registri dei veicoli soggetti a fermo amministrativo**;
- m) riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione, costruzione e tutela delle strade**, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni, la pubblicità e ogni forma di occupazione del suolo stradale;
- n) semplificazione** e razionalizzazione della disciplina relativa alle autorizzazioni alla **collocazione, sui veicoli, lungo le strade o in vista di esse, della pubblicità**,

anche da parte delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale, con la previsione di congrui **tempi di durata** delle medesime e individuazione delle **ipotesi** nelle quali è possibile **installare i mezzi pubblicitari anche sui marciapiedi**, nel rispetto delle esigenze di tutela della sicurezza della circolazione e di transito dei pedoni, anche a mobilità ridotta (**materia introdotta in sede referente**);

o) disciplina dell'utilizzo di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive, per prevenire il danneggiamento o la perdita delle targhe originali;

p) disciplina delle procedure di omologazione dei veicoli che tenga conto dell'innovazione nelle tecnologie del settore e delle ricerche **nonché delle sperimentazioni nazionali** ed internazionali sui **veicoli che adottano sistemi di guida automatizzata**, al fine di valutare la possibilità che tali veicoli **possano circolare** e siano destinati ad essere progressivamente introdotti sul mercato nazionale (**così riformulato in sede referente**);

q) disciplina del processo di trasformazione digitale esteso progressivamente a **tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti**, di cui all'allegato "Connettere l'Italia" al Documento di Economia e Finanza 2017, e ad altre infrastrutture di completamento, tenuto conto che tutte le infrastrutture stradali anche in ambito urbano e i servizi di cui alla Piattaforma C-ITS istituita dalla Commissione europea interagiscono sempre più con i veicoli ad elevati livelli di automazione e connessione che le percorrono;

r) adeguamento della disciplina attuativa della legge n. 117 del 2018, recante disposizioni in materia di *"Introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi"*, in modo da garantire la piena e completa efficacia dei dispositivi antiabbandono anche attraverso la progressiva integrazione degli stessi con l'autoveicolo.

s) aggiornamento delle modalità di valutazione della funzione uditiva per il conseguimento e il rinnovo della patente di guida tramite l'introduzione di un meccanismo di controllo strumentale (**materia introdotta in sede referente**);

I commi da 5 a 9 non sono stati oggetto di modifiche in sede referente.

Il **comma 5** reca la **clausola di abrogazione delle norme di legge che disciplinano le materie di cui al comma 4** con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti suddetti.

Il **comma 6** prevede che il **Governo adotti**, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della citata legge n. 400, **le disposizioni necessarie per coordinare il vigente regolamento di attuazione del Codice della strada** (DPR 16 dicembre 1992, n. 495), **con le modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti in commento.**

Il **comma 7** rimette a uno o più **decreti del MIT**, senza indicazione di termini temporali, la definizione di **istruzioni tecniche attuative relative ai procedimenti amministrativi introdotti o modificati dai regolamenti** di cui ai commi 4 e 6, in relazione alle modalità di semplificazione delle procedure e, previo parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, sono previste **misure per realizzare la dematerializzazione della relativa documentazione**, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del MIT.

Il **comma 8** autorizza infine il **Governmento** ad **adottare, entro tre anni** dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi previsti dal comma 1, **ulteriori decreti legislativi correttivi, con le medesime procedure** e nel rispetto dei **medesimi principi e criteri direttivi**.

Il **comma 9** reca la **clausola di invarianza finanziaria** di non apportare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Qualora uno o più decreti legislativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i decreti stessi, in conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, sono emanati solo successivamente o contestualmente alla data di entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie.

Articolo 36 (ex art. 18)
(Disposizioni attuative e clausola di invarianza finanziaria)

L'art. 36 assegna al Governo il compito di provvedere, nel termine di **novanta giorni** dall'entrata in vigore della legge e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, all'**aggiornamento del Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada**, di cui al d.P.R. n. 495 del 1992.

L'art. 36 prevede che il Governo provveda, nel termine di **novanta giorni** dall'entrata in vigore della presente legge, al conseguente **aggiornamento del Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada**, di cui al d.P.R. n. 495 del 1992 (il quale – a ogni modo – dovrà essere oggetto di revisione ai sensi del precedente art. 35, comma 6).

La disposizione espressamente prevede – fermo restando quando previsto dall'articolo 35, comma 9 – la **neutralità finanziaria** dell'intervento normativo, la cui attuazione deve pertanto avvenire da parte delle amministrazioni competenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.



Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

**SCHEMA DI DISEGNO DI LEGGE 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**

A.C. 1435

Testo del 29 febbraio 2024

Testo a fronte delle modifiche al Codice della Strada

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p style="text-align: center;">Art. 2 <i>(Definizione e classificazione delle strade)</i></p> <p>1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice si definisce "strada" l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.</p> <p>2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi: A - Autostrade; B - Strade extraurbane principali; C - Strade extraurbane secondarie; D - Strade urbane di scorrimento; E - Strade urbane di quartiere; E-bis - Strade urbane ciclabili; F - Strade locali; F-bis - Itinerari ciclopedonali.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 2 <i>(idem)</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Identico</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Identico</i></p>	<p style="text-align: center;">Art. 2 <i>(idem)</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Identico</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Identico</i></p>
<p>3. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime: A - Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e</p>	<p style="text-align: center;"><i>[articolo 15, comma 1, lett. a)]</i></p> <p>3. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime: A - Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e</p>	<p style="text-align: center;"><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.</p> <p>B - Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.</p> <p>C - Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.</p> <p>D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.</p> <p>E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi, per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.</p>	<p>contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.</p> <p>B - Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.</p> <p>C - Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.</p> <p>D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.</p> <p>E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi, per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.</p>	

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p><i>E-bis</i> - Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.</p> <p>F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.</p> <p>F-bis - Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza vulnerabile della strada.</p>	<p><i>E-bis</i>- Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi.</p> <p>F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.</p> <p>F-bis - Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza vulnerabile della strada.</p>	
<p>Commi da 4 a 10-<i>bis</i> <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p>
<p>Art. 3 <i>(Definizioni stradali e di traffico)</i></p>	<p>Art. 3 <i>(idem)</i></p>	<p>Art. 3 <i>(idem)</i></p>
<p>1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:</p> <p>Da 1) a 7) <i>Omissis</i></p> <p>7-bis) Casa avanzata: linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli.</p> <p>Da 8) a 12) <i>Omissis</i></p> <p>12-<i>bis</i>) Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata</p>	<p>1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:</p> <p>Da 1) a 7) <i>Omissis</i></p> <p>Soppresso</p> <p>Da 8) a 12) <i>Omissis</i></p> <p>12-<i>bis</i>) Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade urbane, anche in</p>	<p><i>[articolo 15, comma 1, lett. b), n. 3-bis]</i></p>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata di cui all'articolo 151 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura.</p> <p>12-ter) Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli.</p> <p>Da 13) a 53) <i>Omissis</i></p>	<p>modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile.</p> <p>12-ter) Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane idonea alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all'unica direzione consentita a tutti i veicoli;</p> <p>Da 13) a 53) <i>Omissis</i></p>	

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
53-bis) Utente vulnerabile della strada: pedoni, persone con disabilità, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.	53-bis) Utente vulnerabile della strada: pedoni, persone con disabilità, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.	53-bis) Utente vulnerabile della strada: pedoni, persone con disabilità, ciclisti, conduttori di ciclomotori e di motocicli e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.
54) <i>Omissis</i>	54) <i>Omissis</i>	
55) <i>Omissis</i>	54-bis) ZONA CICLABILE : zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione con priorità per i velocipedi, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine.	
Da 56) a 58-bis) <i>Omissis</i>	55-bis) ZONA DI ATTESTAMENTO CICLABILE : tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinata all'accumulo e alla manovra dei velocipedi in attesa di via libera.	
2. Nel regolamento sono stabilite altre definizioni stradali e di traffico di specifico rilievo tecnico.	Da 56) a 58-bis) <i>Omissis</i>	<i>Identico</i>
	<i>[N.B. Art. 15, comma 2 DDL]</i>	
	2. Le condizioni per la realizzazione della “Corsia ciclabile” di cui all’articolo 3, comma 1, punto 12-bis), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, nonché la relativa segnaletica, sia in ambito urbano che extraurbano, sono stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della	<i>Identico</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	presente legge, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.	
Art. 6 (Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati)	Art. 6 (idem)	Art. 6 (idem)
Commi da 1 a 1-quinquies Omissis	Identici	Identici
		[articolo 25, comma 1, lett. a)] 1-sexies. Per straordinarie e motivate esigenze connesse alla tutela di particolari ambiti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO, e comunque per periodi non superiori a cinque mesi all'anno, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, e gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, per quanto di competenza, possono istituire zone a traffico limitato territoriali. Tale disciplina non si applica alle strade di tipo A e B di cui all'articolo 2 eventualmente ricadenti nelle zone a traffico limitato territoriali, nonché alle strade o zone in ambito urbano qualora per esse sia adottata una disciplina più restrittiva ai sensi dell'articolo 7. Le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano definiscono la perimetrazione e i criteri delle zone a traffico limitato territoriali, verificando che l'istituzione della zona a traffico limitato assicuri adeguate condizioni di circolazione e sicurezza stradale anche sulla rete viaria esterna alle predette zone. La proposta di istituzione della zona a traffico limitato è sottoposta al parere vincolante delle prefetture territorialmente competenti. Gli enti proprietari delle strade interessate provvedono all'apposizione della relativa segnaletica e al controllo del rispetto dei divieti e delle limitazioni. L'apposizione della

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
Commi da 2 a 6 Omissis	<i>Identici</i>	segnalatica non è necessaria nel caso in cui il perimetro della zona a traffico limitato territoriale coincida con i confini di una o più regioni, province o comuni, a condizione che di tale divieto sia data comunicazione con tutti i mezzi di informazione disponibili con un preavviso di almeno tre mesi rispetto all'entrata in vigore, ferma restando la necessità che i siti istituzionali degli enti interessati diano informazioni sulla durata del divieto per l'intero periodo. Il controllo della circolazione in tali zone può essere effettuato mediante i sistemi di controllo automatico degli accessi, di cui all'articolo 201, comma 1-bis, lettera g).
7. Nell'ambito degli aeroporti aperti al traffico aereo civile e nelle aree portuali, la competenza a disciplinare la circolazione delle strade interne aperte all'uso pubblico è riservata rispettivamente al direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio e al comandante di porto capo di circondario, i quali vi provvedono a mezzo di ordinanze, in conformità alle norme del presente codice. Nell'ambito degli aeroporti ove le aerostazioni siano affidate in gestione a enti o società, il potere di ordinanza viene esercitato dal direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, sentiti gli enti e le società interessati.	<i>Identico</i>	<i>Identici</i> [articolo 28]
8. Le autorità che hanno disposto la sospensione della circolazione di cui ai commi 1 e 4, lettere a) e b), possono accordare, per esigenze gravi e indifferibili o per accertate	<i>Identico</i>	[articolo 25, comma 1, lett. b)] 8. Le autorità che hanno disposto la sospensione o la limitazione della circolazione di cui ai commi 1, 1-sexies e 4, lettere a) e b) possono accordare, per esigenze gravi e indifferibili, o per

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
necessità, deroghe o permessi, subordinati a speciali condizioni e cautele.		accertate necessità, deroghe o permessi, subordinati a speciali condizioni e cautele. L'accesso alle zone a traffico limitato per le categorie autorizzate non può in ogni caso essere a titolo oneroso. Per la gestione di eventuali deroghe ai divieti e alle limitazioni, possono essere utilizzati dispositivi telematici installati sui veicoli le cui caratteristiche sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.
Commi da 9 a 12 Omissis	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
		<i>[articolo 25, comma 1, lett. c)]</i>
		12-bis. Chiunque non ottempera ai provvedimenti di sospensione adottati ai sensi del comma 1- <i>sexies</i> , è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.
Commi da 13 a 15 Omissis	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
Art. 7 <i>(Definizioni stradali e di traffico)</i>	Art. 7 <i>(idem)</i>	Art. 7 <i>(idem)</i>
1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
a) adottare i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4;	<i>Identica</i>	<i>Identica</i>
	<i>[articolo 27, comma 1, lett. a)]</i>	
b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti, per le rispettive competenze, il	b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli nei casi in cui risulti necessario, congiuntamente, nel rispetto dei criteri di proporzionalità e adeguatezza, ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio culturale, tenuto conto, comunque, delle esigenze di mobilità e della tutela della	<i>Identica</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ed il Ministro per i beni culturali e ambientali;	produzione. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi della facoltà di cui alla presente lettera, le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni, i parametri di qualità dell'aria ai quali è subordinata l'attivazione delle limitazioni consentite della presente disposizione, nonché i livelli minimi di servizio pubblico da assicurare comunque nelle aree oggetto delle citate limitazioni;	
c) stabilire la precedenza su determinate strade o tratti di strade, ovvero in una determinata intersezione, in relazione alla classificazione di cui all'art. 2, e, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi all'intersezione e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima;	<i>Identica</i>	<i>Identica</i>
d) riservare limitati spazi alla sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari: 1) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso; 2) dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento;	<i>[articolo 23, comma 1, lett. a), n.1]</i> d) riservare limitati spazi alla sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari: 1) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso; 2) dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento;	<i>Identica</i>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato «permesso rosa»;</p> <p>4) dei veicoli elettrici;</p> <p>5) dei veicoli per il carico e lo scarico delle merci nelle ore stabilite;</p> <p>6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;</p> <p>7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;</p>	<p>3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato «permesso rosa»;</p> <p>4) dei veicoli elettrici o alla ricarica di tali veicoli;</p> <p>5) dei veicoli, per la salita e la discesa dei passeggeri o per il carico e lo scarico delle cose, in prossimità di stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, capilinea del trasporto pubblico e altri luoghi di interscambio o di attrazione di flussi rilevanti;</p> <p>6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;</p> <p>7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;</p>	
<p>e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;</p>	<p><i>Identica</i></p>	<p><i>Identica</i></p>
<p>f) stabilire, previa deliberazione della Giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane;</p>	<p>f) stabilire, previa deliberazione della giunta, fasce di sosta laterale e parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma di denaro; con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate le modalità di riscossione del pagamento, e, in particolare, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i limiti massimi delle tariffe.</p>	<p><i>Identica</i></p>

<p align="center">Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli di categoria N, ai sensi della lettera c) del comma 2 dell'articolo 47, utilizzati per il carico e lo scarico di cose;</p> <p>h) istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185</p>	<p>g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli di categoria N, ai sensi della lettera c) del comma 2 dell'articolo 47, utilizzati per il carico e lo scarico di merci;</p> <p><i>Identica</i></p>	<p><i>Identica</i></p> <p><i>Identica</i></p>
<p>i) riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana.</p>	<p><i>Identica</i></p> <p>[articolo 15, comma 1, lett. c)]</p> <p>i) riservare strade o singole corsie alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana.</p>	<p><i>Identica</i></p>
<p>i-bis) stabilire che su strade classificate di tipo E, E-bis, F o F-bis, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato, i velocipedisti possano circolare anche in senso opposto all'unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli, lungo la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile presente sulla strada stessa. La facoltà può essere prevista indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito. Tale modalità di circolazione dei velocipedisti è denominata 'doppio senso ciclabile' ed è individuata mediante apposita segnaletica;</p>	<p>i-bis) consentire su determinate strade a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedisti in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili;</p>	<p><i>Identica</i></p>
<p>i-ter) consentire la circolazione dei velocipedisti sulle strade di cui alla lettera i), purché non siano presenti binari tramviari a raso ed a condizione che, salvo situazioni puntuali, il modulo delle strade non sia inferiore a 4,30 m;</p>	<p><i>Soppressa</i></p>	<p><i>Identica</i></p>
	<p>i-quater) istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile.</p>	<p><i>Identica</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>2. I divieti di sosta si intendono imposti dalle ore 8 alle ore 20, salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale.</p> <p>3. Per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati, i provvedimenti indicati nell'<i>art. 6</i>, commi 1 e 2, sono di competenza del prefetto e quelli indicati nello stesso articolo, comma 4, lettera a), sono di competenza dell'ente proprietario della strada. I provvedimenti indicati nello stesso comma 4, lettere b), c), d), e) ed f) sono di competenza del comune, che li adotta sentito il parere dell'ente proprietario della strada.</p>	<p><i>Identico</i></p> <p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p> <p><i>Identico</i></p>
<p>4. Nel caso di sospensione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica o di sicurezza della circolazione o per esigenze di carattere militare, ovvero laddove siano stati stabiliti obblighi, divieti o limitazioni di carattere temporaneo o permanente, possono essere accordati, per accertate necessità, permessi subordinati a speciali condizioni e cautele. Nei casi in cui sia stata vietata o limitata la sosta, possono essere accordati permessi subordinati a speciali condizioni e cautele ai veicoli riservati a servizi di polizia e a quelli utilizzati dagli esercenti la professione sanitaria nell'espletamento delle proprie mansioni, nonché dalle persone con limitata o impedita capacità motoria, muniti del contrassegno speciale.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>5. Le caratteristiche, le modalità costruttive, la procedura di omologazione e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.</p>	<p>[articolo 23, comma 1, lett. a), n.2]</p> <p>Abrogato</p>	<p><i>Identico</i></p>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>6. Le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico.</p>	<p>[articolo 23, comma 1, lett. a), n.3]</p> <p>6. Le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico. Tali aree sono considerate ad uso pubblico anche nel caso in cui l'accesso sia indiscriminato ancorché subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>7. I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento nonché a interventi per il finanziamento del trasporto pubblico locale e per migliorare la mobilità urbana.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle definite "A" dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla</p>	<p>[articolo 23, comma 1, lett. a), n.4]</p> <p>8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Il comune individua con motivata determinazione la soglia di aree destinate al parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento, anche con limitazione temporale della durata del parcheggio. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 "area pedonale" e "zona a</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>Giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.</p>	<p>traffico limitato", nonché per quelle definite "A" dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla Giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari.</p>	
<p>9. I comuni, con deliberazione della Giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della Giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8. I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>9-bis. Nel delimitare le zone di cui al comma 9 i comuni consentono, in ogni caso, l'accesso libero a tali zone ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>9-ter. I comuni possono stabilire, all'interno di una determinata zona a traffico limitato, diversi tempi massimi di permanenza, tra l'ingresso e l'uscita, anche differenziati per categoria di veicoli o di utenti.</p> <p>10. Le zone di cui ai commi 8 e 9, sono indicate mediante appositi segnali.</p>	<p><i>Identico</i></p> <p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p> <p><i>Identico</i></p>
	<p>[articolo 27, comma 1, lett. b)]</p> <p>10-bis. In deroga a quanto previsto dal comma 10, i comuni, qualora si renda necessario disporre divieti o limitazioni alla circolazione con carattere di urgenza, anche in riferimento alla facoltà di cui al comma 1, lettera b, in determinati ambiti stradali coincidenti con zone già istituite o con l'intero centro abitato, comunicano l'entrata in vigore del divieto o della limitazione con almeno 24 ore di preavviso attraverso i mezzi di informazione disponibili.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>11. Nell'ambito delle zone di cui ai commi 8 e 9 e delle altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nei medesimi comuni, i comuni hanno facoltà di riservare, con ordinanza del sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>11-bis. Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco. I divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
Chiunque viola gli obblighi, le limitazioni o i divieti previsti al presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa di cui al comma 13-bis.		
	<i>[articolo 15, comma 1, lett. c), n.2]</i>	
	11-ter. I comuni provvedono a delimitare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli; sono realizzate misure di moderazione del traffico; e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h.	<i>Identico</i>
12. Per le città metropolitane le competenze della Giunta e del sindaco previste dal presente articolo sono esercitate rispettivamente dalla Giunta metropolitana e dal sindaco metropolitano.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
13. Chiunque non ottemperi ai provvedimenti di sospensione o divieto della circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
13-bis. Chiunque, in violazione delle limitazioni previste ai sensi della lettera b) del comma 1, circola con veicoli appartenenti, relativamente alle emissioni inquinanti, a categorie inferiori a quelle prescritte, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 ad euro 678 e, nel caso di reiterazione della violazione nel biennio, alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173. La violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 83 ad euro 332.</p>	<p><i>[articolo 24, comma 1, lett. a), n.1]</i></p> <p>14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173. La violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 83 ad euro 332. Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria indicata nel primo periodo è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Nel caso di violazione per superamento dei limiti temporali di sosta consentiti ai sensi dell'articolo 157, comma 6, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 26 a euro 102. Nel caso in cui la violazione di cui al quarto periodo si protragga nel tempo, la sanzione è calcolata moltiplicando gli importi di cui al quarto periodo per il numero intero di periodi di tempo massimo consentito compresi nel tempo intercorso dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento, comunque fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi di cui al quarto periodo.</p>	<p><i>Identico</i></p>
	<p><i>[articolo 24, comma 1, lett. a), n.2]</i></p> <p>14-bis. La sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, si applica anche in caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9, consiste nel mancato pagamento dell'intera somma prevista. Al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, in tali casi, la sanzione di cui al</p>	<p><i>[articolo 24, comma 1, lett. a), n.2]</i></p> <p>14-bis. La sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, si applica anche in caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9, consiste nel mancato pagamento dell'intera somma prevista. Al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, in tali casi, la sanzione di cui al comma 14,</p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	<p>comma 14, secondo periodo, è maggiorata di una somma corrispondente alla tariffa dell'intero periodo tariffato per il giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Alla maggiorazione di cui al secondo periodo non si applicano le disposizioni dell'articolo 248. La sanzione e la relativa maggiorazione per il recupero della tariffa si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore per il quale si protrae la violazione.</p>	<p>secondo periodo, è maggiorata di una somma corrispondente alla tariffa dell'intero periodo tariffato per il giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. La sanzione e la relativa maggiorazione per il recupero della tariffa si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore per il quale si protrae la violazione.</p>
	<p>14-ter. Nel caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9 per insufficiente pagamento della somma prevista, alla sanzione di cui al comma 14, primo periodo, si applica la seguente disciplina:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa non si applica alcuna sanzione; b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa si applica la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento; c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa si applica la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo. 	<p><i>Identico</i></p>
	<p>14-quater. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati al comma 14-ter, lettere b) e c), le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente alla tariffa non</p>	<p>14-quater. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati al comma 14-ter, lettere b) e c), le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente alla tariffa non corrisposta. Le sanzioni e le</p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	<p>corrisposta. Alla maggiorazione di cui al primo periodo non si applicano le disposizioni dell'articolo 208. Le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione.</p>	<p>relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione.</p>
<p>15. Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Se si tratta di sosta limitata o regolamentata, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 26 ad euro 102 e la sanzione stessa è applicata per ogni periodo per il quale si protrae la violazione.</p>	<p>[articolo 24, comma 1, lett. a), n.3]</p> <p>15. Le sanzioni di cui al comma 14, primo periodo, si applicano anche in caso di violazione della sosta tariffata di cui al comma 1, lettera f). In tali casi, al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, quando la violazione consiste nel mancato pagamento dell'intera somma prevista, la sanzione di cui al comma 14, primo periodo, è maggiorata di un importo pari alla tariffa corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Fuori dai casi di cui al primo e al secondo periodo, quando la violazione della sosta tariffata consiste nel pagamento insufficiente, si applica la seguente disciplina:</p> <p>a) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa non si applica alcuna sanzione;</p> <p>b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento;</p> <p>c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo.</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	<p>[articolo 24, comma 1, lett. a), n.4]</p> <p>15.1. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati dal comma 15, lettere b) e c), le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Quando la sosta senza pagamento o con pagamento insufficiente si protragga oltre le ore 24 del giorno dell'accertamento, le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni ventiquattro ore in cui si protrae la violazione. Alle maggiorazioni di cui al primo e al secondo periodo non si applicano le disposizioni dell'articolo 208. Nei casi in cui la sosta tariffata sia anche limitata nella durata massima, si applicano le sanzioni di cui al comma 14, quarto periodo, nei modi e secondo le disposizioni indicate nel quinto periodo del medesimo comma.</p>	<p>[articolo 24, comma 1, lett. a), n.4]</p> <p>15.1. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati dal comma 15, lettere b) e c), le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Quando la sosta senza pagamento o con pagamento insufficiente si protragga oltre le ore 24 del giorno dell'accertamento, le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione. Nei casi in cui la sosta tariffata sia anche limitata nella durata massima, si applicano le sanzioni di cui al comma 14, quarto periodo, nei modi e secondo le disposizioni indicate nel quinto periodo del medesimo comma.</p>
<p>Art. 8 (Circolazione nelle piccole isole)</p>	<p>Art. 8 (idem)</p>	<p>Art. 8 (idem)</p>
<p>1. Nelle piccole isole, dove si trovino comuni dichiarati di soggiorno o di cura, qualora la rete stradale extraurbana non superi 50 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico siano particolarmente intensi, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni e i comuni interessati, può, con proprio decreto, vietare che, nei mesi di più intenso movimento turistico, i veicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione</p>	<p>[articolo 33]</p> <p>1. Nelle piccole isole, dove si trovino comuni dichiarati di soggiorno o di cura, qualora la rete stradale extraurbana non superi 50 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico siano particolarmente intensi, il Presidente della Regione territorialmente competente, sentita la prefettura-ufficio territoriale del Governo e i comuni interessati, può, con proprio decreto, vietare che, nei mesi di più intenso movimento turistico, i veicoli appartenenti a</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>stabile siano fatti affluire e circolare nell'isola. Con medesimo provvedimento possono essere stabilite deroghe al divieto a favore di determinate categorie di veicoli e di utenti.</p> <p>2. Chiunque viola gli obblighi, i divieti e le limitazioni previsti dal presente articolo è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731.</p>	<p>persone non facenti parte della popolazione stabile siano fatti affluire e circolare nell'isola. Con medesimo provvedimento possono essere stabilite deroghe al divieto a favore di determinate categorie di veicoli e di utenti.</p> <p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>Art. 16 <i>(Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dei centri abitati)</i></p>	<p>Art. 16 <i>(idem)</i></p>	<p>Art. 16 <i>(idem)</i></p>
<p>1. Ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati è vietato:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade; b) costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale; c) impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni. <p>Il regolamento, in relazione alla tipologia dei divieti indicati, alla classificazione di cui all'art. 2, comma 2, nonché alle strade vicinali, determina le distanze dal confine stradale entro le quali vigono i divieti di cui sopra, prevedendo, altresì, una particolare disciplina per le aree fuori dai centri abitati ma entro le zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici. Restano comunque ferme le disposizioni di cui agli articoli 892 e 893 del codice civile.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
	<p><i>[articolo 27, comma 2]</i></p>	<p><i>[articolo 27, comma 2]</i></p>
	<p>1-bis. Le disposizioni di cui al comma 1 possono essere derogate per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie, ove ciò si renda necessario in presenza di</p>	<p>1-bis. Le disposizioni di cui al comma 1 possono essere derogate per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o in gallerie, ovvero in presenza di particolari circostanze o di</p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
Commi da 2 a 5 <i>Omissis</i>	particolari circostanze o di condizioni orografiche. Tali deroghe, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieto, sono disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.	condizioni orografiche. Tali deroghe, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieto, sono disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.
Art. 20 (Occupazione della sede stradale)	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
1. Sulle strade di tipo A), B), C) e D) è vietata ogni tipo di occupazione della sede stradale, ivi compresi fiere e mercati, con veicoli, baracche, tende e simili; sulle strade di tipo E) ed F) l'occupazione della carreggiata può essere autorizzata a condizione che venga predisposto un itinerario alternativo per il traffico ovvero, nelle zone di rilevanza storico-ambientale, a condizione che essa non determini intralcio alla circolazione o pregiudizio della sicurezza stradale.	1. Sulle strade di tipo A), B), C) e D) è vietata ogni tipo di occupazione della sede stradale, ivi compresi fiere e mercati, con veicoli, baracche, tende e simili; sulle strade di tipo E) ed F) l'occupazione della carreggiata può essere autorizzata a condizione che venga predisposto un itinerario alternativo per il traffico ovvero, nelle zone di rilevanza storico-ambientale, a condizione che essa non determini intralcio alla circolazione o pregiudizio della sicurezza stradale.	<i>Identico</i>
Commi da 2 a 5 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
Art. 25 (Attraversamenti ed uso della sede stradale)	Art. 25 (<i>idem</i>)	Art. 25 (<i>idem</i>)
Commi da 1 a 1- <i>quinquies Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
	[articolo 17, comma 1, lett. a)]	
	1-sexies. Nel caso in cui l'attraversamento comporti un'altezza libera inferiore a quella minima prevista dalle norme per le costruzioni, il segnalamento, realizzato secondo le modalità previste dal regolamento, deve essere definito con apposita convenzione tra gli enti proprietari delle infrastrutture interessate dall'attraversamento stesso.	<i>Identico</i>
Commi da 2 a 7 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>Art. 40 (<i>Segnali orizzontali</i>)</p> <p>1. I segnali orizzontali, tracciati sulla strada, servono per regolare la circolazione, per guidare gli utenti e per fornire prescrizioni od utili indicazioni per particolari comportamenti da seguire.</p>	<p>Art. 40 (<i>idem</i>)</p> <p><i>Identico</i></p>	<p>Art. 40 (<i>idem</i>)</p> <p><i>Identico</i></p>
<p>2. I segnali orizzontali si dividono in:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) strisce longitudinali; b) strisce trasversali; c) attraversamenti pedonali o ciclabili; d) frecce direzionali; e) iscrizioni e simboli; f) strisce di delimitazione degli stalli di sosta o per la sosta riservata; g) isole di traffico o di presegnalamento di ostacoli entro la carreggiata; h) strisce di delimitazione della fermata dei veicoli in servizio di trasporto pubblico di linea; i) altri segnali stabiliti dal regolamento. 	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>3. Le strisce longitudinali possono essere continue o discontinue. Le continue, ad eccezione di quelle che delimitano le corsie di emergenza, indicano il limite invalicabile di una corsia di marcia o della carreggiata; le discontinue delimitano le corsie di marcia o la carreggiata.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>4. Una striscia longitudinale continua può affiancare un'altra discontinua; in tal caso esse indicano ai conducenti, marcianti alla destra di quella discontinua, la possibilità di oltrepassarle.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	<i>[articolo 17, comma 1, lett. b)]</i>	<i>Identico</i>
5. Una striscia trasversale continua indica il limite prima del quale il conducente ha l'obbligo di arrestare il veicolo per rispettare le prescrizioni semaforiche o il segnale di "fermarsi e dare precedenza" o il segnale di "passaggio a livello" ovvero un segnale manuale del personale che espleta servizio di polizia stradale.	5. Una striscia trasversale continua indica il limite prima del quale il conducente ha l'obbligo di arrestare il veicolo per rispettare le prescrizioni semaforiche o il segnale di "fermarsi e dare precedenza" nonché in corrispondenza dei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi o del segnale "fermarsi e dare precedenza" , ovvero un segnale manuale del personale che espleta servizio di polizia stradale.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 15, comma 1, lett. d)]</i>	<i>Identico</i>
6. Una striscia trasversale discontinua indica il limite prima del quale il conducente ha l'obbligo di arrestare il veicolo, se necessario, per rispettare il segnale "dare precedenza". Commi da 7 a 11 <i>Omissis</i>	5-bis. Nel caso della zona di attestamento ciclabile la prima striscia trasversale continua, nel senso di marcia, indica il limite prima del quale i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l'obbligo di fermarsi mentre la seconda striscia indica il limite per i soli velocipedi, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche. <i>Identico</i>	<i>Identico</i>
Commi da 1 a 4 <i>Omissis</i> 5. Gli attraversamenti pedonali semaforizzati possono essere dotati di segnalazioni acustiche per non vedenti.	<i>Identici</i> Art. 41 (idem)	<i>Identici</i> Art. 41 (idem) <i>[articolo 18]</i>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>Le luci delle lanterne semaforiche pedonali sono a forma di pedone colorato su fondo nero. I colori sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) rosso, con significato di arresto e non consente ai pedoni di effettuare l'attraversamento, né di impegnare la carreggiata; b) giallo, con significato di sgombero dell'attraversamento pedonale e consente ai pedoni che si trovano all'interno dell'attraversamento di sgombrarlo il più rapidamente possibile e vieta a quelli che si trovano sul marciapiede di impegnare la carreggiata; c) verde, con significato di via libera e consente ai pedoni l'attraversamento della carreggiata nella sola direzione consentita dalla luce verde. 		<p>pavimento idonee all'individuazione dei pali di sostegno delle lanterne semaforiche. Le luci delle lanterne semaforiche pedonali sono a forma di pedone colorato su fondo nero. I colori sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) rosso, con significato di arresto e non consente ai pedoni di effettuare l'attraversamento, né di impegnare la carreggiata; b) giallo, con significato di sgombero dell'attraversamento pedonale e consente ai pedoni che si trovano all'interno dell'attraversamento di sgombrarlo il più rapidamente possibile e vieta a quelli che si trovano sul marciapiede di impegnare la carreggiata; c) verde, con significato di via libera e consente ai pedoni l'attraversamento della carreggiata nella sola direzione consentita dalla luce verde.
<p>Commi da 6 a 19 <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p>
	<p>[articolo 21, comma 1]</p> <p>19-bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificarne il momento di accensione o spegnimento e il regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio, deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario e il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3, che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti</p>	

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicate le modalità e i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione e spegnimento degli stessi.	<i>[articolo 21, comma 1]</i>
	19-ter. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione, nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari o ambiti a essa correlati. Tali indicazioni sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme uguali a quelle dei corrispondenti segnali verticali.	19-ter. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione, nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari o ambiti a essa correlati. Tali indicazioni sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme uguali a quelle dei corrispondenti segnali verticali. Nei comuni classificati a vocazione turistica le informazioni fornite attraverso i segnali a messaggio variabile possono prevedere anche l'impiego alternato di lingue straniere.
	19-quater. Dall'attuazione di quanto previsto dai commi 19-bis e 19-ter, non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione.	<i>Identico</i>
Art. 42 <i>(Segnali complementari)</i>	Art. 42 <i>(idem)</i>	Art. 42 <i>(idem)</i>
1. I segnali complementari sono destinati ad evidenziare o rendere noto:	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
a) il tracciato stradale; b) particolari curve e punti critici; c) ostacoli posti sulla carreggiata o ad essa adiacenti.	<i>[articolo 23, comma 1, lett.b)]</i>	<i>Identico</i>
2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta o a rallentare la velocità.	2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi e gli interventi sull'infrastruttura stradale che comunque	<i>Identico</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	contengono un elemento di segnalamento, destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico o a rallentare la velocità dei veicoli.	
2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta o a rallentare la velocità.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
3. Il regolamento stabilisce forme, dimensioni, colori e simboli dei segnali complementari, le loro caratteristiche costruttive e le modalità di impiego e di apposizione.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
Art. 43 (<i>Segnalazioni degli agenti del traffico</i>)	Art. 43 (<i>idem</i>)	Art. 43 (<i>idem</i>)
Commi da 1 a 4 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
5. Gli agenti, per esigenze connesse con la fluidità o con la sicurezza della circolazione, possono altresì far accelerare o rallentare la marcia dei veicoli, fermare o dirottare correnti veicolari o singoli veicoli, nonché dare altri ordini necessari a risolvere situazioni contingenti, anche se in contrasto con la segnaletica esistente, ovvero con le norme di circolazione.	[articolo 20, comma 1, lett. a)] 5. Gli agenti, per esigenze connesse con la fluidità o con la sicurezza della circolazione o con la protezione degli operatori stradali, possono altresì far accelerare o rallentare la marcia dei veicoli, fermare o dirottare correnti veicolari o singoli veicoli, nonché dare altri ordini necessari a risolvere situazioni contingenti, anche se in contrasto con la segnaletica esistente, ovvero con le norme di circolazione.	<i>Identico</i>
	5-bis. Sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o da altri eventi imprevedibili, il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare può avvenire anche mediante l'impiego di veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma 3-bis del medesimo articolo 12.	<i>Identico</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
		<i>[articolo 20, comma 1, lett. a), num. 2)]</i>
6. Nel regolamento sono precisate altre segnalazioni eventualmente necessarie per la regolazione del traffico, nonché modalità e mezzi per rendere facilmente riconoscibili e visibili a distanza, sia di giorno che di notte, gli agenti preposti alla regolazione del traffico e i loro ordini, anche a mezzo di apposito segnale distintivo.	5-ter. I veicoli di cui al comma 5-bis, impiegati nelle attività di cui al medesimo comma, devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante unitamente a un pannello rettangolare recante la scritta "safety-car". Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare d'intesa con il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nei casi di cui al comma 5-bis nonché le caratteristiche dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.	5-ter. I veicoli di cui al comma 5-bis, impiegati nelle attività di cui al medesimo comma, devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante unitamente a un pannello rettangolare recante la scritta "auto di sicurezza - safety-car". Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare d'intesa con il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nei casi di cui al comma 5-bis nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.
Art. 44 <i>(Passaggi a livello)</i>	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
1. In corrispondenza dei passaggi a livello con barriere può essere collocato, a destra della strada, un dispositivo ad una luce rossa fissa, posto a cura e spese dell'esercente la ferrovia, il quale avverta in tempo utile della chiusura delle barriere, integrato da altro dispositivo di segnalazione acustica. I dispositivi, luminoso acustico, sono obbligatori qualora trattasi di barriere manovrate a distanza o non visibili direttamente dal posto di manovra. Sono considerate barriere le sbarre, i cancelli e gli altri dispositivi di chiusura equivalenti.	Art. 44 <i>(idem)</i>	Art. 44 <i>(idem)</i>
	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>2. In corrispondenza dei passaggi a livello con semibarriere deve essere collocato, sulla destra della strada, a cura e spese dell'esercente la ferrovia, un dispositivo luminoso a due luci rosse lampeggianti alternativamente che entra in funzione per avvertire in tempo utile della chiusura delle semibarriere, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica. Le semibarriere possono essere installate solo nel caso che la carreggiata sia divisa nei due sensi di marcia da spartitraffico invalicabile di adeguata lunghezza. I passaggi a livello su strada a senso unico muniti di barriere che sbarrano l'intera carreggiata solo in entrata sono considerati passaggi a livello con semibarriere.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>[articolo 17, comma 1, lett. c)]</p>		
	<p>2-bis. In corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere può essere collocato, sulla destra della strada, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso a due luci rosse lampeggianti alternativamente che entra in funzione, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica, per avvertire in tempo utile del passaggio del treno. Tali dispositivi devono comunque essere installati in caso di visibilità insufficiente.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>3. Nel regolamento sono stabiliti i segnali verticali ed orizzontali obbligatori di presegnalazione e di segnalazione dei passaggi a livello, le caratteristiche dei segnali verticali, luminosi ed acustici, nonché la superficie minima rifrangente delle barriere, delle semibarriere e dei cavalletti da collocare in caso di avana.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>4. Le opere necessarie per l'adeguamento dei passaggi a livello e quelle per assicurare la visibilità delle strade ferrate hanno carattere di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e urgenza ai fini dell'applicazione delle leggi sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
Art. 45 (Uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni)	Art. 45 (Idem)	Art. 45 (Idem)
Commi da 1 a 5 Omissis	Identici	Identici [articolo 10, comma 1, lett. a)]
6. Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, ed i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all'approvazione od omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione.	Identico	6. Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, ed i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all'approvazione od omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione, fermo restando l'obbligo delle verifiche periodiche di funzionalità e di taratura per i dispositivi con funzione metrologica.
Commi da 7 a 9-ter Omissis	Identici	Identici
Art. 56 (Rimorchi)	Art. 56 (Idem)	Art. 56 (Idem)
Commi da 1 a 3 Omissis	Identici	Identici [articolo 34]
4. I carrelli appendice a non più di due ruote destinati al trasporto di bagagli, attrezzi e simili, e trainabili da autoveicoli di cui all'art. 54, comma 1, esclusi quelli indicati	Identico	4. I carrelli appendice a non più di due ruote destinati al trasporto di bagagli, attrezzi e simili, e trainabili da motoveicoli di cui all'articolo 53 e da autoveicoli di cui

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>nelle lettere h), i) ed l), si considerano parti integranti di questi purché rientranti nei limiti di sagome e di massa previsti dagli articoli 61 e 62 e dal regolamento.</p>		<p>all'art. 54, comma 1, esclusi quelli indicati nelle lettere h), i) ed l), si considerano parti integranti di questi purché rientranti nei limiti di sagome e di massa previsti dagli articoli 61 e 62 e dal regolamento.</p>
<p>Art. 57 (<i>Macchine agricole</i>)</p>	<p>Art. 57 (<i>Idem</i>)</p>	<p>Art. 57 (<i>Idem</i>)</p>
<p>1. Le macchine agricole sono macchine a ruote o a cingoli destinate ad essere impiegate nelle attività agricole e forestali e possono, in quanto veicoli, circolare su strada per il proprio trasferimento e per il trasporto per conto delle aziende agricole e forestali di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario, nonché di addetti alle lavorazioni; possono, altresì, portare attrezzature destinate alla esecuzione di dette attività. E' consentito l'uso delle macchine agricole nelle operazioni di manutenzione e tutela del territorio.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p>[articolo 29]</p> <p>1. Le macchine agricole sono macchine a ruote o a cingoli destinate a essere impiegate nelle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e nelle attività di gestione forestale e possono, in quanto veicoli, circolare su strada:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) per il proprio trasferimento; b) per il trasporto per conto delle aziende agricole e forestali di prodotti, sostanze di uso agrario e di attrezzature destinate all'esecuzione delle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e delle attività di gestione forestale; c) per il trasporto di addetti alle lavorazioni, nonché, nell'ambito delle attività dirette alla fornitura di beni o servizi ai sensi dell'articolo 2135, terzo comma, del codice civile, per il trasporto di soggetti in visita presso le aziende agricole, interessati a conoscere il contesto ambientale e territoriale in cui si svolgono le attività dell'impresa agricola. <p>È consentito l'uso delle macchine agricole nelle operazioni di manutenzione e tutela del territorio.</p>
<p>Commi da 2 a 4 <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>Art. 68 (<i>Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi</i>)</p> <p>1. I velocipedi devono essere muniti di pneumatici, nonché: a) per la frenatura: di un dispositivo indipendente per ciascun asse che agisca in maniera pronta ed efficace sulle rispettive ruote; b) per le segnalazioni acustiche: di un campanello; c) per le segnalazioni visive: anteriormente di luci bianche o gialle, posteriormente di luci rosse e di catadiottri rossi; inoltre, sui pedali devono essere applicati catadiottri gialli ed analoghi dispositivi devono essere applicati sui lati.</p>	<p>Art. 68 (<i>Idem</i>)</p> <p><i>Identico</i></p>	<p>Art. 68 (<i>Idem</i>)</p> <p><i>Identico</i></p>
<p>2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) del comma 1 devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p>[<i>Art. 15, comma 1, lett. d-bis</i>]</p> <p>2. I dispositivi di segnalazione di cui al comma 1, lettera c), devono essere presenti e funzionanti secondo quanto previsto dall'articolo 152, comma 1.</p>
<p>Commi da 3 a 8 <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p>
<p>Art. 80 (<i>Revisioni</i>)</p>	<p>Art. 80 (<i>Idem</i>)</p>	<p>Art. 80 (<i>Idem</i>)</p>
<p>Commi da 1 a 9 <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I controlli periodici sulle officine delle imprese di cui al comma 8 sono effettuati, con le modalità di cui all'art. 19, commi 1, 2, 3, e 4, della legge 1° dicembre 1986, n. 870, da personale del Dipartimento per i trasporti terrestri in possesso di laurea ad indirizzo tecnico ed inquadrato in qualifiche funzionali e profili professionali corrispondenti alle qualifiche della ex carriera direttiva tecnica, individuati nel regolamento. I relativi importi a carico delle officine dovranno essere versati in conto corrente postale ed affluire alle entrate dello Stato con imputazione al capitolo 3566 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la cui denominazione viene conseguentemente modificata dal Ministro dell'economia e delle finanze.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>[Art. 13, comma 3]</i></p> <p>10. Il Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I predetti controlli sono effettuati da personale del medesimo Dipartimento, abilitato all'esecuzione delle operazioni di revisione sui veicoli ai sensi dell'articolo 81, e sono remunerati ai sensi dell'articolo 19, comma 1-<i>quater</i>, della legge 1° dicembre 1986, n. 870. A tal fine, con il decreto di cui al comma 12, sono altresì determinati gli importi, a carico delle officine, che affluiscono all'apposito capitolo di pertinenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La mancata corresponsione di tali importi comporta l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 15.</p>
<p>Commi da 11 a 17-bis <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p> <p><i>[N.B. Art. 13, comma 4 DDL]</i></p>
		<p>4. Fatto salvo quanto disposto dall'articolo 80, comma 10, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal presente articolo, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati gli importi e le modalità di versamento dei medesimi all'entrata del bilancio dello Stato utili a compensare il personale per l'esercizio delle attività ispettive e di vigilanza di cui all'articolo 19, comma 1-<i>quater</i>, della legge 1° dicembre 1986, n. 870.</p>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
		<p><i>[Articolo 12]</i></p>
		<p>Nuovo art. 80-bis <i>(Campagne di richiamo di sicurezza)</i></p>
		<p>1. I costruttori dei veicoli, in conformità agli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e unionale, garantiscono l'immediata adozione di adeguate misure correttive e di informazione in relazione alla totalità dei veicoli di categoria M, N o O che hanno immesso sul mercato, hanno immatricolato o che sono entrati in circolazione nel territorio nazionale o dell'Unione europea, per i quali sia stata valutata la presenza di un rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone. Le misure correttive devono garantire che il veicolo non presenti più il rischio; deve altresì essere svolta una puntuale e diligente attività di informazione dei proprietari o utilizzatori dei veicoli interessati, quali risultanti dall'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226.</p>
		<p>2. L'operatore economico che, avendo provveduto agli adempimenti di cui al comma 1, dopo ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo per l'adozione di misure correttive, riscontri che ad un veicolo non siano stati ancora apportati i necessari adeguamenti, ha l'obbligo di inserire i relativi dati nell'elenco telematico, istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e provvedere al suo aggiornamento.</p>
		<p>3. Salvo che il fatto costituisca reato, l'operatore economico che omette di adottare le misure correttive di</p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
		informazione e di inserimento e aggiornamento dei dati nell'elenco telematico imposte ai sensi dei commi 1 e 2, è soggetto, per ciascuna misura non adottata, alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 euro a euro 60.000.
		4. Con apposito provvedimento della Direzione generale per la motorizzazione, da adottarsi entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate le modalità di accesso all'elenco telematico di cui al comma 2 da parte di operatori autorizzati e di consultazione da parte degli organi di polizia e degli utenti.
		5. Chiunque circola con un veicolo presente nell'elenco telematico di cui al comma 2 è soggetto alla disciplina sanzionatoria di cui all'articolo 80, comma 14.
Art. 84 (Locazione senza conducente)	Art. 84 (idem)	Art. 84 (idem)
Commi da 1 a 3 Omissis	Identici	Identici
3-bis. L'impresa esercente attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente sopra i 9 posti, iscritta al Registro elettronico nazionale e titolare di autorizzazione, può utilizzare i veicoli in proprietà di altra impresa esercente la medesima attività ed iscritta al Registro elettronico nazionale, acquisendone la disponibilità mediante contratto di locazione.	Identico	3-bis. L'impresa autorizzata all'esercizio dell'attività di trasporto di persone su strada può utilizzare autobus locati senza conducente sulla base di un contratto di locazione stipulato con un'impresa locatrice stabilita in uno Stato membro dell'Unione europea, a condizione che i suddetti veicoli risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro.
4. Possono essere destinati alla locazione senza conducente:	Identico	4. Possono essere destinati alla locazione senza conducente:

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>a) i veicoli ad uso speciale, la cui massa complessiva a pieno carico non sia superiore a 6 t;</p> <p>b) i veicoli destinati al trasporto di cose;</p> <p>b-bis) i veicoli, aventi al massimo nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone, i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, i veicoli per il trasporto promiscuo, le autocaravan, le caravan e i rimorchi destinati al trasporto di attrezzature turistiche e sportive.</p>		<p>a) i veicoli ad uso speciale, la cui massa complessiva a pieno carico non sia superiore a 6 t;</p> <p>b) i veicoli destinati al trasporto di cose;</p> <p>b-bis) i veicoli, aventi al massimo nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone, i veicoli per il trasporto promiscuo, le autocaravan, le caravan e i rimorchi destinati al trasporto di attrezzature turistiche e sportive.</p> <p>b-ter) i veicoli, aventi più di nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone.</p>
Commi da 4-bis a 8 Omissis	Identici	Identici
Art. 117 (Limitazioni nella guida)	Art. 117 (idem)	Art. 117 (idem)
[1. Abrogato]	Identico	Identico
2. Per i primi tre anni dal conseguimento della patente di categoria A2, A, B1 e B non è consentito il superamento della velocità di 100 km/h per le autostrade e di 90 km/h per le strade extraurbane principali.	Identico	Identico
2-bis. Ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, ai fini di cui al precedente periodo si applica un ulteriore limite	[articolo 7, comma 1]	[articolo 7, comma 1]
2-bis. Ai titolari di patente di guida di categoria B, per i primi tre anni dal rilascio non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, ai fini di cui al precedente periodo si applica un ulteriore	[articolo 7, comma 1]	2-bis. Ai titolari di patente di guida di categoria B, per i primi tre anni dal rilascio, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 75 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, anche elettrici o ibridi plugin , ai fini di cui al primo

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>di potenza massima pari a 70 kW. Per le autovetture elettriche o ibride plug-in, il limite di potenza specifica è di 65 kW/t compreso il peso della batteria. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 120 del presente codice, alle persone destinatarie del divieto di cui all'articolo 75, comma 1, lettera a), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, il divieto di cui al presente comma ha effetto per i primi tre anni dal rilascio della patente di guida.</p>	<p>limite di potenza massima pari a 70 kW. Per le autovetture elettriche o ibride plug-in, il limite di potenza specifica è di 65 kW/t compreso il peso della batteria. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 120 del presente codice, alle persone destinatarie del divieto di cui all'articolo 75, comma 1, lettera a), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, il divieto di cui al presente comma ha effetto per i primi tre anni dal rilascio della patente di guida.</p>	<p>periodo, si applica un ulteriore limite di potenza massima pari a 105 kW. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 120 del presente codice, alle persone destinatarie del divieto di cui all'articolo 75, comma 1, lettera a), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, il divieto di cui al presente comma ha effetto per i primi tre anni dal rilascio della patente di guida.</p>
<p>Commi da 3 a 5 <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p>
	<p>[articolo 7, comma 2]</p>	
	<p>2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano per le patenti conseguite a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.</p>	
<p>Art. 122 <i>(Esercitazioni di guida)</i></p>	<p>Art. 122 <i>(idem)</i></p>	<p>Art. 122 <i>(idem)</i></p>
<p>1. A chi ne ha fatto domanda per sostenere l'esame per la patente di guida ovvero per l'estensione di validità della patente ad altre categorie di veicoli ed è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti è rilasciata un'autorizzazione per esercitarsi alla guida, previo superamento della prova di controllo delle cognizioni di cui al comma 1 dell'articolo 121, che deve avvenire entro sei</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
mesi dalla data di presentazione della domanda per il conseguimento della patente. Entro il termine di cui al periodo precedente non sono consentite più di due prove.		
2. L'autorizzazione consente all'aspirante di esercitarsi su veicoli delle categorie per le quali è stata richiesta la patente o l'estensione di validità della medesima, purché al suo fianco si trovi, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore; l'istruttore deve, a tutti gli effetti, vigilare sulla marcia del veicolo, intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità.	<i>Identico</i>	<i>[articolo 8, comma 1]</i> 2. Fatto salvo quanto disposto dal comma 5-bis , l'autorizzazione consente all'aspirante di esercitarsi su veicoli delle categorie per le quali è stata richiesta la patente o l'estensione di validità della medesima, purché al suo fianco si trovi, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore; l'istruttore deve, a tutti gli effetti, vigilare sulla marcia del veicolo, intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità.
3. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
		3-bis. Fermo restando quanto previsto dai commi 2 e 3, gli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A non possono in alcun caso trasportare passeggeri.
Commi 4 e 5 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
5-bis. L'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B deve effettuare esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite la disciplina		5-bis. L'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B può esercitarsi nelle condizioni di cui al comma 2, solo dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna. Per le esercitazioni di guida nelle condizioni di cui al comma 2, il titolare dell'autorizzazione di cui al comma 1 deve avere con sé anche certificazione rilasciata dall'autoscuola che

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.		<p>comprova l'assolvimento degli obblighi di cui al primo periodo. La guida senza tale certificazione è soggetta alle sanzioni di cui al comma 7. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è stabilito il numero minimo delle ore di esercitazione da effettuarsi presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato cui l'aspirante al conseguimento della patente di guida della categoria B è tenuto, il numero di quelle necessarie per le esercitazioni di cui al comma 2, nonché la disciplina e le modalità di svolgimento delle medesime esercitazioni.</p>
Commi da 6 a 9 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
		<p>9-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 3-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 300. La stessa sanzione si applica al passeggero.</p>
<p>Art. 125 <i>(Gradualità ed equivalenze delle patenti di guida)</i></p>	Art. 125 <i>(idem)</i>	Art. 125 <i>(idem)</i>
<p>1. Il rilascio della patente di guida è subordinato alle seguenti condizioni:</p> <p>a) la patente per le categorie C1, C, D1 o D può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente di categoria B;</p> <p>b) la patente per le categorie BE, C1E, CE, D1E e DE può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente rispettivamente delle categorie B, C1, C, D1 o D.</p> <p>2. La validità della patente di guida è fissata come segue:</p> <p>a) la patente rilasciata per le categorie C1E, CE, D1E, o DE è valida per i complessi di veicoli della categoria BE;</p>	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>b) la patente rilasciata per la categoria CE è valida per la categoria DE, purché il relativo titolare sia già in possesso di patente per la categoria D;</p> <p>c) la patente rilasciata per le categorie CE e DE è valida per i complessi di veicoli, rispettivamente, delle categorie C1E e D1E;</p> <p>d) la patente rilasciata per una qualsiasi categoria è valida per i veicoli della categoria AM;</p> <p>e) la patente rilasciata per la categoria A2 è valida anche per la categoria A1;</p> <p>f) la patente rilasciata per le categorie A, B, C o D è valida, rispettivamente, per le categorie A1 e A2, B1, C1 o D1;</p> <p>g) la patente speciale di guida delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1 e D rilasciata a mutilati o minorati fisici è valida soltanto per la guida dei veicoli aventi le caratteristiche indicate nella patente stessa;</p> <p>h) la patente di guida della categoria B è valida, sul territorio nazionale, per condurre i tricicli di potenza superiore a 15 kW, purché il titolare abbia almeno 21 anni, nonché i veicoli della categoria A1.</p>		
<p>3. Fermo restando quanto previsto dal comma 4, chiunque, munito di patente di guida recante un codice unionale o nazionale relativo a "MODIFICHE DEL VEICOLO", conduce un veicolo o circola in condizioni diverse da quelle indicate dai predetti codici, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 158 ad euro 638.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>3-bis. Fermo restando quanto previsto dal comma 4, chiunque, munito di patente di guida recante un codice unionale o nazionale relativo a "CONDUCENTE (motivi</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>medici)" conduce un veicolo o circola in condizioni diverse da quelle indicate dai predetti codici, è soggetto alla sanzione di cui all'articolo 173, comma 3.</p>	<p>[articolo 3, comma 1, lett. a)]</p>	<p>[articolo 3, comma 1, lett. a)]</p>
	<p>3-ter. I titolari di patente rilasciata in Italia, recante i codici unionali "LIMITAZIONE DELL'USO – codice 68 Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO – codice 69 Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcool conformemente alla norma EN 50436" di cui all'Allegato I alla direttiva n. 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006, possono guidare, nel territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N, solo se su questi veicoli è stato installato a loro spese ed è funzionante un dispositivo che impedisca l'avviamento del motore nel caso in cui il tasso alcolemico del guidatore sia superiore a zero. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, ai sensi dell'articolo 75, comma 3 bis, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono determinate le caratteristiche del dispositivo di blocco, le modalità di installazione e le officine autorizzate al montaggio dello stesso. Ogni dispositivo deve essere munito di un sigillo che ne impedisca l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione.</p>	<p>3-ter. I titolari di patente rilasciata in Italia, recante i codici unionali "LIMITAZIONE DELL'USO – codice 68 Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO – codice 69 Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcool conformemente alla norma EN 50436" di cui all'Allegato I alla direttiva n. 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006, possono guidare, nel territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N, solo se su questi veicoli è stato installato a loro spese ed è funzionante un dispositivo che impedisca l'avviamento del motore nel caso in cui il tasso alcolemico del guidatore sia superiore a zero. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, ai sensi dell'articolo 75, comma 3 bis, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono determinate le caratteristiche del dispositivo di blocco, le modalità di installazione e le officine che svolgono le attività di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122 autorizzate al montaggio dello stesso. Ogni dispositivo deve essere munito di un sigillo che ne impedisca l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione.</p>
	<p>3-quater. Fuori dei casi previsti dall'articolo 186, il titolare di patente di guida recante i codici unionali relativi a "LIMITAZIONE DELL'USO – codice 68 Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO – codice 69 Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcool conformemente alla norma EN 50436" di cui all'Allegato I alla direttiva n. 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
4. Chiunque, munito di patente speciale, guida un veicolo diverso da quello indicato e specialmente adattato in relazione alla sua mutilazione o minorazione, ovvero con caratteristiche diverse da quella indicate nella patente posseduta, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 317. 5. Dalle violazioni di cui ai commi 3 e 4 consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a sei mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.	2006, che circola su strada in condizioni diverse da quelle indicate dai medesimi codici unionali, è soggetto alle sanzioni di cui ai commi 3 e 5 del presente articolo. Le stesse sanzioni, in misura doppia, si applicano quando il titolare di patente italiana sulla quale sono stato apposti i citati codici unionali 68 e 69 circola nel territorio nazionale alla guida di un veicolo a motore sprovvisto del dispositivo di blocco di cui al comma 3 ter ovvero con dispositivo alterato, manomesso, non funzionante o dal quale siano stati rimossi i prescritti sigilli apposti al momento dell'installazione.	<i>Identico</i>
	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
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 e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
Art. 142 (<i>Limiti di velocità</i>)	Art. 142 (<i>idem</i>)	Art. 142 (<i>idem</i>)
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 e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino	[articolo 10, comma 1, lett. a), n. 1]	

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, e sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 90 km/h per le strade extraurbane principali.</p>	<p>ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate e, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico; approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali.</p>	<p>Modifica soppressa</p>
<p>2. Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei criteri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può modificare i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada, quando siano contrari alle proprie direttive e comunque contrastanti con i criteri di cui al comma 1. Lo stesso Ministro può anche disporre l'imposizione di limiti, ove non vi abbia provveduto l'ente proprietario; in caso di mancato adempimento,</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può procedere direttamente alla esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti dell'ente proprietario.</p> <p>3. Le seguenti categorie di veicoli non possono superare le velocità sottoindicate:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ciclomotori: 45 km/h; b) autoveicoli o motoveicoli utilizzati per il trasporto delle merci pericolose rientranti nella classe I figurante in allegato all'accordo di cui all'art. 168, comma 1, quando viaggiano carichi: 50 km/h fuori dai centri abitati; 30 km/h nei centri abitati; c) macchine agricole e macchine operatrici: 40 km/h se montati su pneumatici o su altri sistemi equipollenti; 15 km/h in tutti gli altri casi; d) quadricicli: 80 km/h fuori dei centri abitati; e) treni costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio di cui alle lettere h), i) e l) dell'art. 54, comma 1: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade; f) autobus e filobus di massa complessiva a pieno carico superiore a 8 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade; g) autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t e fino a 12 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade; h) autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 12 t: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade; i) autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 5 t se adoperati per il trasporto di persone ai sensi dell'art. 82, 	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>comma 6: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;</p> <p>l) mezzi d'opera quando viaggiano a pieno carico: 40 km/h nei centri abitati; 60 km/h fuori dei centri abitati.</p>		
<p>4. Nella parte posteriore dei veicoli di cui al comma 3, ad eccezione di quelli di cui alle lettere a) e b), devono essere indicate le velocità massime consentite. Qualora si tratti di complessi di veicoli, l'indicazione del limite va riportata sui rimorchi ovvero sui semirimorchi. Sono comunque esclusi da tale obbligo gli autoveicoli militari ricompresi nelle lettere c), g), h) ed i) del comma 3, quando siano in dotazione alle Forze armate, ovvero ai Corpi ed organismi indicati nell'art. 138, comma 11.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>5. In tutti i casi nei quali sono fissati limiti di velocità restano fermi gli obblighi stabiliti dall'art. 141.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>6. Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento.</p>	<p>[articolo 10, comma 1, lett. a), n. 2]]</p> <p>6. Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate e, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico, approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento.</p>	<p>Modifica soppressa</p>
<p>6-bis. Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice. Le modalità di impiego sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
		[Art. 10, comma 1, lett. a-bis)]
7. Chiunque non osserva i limiti minimi di velocità, ovvero supera i limiti massimi di velocità di non oltre 10 km/h, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173.	<i>Identico</i>	6-ter. Nei casi di accertamento, con le modalità di cui ai commi 6 e 6-bis, di più violazioni dei commi 7, 8, 9 o 9-bis del presente articolo, commesse dallo stesso veicolo in tratti stradali ricadenti nella sfera di competenza del medesimo ente e in un periodo di tempo sino ad un'ora, si applicano le sanzioni amministrative previste per la violazione più grave aumentate di un terzo, se più favorevoli. Il periodo di tempo di cui al primo periodo decorre dal momento in cui è stata commessa la violazione accertata per prima. Si osservano, in quanto compatibili, le disposizioni dell'articolo 198-bis.
7. Chiunque non osserva i limiti minimi di velocità, ovvero supera i limiti massimi di velocità di non oltre 10 km/h, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
8. Chiunque supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694.	[articolo 4, comma 2, lett. a)]	[articolo 4, comma 2, lett. a)]
8. Chiunque supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694.	8. Chiunque supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694. Se la violazione è commessa all'interno del centro abitato e per almeno due volte nell'arco di un anno, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 271 a euro 4084 nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni.	8. Chiunque supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694. Se la violazione è commessa all'interno del centro abitato e per almeno due volte nell'arco di un anno, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 220 a euro 880 nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni.
Commi da 9 a 12-quater Omissis	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>Art. 143 <i>(Posizione dei veicoli sulla carreggiata)</i></p> <p>1. I veicoli devono circolare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima, anche quando la strada è libera.</p> <p>2. I veicoli sprovvisti di motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.</p>	<p>Art. 143 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p> <p><i>Identico</i></p>	<p>Art. 143 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p> <p><i>Identico</i></p>
	<p><i>[articolo 15, comma 1, lett. e)]</i></p> <p>2-bis. La disposizione del comma 2 non si applica ai velocipedi, nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui i velocipedi possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata. Nelle corsie ciclabili, i velocipedi devono occupare la parte più esterna della corsia.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>Commi da 3 a 11 <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p>
<p>12. Chiunque circola contromano in corrispondenza delle curve, dei raccordi convessi o in ogni altro caso di limitata visibilità, ovvero percorre la carreggiata contromano, quando la strada sia divisa in più carreggiate separate, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 327 ad euro 1.308. Dalla violazione prevista dal presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. In casi di recidiva la sospensione è da due a sei mesi.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>[articolo 22, comma 1-bis]</i></p> <p>12. Chiunque circola contromano in corrispondenza delle curve, dei raccordi convessi o in ogni altro caso di limitata visibilità, ovvero percorre la carreggiata contromano, quando la strada sia divisa in più carreggiate separate, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 327 ad euro 1.308. Dalla violazione prevista dal presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. In casi di recidiva la sospensione è da due a sei mesi. Qualora dalla circolazione contromano di un veicolo ai sensi del presente comma derivi un incidente con morti o lesioni personali gravi o gravissime, è sempre disposta la confisca del predetto veicolo.</p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
13. Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
Art. 145 (<i>Precedenza</i>)	Art. 145 (<i>idem</i>)	Art. 145 (<i>idem</i>)
Commi da 1 a 4 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
4- <i>bis</i> . I conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che transitano sulle strade urbane ciclabili o vi si immettono, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio.	4- <i>bis</i> . Nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione, nel rispetto delle regole generali della precedenza, devono prestare particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti.	<i>Identico</i>
4- <i>ter</i> . Lungo le strade urbane i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili.	4- <i>ter</i> . I conducenti dei veicoli a motore devono dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua.	<i>Identico</i>
5. I conducenti sono tenuti a fermarsi in corrispondenza della striscia di arresto, prima di immettersi nella intersezione, quando sia così stabilito dall'autorità competente ai sensi dell'art. 37 e la prescrizione sia resa nota con apposito segnale.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
6. Negli sbocchi su strada da luoghi non soggetti a pubblico passaggio i conducenti hanno l'obbligo di arrestarsi a dare la precedenza a chi circola sulla strada.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
7. È vietato impegnare una intersezione o un attraversamento di linee ferroviarie o tramviarie quando il	[articolo 17, comma 1, lett. d)]	
7. È vietato impegnare una intersezione o un attraversamento di linee ferroviarie o tramviarie quando il	7. È vietato impegnare una intersezione o un attraversamento di linee tramviarie quando il conducente	<i>Identico</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>conducente non ha la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'area di manovra in modo da consentire il transito dei veicoli provenienti da altre direzioni.</p>	<p>non ha la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'area di manovra in modo da consentire il transito dei veicoli provenienti da altre direzioni.</p>	
<p>Commi da 8 a 11 <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p>
<p>Art. 147 <i>(Comportamento ai passaggi a livello)</i></p> <p>1. Gli utenti della strada, approssimandosi ad un passaggio a livello, devono usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti e devono osservare le segnalazioni indicate nell'art. 44.</p>	<p>Art. 147 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>	<p>Art. 147 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>
	<p><i>[articolo 17, comma 1, lett. e)]</i></p>	
<p>2. Prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere o semibarriere, gli utenti della strada devono assicurarsi, in prossimità delle segnalazioni previste nel regolamento di cui all'art. 44, comma 3, che nessun treno sia in vista e in caso affermativo attraversare rapidamente i binari; in caso contrario devono fermarsi senza impegnarli.</p>	<p>2. Prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere o semibarriere e senza dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44, gli utenti della strada:</p> <p>a) nei casi in cui la segnaletica indichi il solo obbligo di dare la precedenza, devono assicurarsi che nessun treno sia in vista e in caso affermativo attraversare rapidamente il passaggio a livello; in caso contrario devono fermarsi, prima della linea di arresto discontinua, senza impegnare il passaggio a livello e riprendere la marcia dopo il passaggio del treno;</p> <p>b) nei casi in cui la segnaletica indichi l'obbligo di fermarsi e dare la precedenza, devono fermarsi, in ogni caso, prima della linea di arresto continua e attraversare rapidamente il passaggio a livello solo nel caso in cui non vi sia alcun treno in vista.</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>3. Gli utenti della strada non devono attraversare un passaggio a livello quando:</p> <p>a) siano chiuse o stiano per chiudersi le barriere o le semibarriere;</p> <p>b) siano in movimento di apertura le semibarriere;</p> <p>c) siano in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'art. 44, comma 2, e dal regolamento, di cui al comma 3 dello stesso articolo;</p> <p>d) siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo.</p>	<p>2-bis. Nel caso di passaggi a livello senza barriere o semibarriere dotati di dispositivi di segnalazione luminosa e/o acustica previsti dall'art. 44, gli utenti della strada devono fermarsi prima della linea di arresto continua qualora tali dispositivi siano accesi.</p> <p>3. Gli utenti della strada non devono impegnare o attraversare un passaggio a livello protetto con barriere o semibarriere quando:</p> <p>a) le barriere o le semibarriere siano chiuse o in movimento di chiusura;</p> <p>b) le barriere o le semibarriere siano in movimento di apertura;</p> <p>c) siano in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44;</p> <p>d) siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>3-bis. Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento.</p>	<p>3-bis. Il mancato rispetto di quanto stabilito dai commi 2-bis e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa, può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, approvati od omologati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>4. Gli utenti della strada devono sollecitamente sgombrare il passaggio a livello. In caso di arresto forzato del veicolo il conducente deve cercare di portarlo fuori dei binari o, in</p>	<p>3-ter. L'accertamento delle violazioni delle disposizioni di cui ai commi 2-bis e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa, può essere effettuato dopo almeno tre secondi dall'entrata in funzione dei medesimi dispositivi.</p> <p>4. Gli utenti della strada non devono impegnare un passaggio a livello quando non hanno la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo</p>	<p><i>Identico</i></p>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>caso di materiale impossibilit�, deve fare tutto quanto gli � possibile per evitare ogni pericolo per le persone, nonch� fare in modo che i conducenti dei veicoli su rotaia siano avvisati in tempo utile dell'esistenza del pericolo.</p>	<p>l'attraversamento e, in ogni caso, devono sollecitamente sgombrare il passaggio a livello. In caso di arresto forzato del veicolo o di intrappolamento tra le barriere, il conducente deve cercare di portarlo fuori dei binari, eventualmente anche abbattendo le barriere, o, in caso di materiale impossibilit�, deve fare tutto quanto gli � possibile per evitare ogni pericolo per le persone, nonch� fare in modo che i conducenti dei veicoli su rotaia siano avvisati in tempo utile dell'esistenza del pericolo.</p>	
<p>5. Chiunque viola la disposizione del presente articolo � soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da � 87 a � 344.</p>	<p>5. Chiunque, in violazione delle disposizioni dei commi 2, 2-bis e 3, lettere a), c) e d), impegna o attraversa un passaggio a livello con o senza barriere o semibarriere � soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. La medesima sanzione si applica in caso di violazione delle disposizioni del comma 4, primo periodo. Chiunque, in violazione delle disposizioni del comma 3, lettera b), impegna o attraversa un passaggio a livello con barriere o semibarriere � soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>6. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una violazione di cui al comma 5 per almeno due volte, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.</p>	<p>6. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una violazione di cui al comma 5, primo e secondo periodo, per almeno due volte, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>6-bis. I dispositivi di cui al comma 3-bis possono essere installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese.</p>	<p>6-bis. L'installazione dei dispositivi di cui al comma 3-bis � consentita anche al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, a sue spese, previa convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada.</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	<i>[N.B. Art. 17, comma 2 DDL]</i>	
	2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione.	<i>Identico</i>
Art. 148 (Sorpasso)	Art. 148 (idem)	Art. 148 (idem)
Commi da 1 a 9 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identico</i>
9-bis. Lungo le strade urbane ciclabili il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di un velocipede è tenuto ad usare particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza in considerazione della minore stabilità e della probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede stesso. Prima di effettuare il sorpasso di un velocipede, il conducente dell'autoveicolo valuta l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, riducendo particolarmente la velocità, ove necessario, affinché la manovra di sorpasso sia compiuta a ridottissima velocità qualora le circostanze lo richiedano. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo.	9-bis. Il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con adeguato distanziamento laterale in funzione della velocità reciproca e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, mantenendo, ove le condizioni della strada lo consentano, la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo.	<i>Identico</i>
Commi da 10 a 13 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
14. È vietato il sorpasso ai conducenti di veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 t, oltre che nei casi sopra previsti, anche nelle strade o tratti di esse in cui il divieto sia imposto dall'apposito segnale.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
Commi da 15 a 16 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>Art. 150 <i>(Incrocio tra veicoli nei passaggi ingombriati o su strade di montagna)</i></p> <p>1. Quando l'incrocio non sia possibile a causa di lavori, veicoli fermi o altri ostacoli, il conducente, il cui senso di marcia è ostacolato e non può tenersi vicino al margine destro della carreggiata, deve arrestarsi per lasciar passare i veicoli che provengono in senso inverso.</p>	<p>Art. 150 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>	<p>Art. 150 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>
<p>2. Sulle strade di montagna o comunque a forte pendenza, se l'incrocio con altri veicoli è malagevole o impossibile, il conducente che procede in discesa deve arrestarsi e accostarsi quanto più possibile al margine destro della carreggiata o spostarsi sulla piazzola, ove esista. Tuttavia, se il conducente che procede in salita dispone di una piazzola deve arrestarsi su di essa, se la strada è tanto stretta da rendere altrimenti necessaria la manovra in retromarcia.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<i>[articolo 15, comma 1, lett. h)]</i>		
<p>2-bis. Lungo le strade urbane a senso unico, in cui è consentita la circolazione a doppio senso ciclabile di cui all'articolo 7, comma 1, lettera i-bis), qualora risulti non agevole l'incrocio, i conducenti degli altri veicoli devono dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile.</p>	<p><i>Abrogato</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>3. Quando la manovra di retromarcia si rende necessaria, i complessi di veicoli hanno la precedenza rispetto agli altri veicoli; i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t rispetto a quelli di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t; gli autobus rispetto agli autocarri. Se si tratta di veicoli appartenenti entrambi alla medesima categoria tra quelle suddette, la retromarcia deve essere eseguita dal conducente del veicolo che procede in discesa, a meno che non sia manifestamente più agevole per il conducente del veicolo che</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
procede in salita, in particolare se quest'ultimo si trovi in prossimità di una piazzola.		
4. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
5. Alla violazione delle disposizioni del presente articolo si applica l'art. 149, commi 5 e 6.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
Art. 153 <i>(Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli a motore e dei rimorchi)</i>	Art. 153 <i>(idem)</i>	Art. 153 <i>(idem)</i>
		<i>[articolo 15, comma 1, lett. h-bis]</i>
1. Da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia dei veicoli a motore e dei veicoli trainati, si devono tenere accese le luci di posizione, le luci della targa e, se prescritte, le luci di ingombro. In aggiunta a tali luci, sui veicoli a motore, si devono tenere accesi anche i proiettori anabbaglianti. Salvo quanto previsto dal comma 3 i proiettori di profondità possono essere utilizzati fuori dei centri abitati quando l'illuminazione esterna manchi o sia insufficiente. Peraltro, durante le brevi interruzioni della marcia connesse con le esigenze della circolazione, devono essere usati i proiettori anabbaglianti.	<i>Identico</i>	1. Da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia dei veicoli e dei veicoli trainati, si devono tenere accese le luci di posizione, le luci della targa e, se prescritte, le luci di ingombro. In aggiunta a tali luci, sui veicoli a motore, si devono tenere accesi anche i proiettori anabbaglianti. Salvo quanto previsto dal comma 3 i proiettori di profondità possono essere utilizzati fuori dei centri abitati quando l'illuminazione esterna manchi o sia insufficiente. Peraltro, durante le brevi interruzioni della marcia connesse con le esigenze della circolazione, devono essere usati i proiettori anabbaglianti.
Commi da 2 a 11 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>Art. 154 <i>(Cambiamento di direzione o di corsia o altre manovre)</i></p> <p>1. I conducenti che intendono eseguire una manovra per immettersi nel flusso della circolazione, per cambiare direzione o corsia, per invertire il senso di marcia, per fare retromarcia, per voltare a destra o a sinistra, per impegnare un'altra strada, o per immettersi in un luogo non soggetto a pubblico passaggio, ovvero per fermarsi, devono:</p> <p>a) assicurarsi di poter effettuare la manovra senza creare pericolo o intralcio agli altri utenti della strada, tenendo conto della posizione, distanza, direzione di essi;</p> <p>b) segnalare con sufficiente anticipo la loro intenzione.</p>	<p>Art. 154 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>	<p>Art. 154 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>
<p>2. Le segnalazioni delle manovre devono essere effettuate servendosi degli appositi indicatori luminosi di direzione. Tali segnalazioni devono continuare per tutta la durata della manovra e devono cessare allorché essa è stata completata. Con gli stessi dispositivi deve essere segnalata anche l'intenzione di rallentare per fermarsi. Quando i detti dispositivi manchino, il conducente deve effettuare le segnalazioni a mano, alzando verticalmente il braccio qualora intenda fermarsi e sporgendo, lateralmente, il braccio destro o quello sinistro, qualora intenda voltare.</p>	<p><i>[articolo 15, comma 1, lett. i)]</i></p> <p>2. Le segnalazioni delle manovre devono essere effettuate servendosi degli appositi indicatori luminosi di direzione. Tali segnalazioni devono continuare per tutta la durata della manovra e devono cessare allorché essa è stata completata. Con gli stessi dispositivi deve essere segnalata anche l'intenzione di rallentare per fermarsi. Quando i detti dispositivi manchino, il conducente deve effettuare le segnalazioni a mano, alzando verticalmente il braccio qualora intenda fermarsi e sporgendo, lateralmente, il braccio destro o quello sinistro, qualora intenda voltare; dette segnalazioni non devono essere effettuate nella zona di attestamento ciclabile.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>3. I conducenti devono, altresì:</p> <p>a) per voltare a destra, tenersi il più vicino possibile sul margine destro della carreggiata;</p> <p>b) per voltare a sinistra, anche per immettersi in luogo non soggetto a pubblico passaggio, accostarsi il più possibile all'asse della carreggiata e, qualora si tratti di</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>intersezione, eseguire la svolta in prossimità del centro della intersezione e a sinistra di questo, salvo diversa segnalazione, ovvero quando si trovino su una carreggiata a senso unico di circolazione, tenersi il più possibile sul margine sinistro della carreggiata. In entrambi i casi i conducenti non devono imboccare l'altra strada contromano e devono usare la massima prudenza;</p> <p>c) nelle manovre di retromarcia e di immissione nel flusso della circolazione, dare la precedenza ai veicoli in marcia normale.</p>		
<p>Commi da 4 a 8 <i>Omissis</i></p>	<p>3-bis. Ai conducenti di velocipedi è consentito cambiare direzione all'interno della zona di attestamento ciclabile per compiere le manovre consentite, nella sola fase di rosso semaforico.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>Art. 158 <i>(Divieto di fermata e di sosta dei veicoli)</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p>
<p>1. La fermata e la sosta sono vietate:</p> <p>a) in corrispondenza o in prossimità dei passaggi a livello e sui binari di linee ferroviarie o tramviarie o così vicino ad essi da intralciarne la marcia;</p> <p>b) nelle gallerie, nei sottovia, sotto i sovrappassaggi, sotto i fornici e i portici, salvo diversa segnalazione;</p> <p>c) sui dossi e nelle curve e, fuori dei centri abitati e sulle strade urbane di scorrimento, anche in loro prossimità;</p> <p>d) in prossimità e in corrispondenza di segnali stradali verticali e semaforici in modo da occultarne la vista, nonché in corrispondenza dei segnali orizzontali di preselezione e lungo le corsie di canalizzazione;</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p>Art. 158 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>e) fuori dei centri abitati, sulla corrispondenza e in prossimità delle aree di intersezione;</p> <p>f) nei centri abitati, sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 m dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione;</p> <p>g) sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime;</p> <p>h) sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione;</p> <p>h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;</p> <p>h-ter) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23,00 alle ore 7,00, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.</p>		
<p>2. La sosta di un veicolo è inoltre vietata:</p> <p>a) allo sbocco dei passi carrabili;</p> <p>b) dovunque venga impedito di accedere ad un altro veicolo regolarmente in sosta, oppure lo spostamento di veicoli in sosta;</p> <p>c) in seconda fila, salvo che si tratti di veicoli a due ruote, due ciclomotori a due ruote o due motocicli;</p> <p>d) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza;</p> <p>d-<i>bis</i>) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico;</p> <p>e) sulle aree destinate al mercato e ai veicoli per il carico e lo scarico di cose, nelle ore stabilite;</p> <p>f) sulle banchine, salvo diversa segnalazione;</p> <p>g) negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide di cui all'<i>art. 188</i> e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli;</p> <p>g-<i>bis</i>) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di permesso rosa;</p> <p>h) nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici;</p> <p>i) nelle aree pedonali urbane;</p> <p>l) nelle zone a traffico limitato per i veicoli non autorizzati;</p> <p>m) negli spazi asserviti ad impianti o attrezzature destinate a servizi di emergenza o di igiene pubblica indicati dalla apposita segnaletica;</p> <p>n) davanti ai cassonetti dei rifiuti urbani o contenitori analoghi;</p> <p>o) limitatamente alle ore di esercizio, in corrispondenza dei distributori di carburante ubicati sulla sede stradale ed in loro prossimità sino a 5 m prima e dopo le installazioni destinate all'erogazione;</p> <p>o-<i>bis</i>) nelle aree riservate ai veicoli per il carico e lo scarico di merci, nelle ore stabilite.</p>		

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
3. Nei centri abitati è vietata la sosta dei rimorchi quando siano staccati dal veicolo trainante, salvo diversa segnalazione.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
4. Durante la sosta e la fermata il conducente deve adottare le opportune cautele atte a evitare incidenti ed impedire l'uso del veicolo senza il suo consenso.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
4-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera g), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 ad euro 660 per i restanti veicoli.	[articolo 24, comma 1, lett. b), n.1]	<i>Identico</i>
5. Chiunque viola le disposizioni del comma 1 e delle lettere d), h) e i) del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 ad euro 168 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 87 ad euro 344 per i restanti veicoli.	[articolo 24, comma 1, lett. b), n.2]	<i>Identico</i>
	[articolo 24, comma 1, lett. b), n.3]	
6. Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 25 ad euro 100 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 42 ad euro 173 per i restanti veicoli.	5-bis. Chiunque viola le disposizioni del comma 1 lettera f), e del comma 2, lettere d) e h) è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 a euro 660 per i restanti veicoli.	<i>Identico</i>
7. Le sanzioni di cui al presente articolo si applicano per ciascun giorno di calendario per il quale si protrae la violazione.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>Art. 173 <i>(Uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida)</i></p> <p>1. Il titolare di patente di guida al quale, in sede di rilascio o rinnovo della patente stessa, sia stato prescritto di integrare le proprie deficienze organiche e minorazioni anatomiche o funzionali per mezzo di lenti o di determinati apparecchi, ha l'obbligo di usarli durante la guida.</p>	<p>Art. 173 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>	<p>Art. 173 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>
<p>2. È vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle forze armate e dei Corpi di cui all'<i>art. 138</i>, comma 11, e di polizia. È consentito l'uso di apparecchi a viva voce, o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>3. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 83 ad euro 332.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>3-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 165 ad euro 660. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio.</p>	<p><i>[articolo 4, comma 2, lett. b)]</i></p> <p>3-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 422 a euro 4697 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi. Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 644 a euro 2588 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi.</p>	<p><i>[articolo 4, comma 2, lett. b)]</i></p> <p>3-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 250 a euro 1000 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi. Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1400 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi.</p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>Art. 175 <i>(Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali)</i></p> <p>1. Le norme del presente articolo e dell'art. 176 si applicano ai veicoli ammessi a circolare sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali e su altre strade, individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'ente proprietario, e da indicare con apposita segnaletica d'inizio e fine.</p>	<p>Art. 175 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>	<p>Art. 175 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>
<p>2. È vietata la circolazione dei seguenti veicoli sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozette di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico; b) altri motoveicoli di massa a vuoto fino a 400 kg o di massa complessiva fino a 1300 kg, ad eccezione dei tricicli, di cilindrata non inferiore a 250 cm³ se a motore termico e comunque di potenza non inferiore a 15 kW, destinati al trasporto di persone e con al massimo un passeggero oltre al conducente; c) veicoli non muniti di pneumatici; d) macchine agricole e macchine operatrici; e) veicoli con carico disordinato e non solidamente assicurato o sporgente oltre i limiti consentiti; f) veicoli a tenuta non stagna e con carico scoperto, se trasportano materie suscettibili di dispersione; g) veicoli il cui carico o dimensioni superino i limiti previsti dagli articoli 61 e 62, ad eccezione dei casi previsti dall'art. 10; 	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
h) veicoli le cui condizioni di uso, equipaggiamento e gommatura possono costituire pericolo per la circolazione; i) veicoli con carico non opportunamente sistemato e fissato.		
		<i>[articolo 16, comma 1]</i>
Commi da 3 a 17 Omissis	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
Art. 176 <i>(Comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali)</i>	Art. 176 <i>(idem)</i>	Art. 176 <i>(idem)</i>
Commi da 1 a 8 Omissis	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
9. Nelle autostrade con carreggiate a tre o più corsie, salvo diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli adibiti al trasporto merci, la cui massa a pieno carico supera le 5 t, ed ai conducenti di veicoli o complessi veicolari di lunghezza totale superiore ai 7 m di impegnare altre corsie all'infuori delle due più vicine al bordo destro della carreggiata.	9. Nelle autostrade con carreggiate a tre o più corsie, salvo diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli adibiti al trasporto merci, la cui massa a pieno carico supera le 5 t, ed ai conducenti di veicoli o complessi veicolari di lunghezza totale superiore ai 7 m di impegnare altre corsie all'infuori delle due più vicine al bordo destro della carreggiata. Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui all'articolo 148, comma 14, qualunque sia il numero di corsie per carreggiata e salvo diversa segnalazione, ai conducenti di veicoli per cui vale il predetto divieto è fatto obbligo di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata.	<i>Identico</i>
Commi da 10 a 22 Omissis	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
Art. 177 (Circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze)	Art. 177 (idem)	Art. 177 (idem)
Commi da 1 a 3 Omissis	Identici	Identici
	[articolo 20, comma 1, lett. b)] 3-bis. Nelle situazioni di cui all'articolo 43 comma 5-bis, è vietato il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare di cui al medesimo comma 5 -bis. Nelle medesime situazioni di cui al primo periodo, i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo di cui all'articolo 151, comma 1, lettera f) e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1, 2, 3 e 3 -bis impiegati nella procedura di cui all' articolo 43, comma 5 -bis.	Identico
4. Chiunque, al di fuori dei casi di cui al comma 1, fa uso dei dispositivi supplementari ivi indicati è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.	Identico	Identico
5. Chiunque viola le disposizioni del comma 3 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173.	Identico	Identico
	5-bis. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 a euro 665. Dalle violazioni di cui al presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Se le	Identico

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la durata della sospensione è da tre a sei mesi.	
<p>Art. 182 (<i>Circolazione dei velocipedi</i>)</p> <p>1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.</p>	<p>Art. 182 (<i>idem</i>)</p> <p><i>Identico</i></p>	<p>Art. 182 (<i>idem</i>)</p> <p><i>Identico</i></p>
<p>1-bis. Le disposizioni del comma 1 non si applicano alla circolazione dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili.</p>	<p>[articolo 15, comma 1, lett. l)]</p> <p>1-bis. Le disposizioni del comma 1 non si applicano alla circolazione dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>Commi da 2 a 9-bis <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p>
<p>9-ter. Nelle intersezioni semaforizzate, sulla base di apposita ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, sulla soglia dell'intersezione può essere realizzata la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia o da una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione.</p>	<p><i>Abrogato</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
10. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 26 ad euro 102. La sanzione è da euro 42 ad euro 173 quando si tratta di velocipedi di cui al comma 6.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
Art. 186 <i>(Guida sotto l'influenza dell'alcool)</i>	Art. 186 <i>(idem)</i>	Art. 186 <i>(idem)</i>
1. È vietato guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato: a) con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 543 ad euro 2.170, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l). All'accertamento della violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da tre a sei mesi; b) con l'ammenda da euro 800 ad euro 3.200 e l'arresto fino a sei mesi, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno; c) con l'ammenda da euro 1.500 ad euro 6.000, l'arresto da sei mesi ad un anno, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. Se il veicolo appartiene a persona estranea al	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
reato, la durata della sospensione della patente di guida è raddoppiata. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, in caso di recidiva nel biennio. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena su richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-ter.		
<i>2-bis.</i> Se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale, le sanzioni di cui al comma 2 del presente articolo e al comma 3 dell'articolo 186-bis sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per centottanta giorni, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea all'illecito. Qualora per il conducente che provoca un incidente stradale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l), fatto salvo quanto previsto dal quinto e sesto periodo della lettera c) del comma 2 del presente articolo, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
<i>2-ter.</i> Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
<i>2-quater.</i> Le disposizioni relative alle sanzioni accessorie di cui ai commi 2 e 2-bis si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
<i>2-quinquies.</i> Salvo che non sia disposto il sequestro ai sensi del comma 2, il veicolo, qualora non possa essere guidato	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
da altra persona idonea, può essere fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero ed il trasporto sono interamente a carico del trasgressore.		
2-sexies. L'ammenda prevista dal comma 2 è aumentata da un terzo alla metà quando il reato è commesso dopo le ore 22 e prima delle ore 7.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
2-septies. Le circostanze attenuanti concorrenti con l'aggravante di cui al comma 2-sexies non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a questa. Le diminuzioni di pena si operano sulla quantità della stessa risultante dall'aumento conseguente alla predetta aggravante.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
2-otties. Una quota pari al venti per cento dell'ammenda irrogata con la sentenza di condanna che ha ritenuto sussistente l'aggravante di cui al comma 2-sexies è destinata ad alimentare il Fondo contro l'incidentalità notturna di cui all'articolo 6-bis del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
3. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui al comma 4, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
4. Quando gli accertamenti qualitativi di cui al comma 3 hanno dato esito positivo, in ogni caso d'incidente ovvero	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>quando si abbia altrimenti motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di alterazione psico-fisica derivante dall'influenza dell'alcool, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, anche accompagnandolo presso il più vicino ufficio o comando, hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinati dal regolamento.</p>		
<p>5. Per i conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, l'accertamento del tasso alcoolemico viene effettuato, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, da parte delle strutture sanitarie di base o di quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. Copia della certificazione di cui al periodo precedente deve essere tempestivamente trasmessa, a cura dell'organo di polizia che ha proceduto agli accertamenti, al prefetto del luogo della commessa violazione per gli eventuali provvedimenti di competenza. Si applicano le disposizioni del comma 5-bis dell'articolo 187.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>6. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 o 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), l'interessato è considerato in stato di ebbrezza ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 2.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>7. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 3, 4 o 5, il conducente è punito con le pene di cui al comma 2, lettera c). La condanna per il reato di cui al periodo che precede</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>comperta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo da sei mesi a due anni e della confisca del veicolo con le stesse modalità e procedure previste dal comma 2, lettera c), salvo che il veicolo appartenga a persona estranea alla violazione. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica secondo le disposizioni del comma 8. Se il fatto è commesso da soggetto già condannato nei due anni precedenti per il medesimo reato, è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.</p>		
<p>8. Con l'ordinanza con la quale viene disposta la sospensione della patente ai sensi dei commi 2 e 2-bis, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Qualora il conducente non vi si sottoponga entro il termine fissato, il prefetto può disporre, in via cautelare, la sospensione della patente di guida fino all'esito della visita medica.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>9. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 e 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui ai commi 2 e 2-bis, il prefetto, in via cautelare, dispone la sospensione della patente fino all'esito della visita medica di cui al comma 8.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>9-bis. Al di fuori dei casi previsti dal comma 2-bis del presente articolo, la pena detentiva e pecuniaria può essere sostituita, anche con il decreto penale di condanna, se non vi è opposizione da parte dell'imputato, con quella del lavoro di pubblica utilità di cui all'articolo 54 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, secondo le modalità ivi</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>previste e consistente nella prestazione di un'attività non retribuita a favore della collettività da svolgere, in via prioritaria, nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato, o presso i centri specializzati di lotta alle dipendenze. Con il decreto penale o con la sentenza il giudice incarica l'ufficio locale di esecuzione penale ovvero gli organi di cui all'articolo 59 del decreto legislativo n. 274 del 2000 di verificare l'effettivo svolgimento del lavoro di pubblica utilità. In deroga a quanto previsto dall'articolo 54 del decreto legislativo n. 274 del 2000, il lavoro di pubblica utilità ha una durata corrispondente a quella della sanzione detentiva irrogata e della conversione della pena pecuniaria raggiungendo 250 euro ad un giorno di lavoro di pubblica utilità. In caso di svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice fissa una nuova udienza e dichiara estinto il reato, dispone la riduzione alla metà della sanzione della sospensione della patente e revoca la confisca del veicolo sequestrato. La decisione è ricorribile in cassazione. Il ricorso non sospende l'esecuzione a meno che il giudice che ha emesso la decisione disponga diversamente. In caso di violazione degli obblighi connessi allo svolgimento del lavoro di pubblica utilità, il giudice che procede o il giudice dell'esecuzione, a richiesta del pubblico ministero o di ufficio, con le formalità di cui all'articolo 666 del codice di procedura penale, tenuto conto dei motivi, della entità e delle circostanze della violazione, dispone la revoca della pena sostitutiva con ripristino di quella sostituita e della sanzione amministrativa della sospensione della patente e della confisca. Il lavoro di pubblica utilità può sostituire la pena per non più di una volta.</p>		

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	<p><i>[articolo 1, comma 1, lett. a)]</i></p> <p>9-ter. Nei confronti del conducente condannato per i reati di cui al comma 2, lettere b) e c) è sempre disposto che sulla patente rilasciata in Italia siano apposti i codici unionali “LIMITAZIONE DELL’USO – codice 68 Niente alcool” e “LIMITAZIONE DELL’USO – codice 69 Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436” di cui all’Allegato I alla direttiva n. 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006. Tale prescrizione permane sulla patente, salva maggiore durata imposta dalla commissione medica di cui all’articolo 119 in occasione della conferma di validità, per un periodo di almeno due anni nei casi previsti dal comma 2, lettera b), e di almeno tre anni per quelli di cui al comma 2, lettera c), del presente articolo, decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna. In caso di condanna per i reati di cui al comma 2, lettere b) o c), il Prefetto dispone l’obbligo della revisione della patente di guida, ai sensi dell’articolo 128, allo scopo di consentire l’adeguamento della patente alla prescrizione di cui al presente comma. Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell’Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbiano acquisito residenza in Italia, si applicano, in ogni caso, le disposizioni dell’articolo 136-bis, comma 4, secondo periodo.</p>	<p><i>Identico</i></p>
	<p>9-quater. Le sanzioni previste dal comma 2, lettere a), b) e c) sono aumentate di un terzo nei confronti del conducente che si trovi nelle condizioni di cui al comma 9-ter. Ferme restando le sanzioni previste dall’articolo 125, comma 3-quater, le sanzioni di cui al comma 2,</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	<p>lettere a), b) e c) del presente articolo sono raddoppiate nel caso in cui il dispositivo di blocco di cui all'articolo 125, comma 3-ter sia stato alterato o manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i relativi sigilli.</p>	
<p>Art. 187 <i>(Guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti)</i></p> <p>1. Chiunque guida in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito con l'ammenda da euro 1.500 ad euro 6.000 e l'arresto da sei mesi ad un anno. All'accertamento del reato segue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. Se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sospensione della patente è raddoppiata. Per i conducenti di cui al comma 1 dell'articolo 186-bis, le sanzioni di cui al primo e al secondo periodo del presente comma sono aumentate da un terzo alla metà. Si applicano le disposizioni del comma 4 dell'articolo 186-bis. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso da uno dei conducenti di cui alla lettera d) del citato comma 1 dell'articolo 186-bis, ovvero in caso di recidiva nel triennio. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-ter.</p>	<p><i>[articolo 1, comma 1, lett. b)]</i></p> <p>Art. 187 <i>(Guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti)</i></p> <p>1. Chiunque guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito con l'ammenda da euro 1.500 ad euro 6.000 e l'arresto da sei mesi ad un anno. All'accertamento del reato segue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. Se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sospensione della patente è raddoppiata. Per i conducenti di cui al comma 1 dell'articolo 186-bis, le sanzioni di cui al primo e al secondo periodo del presente comma sono aumentate da un terzo alla metà. Si applicano le disposizioni del comma 4 dell'articolo 186-bis. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso da uno dei conducenti di cui alla lettera d) del citato comma 1 dell'articolo 186-bis, ovvero in caso di recidiva nel triennio. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-ter.</p>	<p>Art. 187 <i>(Guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti)</i></p> <p><i>Identico</i></p>

<p align="center">Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>1-bis. Se il conducente in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 1 sono raddoppiate e, fatto salvo quanto previsto dal settimo e dall'ottavo periodo del comma 1, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222.</p>	<p>1-bis. Se il conducente dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 1 sono raddoppiate e, fatto salvo quanto previsto dal settimo e dall'ottavo periodo del comma 1, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>1-ter. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica. Si applicano le disposizioni dell'articolo 186, comma 2-quater.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>1-quater. L'ammenda prevista dal comma 1 è aumentata da un terzo alla metà quando il reato è commesso dopo le ore 22 e prima delle ore 7. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 186, commi 2-septies e 2-octies.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>2. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui al comma 3, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.</p>	<p>2. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui ai commi 2-bis e 3, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>2-bis. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 forniscono esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, i conducenti, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono essere sottoposti ad accertamenti clinico-tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni di mucosa del cavo orale prelevati a cura di personale</p>	<p>2-bis. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 danno esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti tossicologici analitici su campioni di fluido del cavo orale, prelevati secondo le</p>	<p><i>Identico</i></p>

<p align="center">Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>sanitario-ausiliario delle forze di polizia. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute, sentiti la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per le politiche antidroga e il Consiglio superiore di sanità, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, di effettuazione degli accertamenti di cui al periodo precedente e le caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi. Ove necessario a garantire la neutralità finanziaria di cui al precedente periodo, il medesimo decreto può prevedere che gli accertamenti di cui al presente comma siano effettuati, anziché su campioni di mucosa del cavo orale, su campioni di fluido del cavo orale.</p>	<p>direttive fornite congiuntamente dal Ministero dell'interno e dal Ministero della salute. Gli accertamenti tossicologici sui campioni di fluido del cavo orale prelevati sono compiuti da laboratori certificati, in conformità ai metodi applicati per gli accertamenti tossicologici forensi. Le disposizioni del presente comma si applicano anche in caso di incidente, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso.</p>	
<p>3. Nei casi previsti dal comma 2-bis, qualora non sia effettuabile il prelievo a cura del personale sanitario ausiliario delle forze di polizia ovvero qualora il conducente rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli agenti di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso.</p>	<p>3. Nei casi previsti dal comma 2-bis, qualora non sia possibile effettuare il prelievo di campioni di fluido del cavo orale ovvero qualora il conducente rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli agenti di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso.</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>4. Le strutture sanitarie di cui al comma 3, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'<i>articolo 12</i>, commi 1 e 2, effettuano altresì gli accertamenti sui conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, ai fini indicati dal comma 3; essi possono contestualmente riguardare anche il tasso alcoolemico previsto nell'<i>articolo 186</i>.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>5. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. Copia del referto sanitario positivo deve essere tempestivamente trasmessa, a cura dell'organo di Polizia che ha proceduto agli accertamenti, al prefetto del luogo della commessa violazione per gli eventuali provvedimenti di competenza.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>5-<i>bis</i>. Qualora l'esito degli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, se ricorrono fondati motivi per ritenere che il conducente si trovi in stato di alterazione psico-fisica dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli organi di polizia stradale possono disporre il ritiro della patente di guida fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni. Si applicano le disposizioni dell'<i>articolo 216</i> in quanto compatibili. La patente ritirata è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore.</p>	<p>5-<i>bis</i>. Qualora l'esito degli accertamenti di cui ai commi 2-<i>bis</i>, 3, 4 e 5 non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono disporre il ritiro della patente di guida fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni, impedendo immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Si applicano le disposizioni dell'<i>articolo 216</i> in quanto compatibili. La patente ritirata è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore.</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	<p>5-<i>ter</i>. Qualora non sia possibile per qualsiasi motivo procedere agli accertamenti di cui ai commi 2-<i>bis</i>, 3, 4 e 5, e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono impedire immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Il prefetto, sulla base dell'esito positivo degli accertamenti qualitativi di cui al comma 2, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida positivo ai predetti accertamenti qualitativi si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4 attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data di adozione del provvedimento di revoca.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>6. Il prefetto, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-<i>bis</i>, ovvero della certificazione rilasciata dai centri di cui al comma 3, ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 e dispone la sospensione, in via cautelare,</p>	<p>6. Il prefetto, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-<i>bis</i>, ovvero della certificazione rilasciata dalle strutture sanitarie di cui ai commi 3, 4 e 5 dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida che ha guidato dopo aver assunto sostanze</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>della patente fino all'esito dell'esame di revisione che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento.</p>	<p>stupefacenti o psicotrope si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni, e dispone, in via cautelare, la sospensione della patente fino all'esito dell'esame di revisione che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4 attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni a decorrere dalla data del provvedimento di revoca.</p>	
	<p>6-bis. Il conducente minore degli anni ventuno, nei confronti del quale siano stati accertati i reati di cui ai commi 1 e 8, se non ne sia già titolare al momento del fatto di reato, non può conseguire una patente di guida, neanche per conversione di patente rilasciata all'estero ai sensi dell'articolo 136, prima del compimento del ventiquattresimo anno di età. Qualora al momento della commissione dei reati di cui ai commi 1 e 8 del presente articolo, il conducente sia munito di autorizzazione ad esercitarsi ai sensi dell'articolo 122, le disposizioni relative alla sospensione e alla revoca della patente previste dal presente articolo si applicano anche all'autorizzazione all'esercizio di guida, e l'interessato non può conseguire una nuova autorizzazione ad esercitarsi fino al compimento del ventiquattresimo anno di età.</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	<p>6-ter. Fermo restando quanto previsto dal comma 6-bis, quando i reati di cui ai commi 1 e 8, sono commessi da persona non munita di patente di guida, in luogo della sospensione cautelare della patente ai sensi dell'articolo 223 si applica il divieto di conseguirla, anche per conversione di patente rilasciata all'estero di cui all'articolo 136, per un periodo da uno a due anni. Per i medesimi reati di cui al primo periodo, commessi da persona non munita di patente di guida, quando ai sensi delle disposizioni di cui al presente articolo dovrebbero essere disposte le sanzioni amministrative accessorie della sospensione della patente di guida o della revoca di essa, in luogo di tali sanzioni, si applica il divieto di conseguire la patente, rispettivamente, per un periodo corrispondente alla durata della sospensione o per i tre anni successivi all'accertamento dei predetti reati.</p>	<p><i>[articolo 1, comma 1, lett. b), n.10]</i></p> <p>6-ter. Fermo restando quanto previsto dal comma 6-bis, quando i reati di cui ai commi 1 e 8, sono commessi da persona non munita di patente di guida, in luogo della sospensione cautelare della patente ai sensi dell'articolo 223 si applica il divieto di conseguirla, anche per conversione di patente rilasciata all'estero di cui all'articolo 136, per un periodo da uno a due anni. Per i medesimi reati di cui al primo periodo, commessi da persona non munita di patente di guida, quando ai sensi delle disposizioni di cui al presente articolo dovrebbero essere disposte le sanzioni amministrative accessorie della sospensione della patente di guida o della revoca di essa, in luogo di tali sanzioni, si applica il divieto di conseguire la patente, rispettivamente, per un periodo corrispondente alla durata della sospensione o per i tre anni successivi all'accertamento dei predetti reati.</p>
	<p>6-quater. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 126, nei casi in cui sia stata disposta la visita medica ai sensi dei commi 6 e 8 del presente articolo, qualora il conducente sia ritenuto idoneo alla guida, la durata della validità della patente non può essere superiore ad un anno. Alla successiva conferma, la durata della validità della patente non può eccedere tre anni e cinque anni alle conferme successive.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p><i>[7. Abrogato]</i></p> <p>8. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 2, 2-bis, 3 o 4, il</p>	<p><i>Identico</i></p> <p>8. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 2, 2-bis, 3 o 4, il</p>	<p><i>Identico</i></p> <p><i>Identico</i></p>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>conducente è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 186, comma 7. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119.</p>	<p>conducente è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 186, comma 7. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 e dispone, in ogni caso, la sospensione della patente in via cautelare fino all'esito dell'esame di revisione che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento.</p>	
<p><i>8-bis.</i> Al di fuori dei casi previsti dal comma 1-bis del presente articolo, la pena detentiva e pecuniaria può essere sostituita, anche con il decreto penale di condanna, se non vi è opposizione da parte dell'imputato, con quella del lavoro di pubblica utilità di cui all'articolo 54 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, secondo le modalità ivi previste e consistente nella prestazione di un'attività non retribuita a favore della collettività da svolgere, in via prioritaria, nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato, nonché nella partecipazione ad un programma terapeutico e socio-riabilitativo del soggetto tossicodipendente come definito ai sensi degli articoli 121 e 122 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309. Con il decreto penale o con la sentenza il giudice incarica l'ufficio locale di esecuzione penale ovvero gli organi di cui all'articolo 59 del decreto legislativo n. 274 del 2000 di verificare l'effettivo svolgimento del lavoro di pubblica utilità. In deroga a quanto previsto dall'articolo 54 del decreto legislativo n. 274 del 2000, il lavoro di pubblica utilità ha una durata corrispondente a quella della sanzione detentiva irrogata e della conversione della pena pecuniaria raggiungendo 250 euro ad un giorno di lavoro di pubblica utilità. In caso di</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice fissa una nuova udienza e dichiara estinto il reato, dispone la riduzione alla metà della sanzione della sospensione della patente e revoca la confisca del veicolo sequestrato. La decisione è ricorribile in cassazione. Il ricorso non sospende l'esecuzione a meno che il giudice che ha emesso la decisione disponga diversamente. In caso di violazione degli obblighi connessi allo svolgimento del lavoro di pubblica utilità, il giudice che procede o il giudice dell'esecuzione, a richiesta del pubblico ministero o di ufficio, con le formalità di cui all'articolo 666 del codice di procedura penale, tenuto conto dei motivi, della entità e delle circostanze della violazione, dispone la revoca della pena sostitutiva con ripristino di quella sostituita e della sanzione amministrativa della sospensione della patente e della confisca. Il lavoro di pubblica utilità può sostituire la pena per non più di una volta.		
Art. 188 (Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide)	Art. 188 (idem)	Art. 188 (idem)
Commi da 1 a 3 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati.	[articolo 23, comma 1, lett. c)] 3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, fermi restando gli stalli a loro riservati , è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento.	<i>Identico</i>
Commi 4 e 5 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
Art. 193 (Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile)	Art. 193 (idem)	Art. 193 (idem) [articolo 10, comma 1, lett. a-ter)]
1. I veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr), del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi.	<i>Identico</i>	1. I veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr), del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi. Anche quando il veicolo è, a qualsiasi titolo, nella legittima disponibilità di altra persona fisica o giuridica, il proprietario ha l'onere di verificare che il veicolo stesso non sia posto in circolazione senza la copertura assicurativa di cui al primo periodo.
2. Chiunque circola senza la copertura dell'assicurazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 866 ad euro 3.464. Nei casi indicati dal comma 2-bis, la sanzione amministrativa pecuniaria è raddoppiata.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
2-bis. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al comma 2 per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue altresì la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a due mesi, ai sensi del titolo VI, capo I, sezione II. In tali casi, in deroga a quanto previsto dal comma 4, quando è stato effettuato il pagamento della sanzione in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202 e corrisposto il premio di assicurazione per almeno sei mesi, il veicolo con il quale è stata commessa la violazione non è immediatamente restituito ma è sottoposto alla sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo per quarantacinque giorni, secondo le disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, decorrenti dal giorno del pagamento della	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>sanzione prevista. La restituzione del veicolo è in ogni caso subordinata al pagamento delle spese di prelievo, trasporto e custodia sostenute per il sequestro del veicolo e per il successivo fermo, se ricorrenti, limitatamente al caso in cui il conducente coincide con il proprietario del veicolo.</p>		
<p>3. La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è ridotta alla metà quando l'assicurazione del veicolo per la responsabilità verso i terzi sia comunque resa operante nei quindici giorni successivi al termine di cui all'art. 1901, secondo comma, del codice civile. La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è altresì ridotta alla metà quando l'interessato entro trenta giorni dalla contestazione della violazione, previa autorizzazione dell'organo accertatore, esprime la volontà e provvede alla demolizione e alle formalità di radiazione del veicolo. In tale caso l'interessato ha la disponibilità del veicolo e dei documenti relativi esclusivamente per le operazioni di demolizione e di radiazione del veicolo previo versamento presso l'organo accertatore di una cauzione pari all'importo della sanzione minima edittale previsto dal comma 2. Ad avvenuta demolizione certificata a norma di legge, l'organo accertatore restituisce la cauzione, decurtata dell'importo previsto a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>4. Si applica l'articolo 13, comma 3, della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'organo accertatore ordina che la circolazione sulla strada del veicolo sia fatta immediatamente cessare e che il veicolo stesso sia in ogni caso prelevato, trasportato e depositato in luogo non soggetto a pubblico passaggio, individuato in via ordinaria dall'organo accertatore o, in caso di particolari condizioni, concordato con il trasgressore. Quando l'interessato effettua il pagamento della sanzione in misura ridotta ai sensi</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

<p align="center">Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>dell'articolo 202, corrisponde il premio di assicurazione per almeno sei mesi e garantisce il pagamento delle spese di prelievo, trasporto e custodia del veicolo sottoposto a sequestro, l'organo di Polizia che ha accertato la violazione dispone la restituzione del veicolo all'avente diritto, dandone comunicazione al prefetto. Quando nei termini previsti non sia stato proposto ricorso e non sia avvenuto il pagamento in misura ridotta, l'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore invia il verbale al prefetto. Il verbale stesso costituisce titolo esecutivo ai sensi dell'articolo 203, comma 3, e il veicolo è confiscato ai sensi dell'articolo 213.</p>		
<p><i>4-bis.</i> Salvo che debba essere disposta confisca ai sensi dell'articolo 240 del codice penale, è sempre disposta la confisca amministrativa del veicolo intestato al conducente sprovvisto di copertura assicurativa quando sia fatto circolare con documenti assicurativi falsi o contraffatti. Nei confronti di colui che abbia falsificato o contraffatto i documenti assicurativi di cui al precedente periodo è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un anno. Si applicano le disposizioni dell'articolo 213 del presente codice.</p>	<p align="center"><i>Identico</i></p>	<p align="center"><i>Identico</i></p>
<p><i>4-ter.</i> L'accertamento della mancanza di copertura assicurativa obbligatoria del veicolo può essere effettuato anche mediante il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti dai dispositivi o apparecchiature di cui alle lettere e), f) e g) del comma 1-bis dell'articolo 201, omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.</p>	<p align="center"><i>Identico</i></p>	<p><i>4-ter.</i> L'accertamento della mancanza di copertura assicurativa obbligatoria del veicolo può essere effettuato anche mediante il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti dai documentatori automatici di infrazioni semaforiche che abbiano rilevato la violazione di cui all'articolo 146, comma 3, nonché dai dispositivi o apparecchiature di cui alle lettere e), f) e g) del comma 1-<i>bis</i> dell'articolo 201, omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.</p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
4- <i>quater</i> . Qualora, in base alle risultanze del raffronto dei dati di cui al comma 4- <i>ter</i> , risulti che al momento del rilevamento un veicolo munito di targa di immatricolazione fosse sprovvisto della copertura assicurativa obbligatoria, l'organo di polizia procedente invita il proprietario o altro soggetto obbligato in solido a produrre il certificato di assicurazione obbligatoria, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 180, comma 8.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
4- <i>quinqües</i> . La documentazione fotografica prodotta dai dispositivi o apparecchiature di cui al comma 4- <i>ter</i> , costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
Art. 198 (<i>Più violazioni di norme che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie</i>)	Art. 198 (<i>idem</i>)	Art. 198 (<i>idem</i>)
1. Salvo che sia diversamente stabilito dalla legge, chi con una azione od omissione viola diverse disposizioni che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie, o commette più violazioni della stessa disposizione, soggiace alla sanzione prevista per la violazione più grave aumentata fino al triplo.	[articolo 10, comma 1, lett. b)]	<i>Identico</i>
2. In deroga a quanto disposto nel comma 1, nell'ambito delle aree pedonali urbane e nelle zone a traffico limitato, il trasgressore ai divieti di accesso e agli altri singoli obblighi e divieti o limitazioni soggiace alle sanzioni previste per ogni singola violazione.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	<p>[articolo 10, comma 1, lett. c)]</p> <p>2-bis. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-bis, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada soggetto a una stessa limitazione o a uno stesso divieto, attraverso dispositivi di controllo da remoto delle violazioni di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario, anche nel caso in cui siano previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata, nonché nel caso in cui una fascia oraria di vigenza termini il giorno successivo.</p>	<p><i>Identico</i></p>
	<p>2-ter. Il controllo in uscita con i dispositivi di cui all'articolo 201, comma 1-bis, lettera g), nel caso di divieti e limitazioni variabili nel tempo, può essere attivato solo in condizioni di regolare circolazione all'interno degli ambiti controllati e in ogni caso deve essere disattivato qualora eventi eccezionali e straordinari determinino l'involontaria permanenza dei veicoli all'interno dei predetti ambiti a causa di imprevedibili rallentamenti dei flussi di traffico. Nel caso di controllo del tempo di permanenza si applica una tolleranza pari al 10 per cento del tempo di permanenza consentito.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>Art. 201 (Notificazione delle violazioni)</p>	<p>Art. 201 (<i>idem</i>)</p>	<p>Art. 201 (<i>idem</i>)</p>
<p>1. Qualora la violazione non possa essere immediatamente contestata, il verbale, con gli estremi precisi e dettagliati della violazione e con la indicazione dei motivi che hanno</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>reso impossibile la contestazione immediata, deve, entro novanta giorni dall'accertamento, essere notificato all'effettivo trasgressore o, quando questi non sia stato identificato e si tratti di violazione commessa dal conducente di un veicolo a motore, munito di targa, ad uno dei soggetti indicati nell'art. 196, quale risulta dall'archivio nazionale dei veicoli e dal P.R.A. alla data dell'accertamento. Se si tratta di ciclomotore la notificazione deve essere fatta all'intestatario del contrassegno di identificazione. Nel caso di accertamento della violazione nei confronti dell'intestatario del veicolo che abbia dichiarato il domicilio legale ai sensi dell'articolo 134, comma 1-bis, la notificazione del verbale è validamente eseguita quando sia stata effettuata presso il medesimo domicilio legale dichiarato dall'interessato. Qualora l'effettivo trasgressore od altro dei soggetti obbligati sia identificato successivamente alla commissione della violazione la notificazione può essere effettuata agli stessi entro novanta giorni dalla data in cui risultino dal P.R.A. o nell'archivio nazionale dei veicoli l'intestazione del veicolo e le altre indicazioni identificative degli interessati o comunque dalla data in cui la pubblica amministrazione è posta in grado di provvedere alla loro identificazione. Quando la violazione sia stata contestata immediatamente al trasgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 196 entro cento giorni dall'accertamento della violazione. Per i residenti all'estero la notifica deve essere effettuata entro trecentosessanta giorni dall'accertamento.</p>		

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>1-bis. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità; b) attraversamento di un incrocio con il semaforo indicante la luce rossa; c) sorpasso vietato; d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo; e) accertamento della violazione per mezzo di appositi apparecchi di rilevamento direttamente gestiti dagli organi di Polizia stradale e nella loro disponibilità che consentono la determinazione dell'illecito in tempo successivo poiché il veicolo oggetto del rilievo è a distanza dal posto di accertamento o comunque nell'impossibilità di essere fermato in tempo utile o nei modi regolamentari; f) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 agosto 2002, n. 16, e successive modificazioni; g) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. 	<p>[articolo 10, comma 1, lett. d), n. 1)]</p> <p>1-bis. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità; b) attraversamento di un incrocio con il semaforo indicante la luce rossa; c) sorpasso vietato; d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo; e) accertamento della violazione per mezzo di appositi apparecchi di rilevamento direttamente gestiti dagli organi di Polizia stradale e nella loro disponibilità che consentono la determinazione dell'illecito in tempo successivo poiché il veicolo oggetto del rilievo è a distanza dal posto di accertamento o comunque nell'impossibilità di essere fermato in tempo utile o nei modi regolamentari; f) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 agosto 2002, n. 16, e successive modificazioni; g) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il 	<p><i>Identico</i></p>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone; <i>g-bis</i>) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, 167, 170, 171, 193, 213 e 214, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento.</p>	<p>medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone; <i>g-bis</i>) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, comma 3, 147, commi 2-bis e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera d), 167, 170, 171, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate od omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'interno. Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché per l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada;</p> <p><i>Identica</i></p>	
<p>Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone; <i>g-bis</i>) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, 167, 170, 171, 193, 213 e 214, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento.</p>	<p>medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone; <i>g-bis</i>) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, comma 3, 147, commi 2-bis e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera d), 167, 170, 171, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate od omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'interno. Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché per l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada;</p> <p><i>Identica</i></p>	
<p>Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone; <i>g-bis</i>) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, 167, 170, 171, 193, 213 e 214, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento.</p>	<p>medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone; <i>g-bis</i>) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, comma 3, 147, commi 2-bis e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera d), 167, 170, 171, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate od omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'interno. Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché per l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada;</p> <p><i>Identica</i></p>	
<p>Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone; <i>g-bis</i>) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, 167, 170, 171, 193, 213 e 214, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento.</p>	<p>medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone; <i>g-bis</i>) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, comma 3, 147, commi 2-bis e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera d), 167, 170, 171, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate od omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'interno. Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché per l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada;</p> <p><i>Identica</i></p>	

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>verso terzi, effettuato mediante il confronto dei dati rilevati riguardanti il luogo, il tempo e l'identificazione dei veicoli con quelli risultanti dall'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, di cui all'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.</p>		
<p>1-ter. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1-bis nei quali non è avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. Nei casi previsti alle lettere b), f) e g) del comma 1-bis non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>1-quater. In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-bis, lettera g-bis), non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, e fuori dei centri abitati possono essere installati ed utilizzati solo sui tratti di strada individuati dai prefetti, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I tratti di strada</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>di cui al periodo precedente sono individuati tenendo conto del tasso di incidentalità e delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico.</p>	<p>[articolo 10, comma 1, lett. d), n. 2)]</p>	<p>[articolo 10, comma 1, lett. d), n. 2)]</p>
<p>1-<i>quinquies</i>. In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-<i>bis</i>, lettera <i>g-ter</i>), non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del presente codice. La—documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada. Qualora, in base alle risultanze del raffronto dei dati di cui al citato comma 1-<i>bis</i>, lettera <i>g-ter</i>), risulti che al momento del rilevamento un veicolo munito di targa di immatricolazione fosse sprovvisto della copertura assicurativa obbligatoria, si applica la sanzione amministrativa ai sensi dell'articolo 193.</p>	<p>1-<i>quinquies</i>. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate dal comma 1-<i>bis</i>, se approvati od omologati automaticamente per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate. In deroga a quanto previsto dal primo periodo, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere comunque utilizzate dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2 per l'accertamento, mediante il raffronto con banche di dati esterne, di altre violazioni di cui al comma 1-<i>bis</i>, per le quali i dispositivi medesimi non sono stati specificamente approvati od omologati ma le cui immagini sono sufficienti ad accertare che il veicolo sta circolando in assenza dei requisiti per la circolazione previsti dal presente codice.</p>	<p>1-<i>quinquies</i>. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate dal comma 1-<i>bis</i>, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate. In deroga a quanto previsto dal primo periodo, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere comunque utilizzate dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2 per l'accertamento, mediante il raffronto con banche di dati esterne, di altre violazioni di cui al comma 1-<i>bis</i>, per le quali i dispositivi medesimi non sono stati specificamente approvati od omologati ma le cui immagini sono sufficienti ad accertare che il veicolo sta circolando in assenza dei requisiti per la circolazione previsti dal presente codice.</p>
<p>2. Qualora la residenza, la dimora o il domicilio del soggetto cui deve essere effettuata la notifica non siano noti, la notifica stessa non è obbligatoria nei confronti di quel soggetto e si effettua agli altri soggetti di cui al comma 1.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>2-bis. Le informazioni utili ai fini della notifica del verbale all'effettivo trasgressore ed agli altri soggetti obbligati possono essere assunte anche dall'Anagrafe tributaria.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>3. Alla notificazione si provvede a mezzo degli organi indicati nell'art. 12, dei messi comunali o di un funzionario dell'amministrazione che ha accertato la violazione, con le modalità previste dal codice di procedura civile, ovvero a mezzo della posta, secondo le norme sulle notificazioni a mezzo del servizio postale. Nelle medesime forme si effettua la notificazione dei provvedimenti di revisione, sospensione e revoca della patente di guida e di sospensione della carta di circolazione. Comunque, le notificazioni si intendono validamente eseguite quando siano fatte alla residenza, domicilio o sede del soggetto, risultante dalla carta di circolazione o dall'archivio nazionale dei veicoli istituito presso il Dipartimento per i trasporti terrestri o dal P.R.A. o dalla patente di guida del conducente.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>4. Le spese di accertamento e di notificazione sono poste a carico di chi è tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>5. L'obbligo di pagare la somma dovuta per la violazione, a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria, si estingue nei confronti del soggetto a cui la notificazione non sia stata effettuata nel termine prescritto.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>5-bis. Nel caso di accertamento di violazione per divieto di fermata e di sosta ovvero di violazione del divieto di accesso o transito nelle zone a traffico limitato, nelle aree pedonali o in zone interdette alla circolazione, mediante apparecchi di rilevamento a distanza, quando dal pubblico registro automobilistico o dal registro della motorizzazione il veicolo risulta intestato a soggetto pubblico istituzionale,</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>individuato con decreto del Ministro dell'interno, il comando o l'ufficio che procede interrompe la procedura sanzionatoria per comunicare al soggetto intestatario del veicolo l'inizio del procedimento al fine di conoscere, tramite il responsabile dell'ufficio da cui dipende il conducente del veicolo, se lo stesso, in occasione della commessa violazione, si trovava in una delle condizioni previste dall'articolo 4 della legge 24 novembre 1981, n. 689. In caso di sussistenza dell'esclusione della responsabilità, il comando o l'ufficio procedente trasmette gli atti al prefetto ai sensi dell'articolo 203 per l'archiviazione. In caso contrario, si procede alla notifica del verbale al soggetto interessato ai sensi dell'articolo 196, comma 1; dall'interruzione della procedura fino alla risposta del soggetto intestatario del veicolo rimangono sospesi i termini per la notifica.</p>		
	<p>[articolo 10, comma 1, lett. d), n. 3)]</p> <p>5-ter. Fermo restando quanto stabilito dai commi 1 e 1-bis, la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1, quando le violazioni previste dagli articoli 175, commi 2, 7, lettera a), e 9, e 176 commi 1, 2, lettere a) e b), 7, 9, 10, 11 e 17, commesse sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, in corrispondenza di imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico, stazioni di esazione del pedaggio, sono accertate dagli organi di polizia stradale attraverso la semplice visione delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza che sono installati lungo le strade stesse. In tali casi, l'accertamento deve</p>	<p><i>Identico</i></p>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
	<p>essere effettuato direttamente nel momento in cui la violazione viene ripresa dagli impianti di videosorveglianza con l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data ed orario certificato in modo contestuale dall'operatore di polizia oppure deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle 24 ore precedenti al momento dell'accertamento quando l'orario di effettivo funzionamento è certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, sono determinate le modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate, che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia eventualmente presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale, al fine di consentire la contestazione della violazione, ove possibile. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede alla notifica degli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Ai dispositivi di videosorveglianza previsti dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45.</p>	
<p>Art. 208 <i>(Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie)</i></p>	<p>Art. 208 <i>(idem)</i></p>	<p>Art. 208 <i>(idem)</i></p>
<p>Commi da 1 a 3 <i>bis</i> <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p>

<p>Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>4. Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli enti di cui al secondo periodo del comma 1 è destinata:</p> <p>a) in misura non inferiore a un quarto della quota, a interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente;</p> <p>b) in misura non inferiore a un quarto della quota, al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12;</p> <p>c) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti vulnerabili, quali bambini, anziani, disabili, pedoni, ciclisti, e ciclisti, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, alle misure di cui al presente articolo e a interventi a favore della mobilità ciclistica.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>[articolo 15, comma 1, lett. m)]</i></p> <p>4. Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli enti di cui al secondo periodo del comma 1 è destinata:</p> <p>a) in misura non inferiore a un quarto della quota, a interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente;</p> <p>b) in misura non inferiore a un quarto della quota, al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12;</p> <p>c) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti vulnerabili, quali bambini, anziani, disabili, pedoni, ciclisti e conduttori di ciclomotori e di motocicli allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, alle misure di cui al comma 5-bis del presente articolo e a interventi a favore della mobilità ciclistica.</p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>Art. 218 <i>(Sanzione accessoria della sospensione della patente)</i></p> <p>1. Nell'ipotesi in cui il presente codice prevede la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo determinato, la patente è ritirata dall'agente od organo di polizia che accerta la violazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. L'agente accertatore rilascia permesso provvisorio di guida limitatamente al periodo necessario a condurre il veicolo nel luogo di custodia indicato dall'interessato, con annotazione sul verbale di contestazione.</p>	<p>Art. 218 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>	<p>Art. 218 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>
<p>2. L'organo che ha ritirato la patente di guida la invia, unitamente a copia del verbale, entro cinque giorni dal ritiro, alla prefettura del luogo della commessa violazione. Entro il termine di cui al primo periodo, il conducente a cui è stata sospesa la patente, solo nel caso in cui dalla commessa violazione non sia derivato un incidente, può presentare istanza al prefetto intesa ad ottenere un permesso di guida, per determinate fasce orarie, e comunque di non oltre tre ore al giorno, adeguatamente motivato e documentato per ragioni di lavoro, qualora risulti impossibile o estremamente gravoso raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici o comunque non propri, ovvero per il ricorrere di una situazione che avrebbe dato diritto alle agevolazioni di cui all'<i>articolo 33 della legge 5 febbraio 1992, n. 104</i>. Il prefetto, nei quindici giorni successivi, emana l'ordinanza di sospensione, indicando il periodo al quale si estende la sospensione stessa. Tale periodo, nei limiti minimo e massimo fissati da ogni singola norma, è determinato in relazione all'entità del danno apportato, alla gravità della violazione commessa, nonché al pericolo che</p>	<p>2. L'organo che ha ritirato la patente di guida la invia, unitamente a copia del verbale, entro cinque giorni dal ritiro, alla prefettura del luogo della commessa violazione. Entro il termine di cui al primo periodo, il conducente a cui è stata sospesa la patente, solo nel caso in cui dalla commessa violazione non sia derivato un incidente, può presentare istanza al prefetto intesa ad ottenere un permesso di guida, per determinate fasce orarie, e comunque di non oltre tre ore al giorno, adeguatamente motivato e documentato per ragioni di lavoro, qualora risulti impossibile o estremamente gravoso raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici o comunque non propri, ovvero per il ricorrere di una situazione che avrebbe dato diritto alle agevolazioni di cui all'<i>articolo 33 della legge 5 febbraio 1992, n. 104</i>. Il prefetto, nei quindici giorni successivi, emana l'ordinanza di sospensione, indicando il periodo al quale si estende la sospensione stessa. Tale periodo, nei limiti minimo e massimo fissati da ogni singola norma, è determinato in relazione all'entità del danno apportato, alla gravità della violazione commessa, nonché al pericolo che</p>	<p><i>[articolo 4, comma 01]</i></p> <p>2. L'organo che ha ritirato la patente di guida la invia, unitamente a copia del verbale, entro cinque giorni dal ritiro, alla prefettura del luogo della commessa violazione. Entro il termine di quindici giorni dal ritiro, il conducente a cui è stata sospesa la patente, solo nel caso in cui dalla commessa violazione non sia derivato un incidente, può presentare istanza al prefetto intesa ad ottenere un permesso di guida, per determinate fasce orarie, e comunque di non oltre tre ore al giorno, adeguatamente motivato e documentato per ragioni di lavoro, qualora risulti impossibile o estremamente gravoso raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici o comunque non propri, ovvero per il ricorrere di una situazione che avrebbe dato diritto alle agevolazioni di cui all'<i>articolo 33 della legge 5 febbraio 1992, n. 104</i>. Il prefetto, nei quindici giorni successivi, emana l'ordinanza di sospensione, indicando il periodo al quale si estende la sospensione stessa. Tale periodo, nei limiti minimo e massimo fissati da ogni singola norma, è determinato in relazione all'entità del danno apportato, alla gravità della violazione commessa, nonché al pericolo che</p>

<p align="center">Codice della strada D. lgs. 285/1992</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)</p>
<p>l'ulteriore circolazione potrebbe cagionare. Tali due ultimi elementi, unitamente alle motivazioni dell'istanza di cui al secondo periodo ed alla relativa documentazione, sono altresì valutati dal prefetto per decidere della predetta istanza. Qualora questa sia accolta, il periodo di sospensione è aumentato di un numero di giorni pari al doppio di quello delle complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida, arrotondato per eccesso. L'ordinanza, che eventualmente reca l'autorizzazione alla guida, determinando espressamente fasce orarie e numero di giorni, è notificata immediatamente all'interessato, che deve esibirla ai fini della guida nelle situazioni autorizzate. L'ordinanza è altresì comunicata, per i fini di cui all'articolo 226, comma 11, all'anagrafe degli abilitati alla guida. Il periodo di durata fissato decorre dal giorno del ritiro. Qualora l'ordinanza di sospensione non sia emanata nel termine di quindici giorni, il titolare della patente può ottenerne la restituzione da parte della prefettura. Il permesso di guida in costanza di sospensione della patente può essere concesso una sola volta.</p>	<p>l'ulteriore circolazione potrebbe cagionare. Tali due ultimi elementi, unitamente alle motivazioni dell'istanza di cui al secondo periodo ed alla relativa documentazione, sono altresì valutati dal prefetto per decidere della predetta istanza. Qualora questa sia accolta, il periodo di sospensione è aumentato di un numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida, arrotondato per eccesso. L'ordinanza, che eventualmente reca l'autorizzazione alla guida, determinando espressamente fasce orarie e numero di giorni, è notificata immediatamente all'interessato, che deve esibirla ai fini della guida nelle situazioni autorizzate. L'ordinanza è altresì comunicata, per i fini di cui all'articolo 226, comma 11, all'anagrafe degli abilitati alla guida. Il periodo di durata fissato decorre dal giorno del ritiro. Qualora l'ordinanza di sospensione non sia emanata nel termine di quindici giorni, il titolare della patente può ottenerne la restituzione da parte della prefettura. Il permesso di guida in costanza di sospensione della patente può essere concesso una sola volta.</p>	<p>l'ulteriore circolazione potrebbe cagionare. Tali due ultimi elementi, unitamente alle motivazioni dell'istanza di cui al secondo periodo ed alla relativa documentazione, sono altresì valutati dal prefetto per decidere della predetta istanza. Qualora questa sia accolta, il periodo di sospensione è aumentato di un numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida, arrotondato per eccesso. L'ordinanza, che eventualmente reca l'autorizzazione alla guida, determinando espressamente fasce orarie e numero di giorni, è notificata immediatamente all'interessato, che deve esibirla ai fini della guida nelle situazioni autorizzate. L'ordinanza è altresì comunicata, per i fini di cui all'articolo 226, comma 11, all'anagrafe degli abilitati alla guida. Il periodo di durata fissato decorre dal giorno del ritiro. Qualora l'ordinanza di sospensione non sia adottata nel termine di quindici giorni, ovvero entro trenta giorni, nel caso in cui sia proposta istanza per ottenere il permesso di guidare di cui al secondo periodo, il titolare della patente può ottenerne la restituzione da parte della prefettura. Il permesso di guida in costanza di sospensione della patente può essere concesso una sola volta.</p>
<p>Commi da 3 a 6 <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p>
<p>--</p>	<p align="center">[articolo 4]</p>	<p align="center">[articolo 4, comma 1]</p>
	<p align="center">Nuovo art. 218-ter <i>(Sospensione della patente in relazione al punteggio)</i></p>	
	<p>1. Nei confronti dei conducenti di veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, oltre all'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, si applica altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida,</p>	<p>1. Nei confronti dei conducenti di veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, oltre all'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, si applica altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente di</p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	<p>nella misura determinata dai commi 2 e 3, quando al momento dell'accertamento delle seguenti violazioni dall'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 risulta che il punteggio attribuito alla patente posseduta è inferiore a venti punti per effetto delle decurtazioni subite:</p> <p><i>a)</i> articolo 6, comma 4, lettera b), per le violazioni concernenti il mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto di sorpasso;</p> <p><i>b)</i> articolo 142, comma 8, nei soli casi di superamento dei limiti massimi di velocità di oltre 20 Km/h e di non oltre 40 Km/h;</p> <p><i>c)</i> articolo 143, comma 11;</p> <p><i>d)</i> articolo 145, comma 10;</p> <p><i>e)</i> articolo 146, comma 3;</p> <p><i>f)</i> articolo 147, comma 5;</p> <p><i>g)</i> articolo 148, comma 15, per la violazione dei commi 2, 3, 8 e 9-bis;</p> <p><i>h)</i> articolo 149, comma 5;</p> <p><i>i)</i> articolo 154, comma 7, e comma 8, per la violazione dei commi 1 e 3;</p> <p><i>l)</i> articolo, 171, comma 2;</p> <p><i>m)</i> articolo 172, commi 10 e 11;</p> <p><i>n)</i> articolo 174, commi 6, 7, terzo periodo e 11, ultimo periodo;</p> <p><i>o)</i> articolo 176, commi 1, lettera b), 2, lettera a), 5, 7 e 8;</p> <p><i>p)</i> articolo 186-bis, comma 2;</p> <p><i>q)</i> articolo 191, comma 4.</p>	<p>guida, nella misura determinata dai commi 2 e 3, quando al momento dell'accertamento delle seguenti violazioni dall'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 risulta che il punteggio attribuito alla patente posseduta è inferiore a venti punti per effetto delle decurtazioni subite:</p> <p><i>a)</i> articolo 6, comma 4, lettera b), per le violazioni concernenti il mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto di sorpasso;</p> <p><i>b)</i> Soppressa</p> <p><i>c)</i> articolo 143, comma 11;</p> <p><i>d)</i> articolo 145, comma 10;</p> <p><i>e)</i> articolo 146, comma 3;</p> <p><i>f)</i> articolo 147, comma 5;</p> <p><i>g)</i> articolo 148, comma 9-bis e comma 15, per la violazione dei commi 2, 3 e 8;</p> <p><i>h)</i> articolo 149, comma 5;</p> <p><i>i)</i> articolo 154, comma 7, e comma 8, per la violazione dei commi 1 e 3;</p> <p><i>l)</i> articolo, 171, comma 2;</p> <p><i>m)</i> articolo 172, commi 10 e 11;</p> <p>m-bis) articolo 173, comma 3-bis;</p> <p><i>n)</i> articolo 174, commi 6, 7, terzo periodo e 11, ultimo periodo;</p> <p><i>o)</i> articolo 176, commi 1, lettera b), 2, lettera a), 5, 7 e 8;</p> <p><i>p)</i> articolo 186-bis, comma 2;</p> <p><i>q)</i> articolo 191, comma 4.</p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	<p>2. La sospensione breve di cui al comma 1 è disposta:</p> <p><i>a)</i> per un periodo di sette giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a venti punti ma pari almeno a dieci punti;</p> <p><i>b)</i> per un periodo di quindici giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a dieci punti.</p>	<i>Identico</i>
	<p>3. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui agli articoli 222 e 223, la durata della sospensione prevista dalle lettere a) e b) del comma 2 del presente articolo, è raddoppiata quando il conducente abbia provocato un incidente stradale, compreso il caso in cui tale evento consista nella fuoriuscita dalla sede stradale senza coinvolgimento di altre persone o cose diverse dal conducente e dal suo veicolo.</p>	<i>Identico</i>
	<p>4. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai conducenti titolari di patenti rilasciate all'estero che commettono alcuna delle violazioni di cui al comma 1 nel territorio dello Stato, considerando, come presupposto ai fini dell'applicazione delle medesime disposizioni, un punteggio di almeno un punto di penalizzazione nella banca dati prevista dall'articolo 6-ter, del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214. Ai medesimi conducenti si applica la sospensione breve di cui al comma 2, lettera a), se al momento dell'accertamento risulta nei confronti del medesimo conducente un punteggio compreso tra uno e dieci punti ovvero quella di cui al comma 2, lettera b) se risulta un punteggio superiore a dieci punti.</p>	<i>Identico</i>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	<p>5. Si applicano le disposizioni dell'articolo 218, commi 1 e 2, secondo, terzo, quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo periodo, in quanto compatibili, ai soli fini del rilascio del permesso di guida ivi indicato al quale provvede il responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione. In deroga alle disposizioni del comma 2 dell'articolo 218, la sospensione della patente prevista dal presente articolo non è subordinata all'adozione di un provvedimento di sospensione da parte del prefetto. La patente ritirata dall'agente od organo di polizia è conservata presso l'Ufficio o Comando da cui dipende l'accertatore ed è restituita all'interessato o ad un suo delegato al termine del periodo di sospensione. Il periodo di sospensione decorre dal giorno del ritiro della patente. Avverso il ritiro della patente è ammessa opposizione ai sensi dell'articolo 205.</p>	<p><i>Identico</i></p>
	<p>6. Le disposizioni del presente articolo si applicano solo nei confronti dei conducenti che sono stati identificati nel momento in cui è stata commessa la violazione. Qualora il ritiro della patente non sia stato effettuato per qualsiasi causa, il periodo di sospensione decorre dalla data di contestazione o notificazione del verbale di accertamento della violazione da cui la sospensione consegue.</p>	<p><i>Identico</i></p>
	<p>7. La sospensione è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 a cura dell'Ufficio o Comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione.</p>	<p><i>Identico</i></p>
	<p>8. Chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente prevista dai commi 2, lettere a) e b), e 3 circola abusivamente, è punito con le sanzioni di cui al comma 6 dell'articolo 218. Le medesime sanzioni si applicano, nei casi previsti dal comma 5, nei confronti</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
	<p>di chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente, circola abusivamente avvalendosi del permesso di guida di cui all'articolo 218, comma 2, in violazione dei limiti previsti dal permesso stesso.</p> <p>9. Quando una delle violazioni di cui al comma 1 è commessa più volte dallo stesso soggetto nel corso di un biennio, le disposizioni del presente articolo si applicano solo se la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente non è già prevista per le violazioni indicate nello stesso comma 1.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>Art. 230 <i>(Educazione stradale)</i></p> <p>1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione, nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con proprio decreto, da emanare di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'interno e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, predisporre appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti, con particolare riferimento all'informazione sui rischi conseguenti all'assunzione di sostanze psicotrope, stupefacenti e di bevande alcoliche.</p>	<p>Art. 230 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>	<p>Art. 230 <i>(idem)</i></p> <p><i>Identico</i></p>

Codice della strada D. lgs. 285/1992	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dalla Commissione (A.C. 1435-A)
<p>2. Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con propria ordinanza, disciplina le modalità di svolgimento dei predetti programmi nelle scuole, anche con l'ausilio degli appartenenti ai corpi di polizia municipale, nonché di personale esperto appartenente alle predette istituzioni pubbliche e private; l'ordinanza può prevedere l'istituzione di appositi corsi per i docenti che collaborano all'attuazione dei programmi stessi. Le spese eventualmente occorrenti sono reperite nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio delle amministrazioni medesime.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p><i>2-bis.</i> Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti predispone annualmente un programma informativo sulla sicurezza stradale, sottoponendolo al parere delle Commissioni parlamentari competenti alle quali riferisce sui risultati ottenuti.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
	<p><i>[articolo 5, comma 1]</i></p> <p>2-ter. La partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie determina l'attribuzione, all'atto del rilascio della patente, del credito di due punti ai sensi dell'articolo 126-bis sulle tipologie di patenti di cui all'articolo 115, comma 1, lettere b) e c). Con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuati i soggetti erogatori dei corsi di cui al primo periodo tra gli enti pubblici e privati, competenti in materia di sicurezza stradale, inclusi gli enti di formazione professionale e le autoscuole di cui all'articolo 123, e sono definite le modalità per lo svolgimento dei medesimi corsi e per la relativa certificazione.</p>	<p><i>[articolo 5, comma 1]</i></p> <p>2-ter. La partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie determina l'attribuzione, all'atto del rilascio della patente, del credito di due punti ai sensi dell'articolo 126-bis sulle tipologie di patenti di cui all'articolo 115, comma 1, lettere b) e c). Con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuati i soggetti erogatori dei corsi di cui al primo periodo tra gli enti pubblici e privati, competenti in materia di sicurezza stradale, inclusi gli enti di formazione professionale e le autoscuole di cui all'articolo 123, e sono definite le modalità per lo svolgimento dei medesimi corsi e per la relativa certificazione.</p>

Testo a fronte degli articoli del disegno di legge (AC 1435)

A.C. 1435	A.C. 1435-A
	<p>Art. 6</p> <p><i>(Istituzione del registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto)</i></p>
	<p>1. È istituito, presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il registro delle agenzie telematiche per le imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.</p>
	<p>2. L'iscrizione dell'impresa al registro delle agenzie telematiche è soggetta a conferma di validità biennale e costituisce condizione necessaria per il rilascio delle credenziali di accesso ai sistemi informativi automatizzati della Direzione generale per la motorizzazione.</p>
	<p>3. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definiti la modalità e i termini per l'iscrizione al registro delle agenzie telematiche nonché i programmi dei corsi di formazione che è necessario che il titolare dell'impresa dimostri di aver frequentato in sede di richiesta di conferma di validità dell'iscrizione. Con lo stesso decreto sono determinati i casi di revoca o di cancellazione dell'iscrizione.</p>
	<p>4. I corsi di formazione e di aggiornamento sono organizzati dalle associazioni di categoria accreditate come maggiormente rappresentative delle imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto o dai soggetti accreditati dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano.</p>
	<p>Art. 11</p> <p><i>(Accertamento delle violazioni della velocità nella navigazione)</i></p>
	<p>1. In considerazione dell'esigenza di salvaguardia di Venezia e della sua laguna, per l'accertamento dell'inosservanza dei limiti di velocità nelle vie d'acqua di cui all'articolo 1 della legge 5 marzo 1963, n. 366, possono essere utilizzate, anche per la determinazione della velocità media su tratti determinati, apparecchiature di rilevamento approvate o omologate dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti o da idoneo ente dallo stesso vigilato.</p>
	<p>2. In via sperimentale, nelle more della conclusione della procedura di approvazione o omologazione, per un periodo di ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore</p>

A.C. 1435	A.C. 1435-A
	<p>della presente disposizione, possono essere utilizzate apparecchiature di rilevamento della velocità di navigazione previa istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti corredata di una relazione tecnica e delle certificazioni di enti riconosciuti o laboratori autorizzati che attestino le prove alle quali le apparecchiature sono state sottoposte nonché di ogni altro elemento idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza delle stesse.</p>
	<p>3. Al valore della velocità rilevato mediante le apparecchiature di cui ai commi 1 e 2 si applica una riduzione pari al 10 per cento con un minimo di 2 chilometri orari, che comprende anche la tolleranza strumentale.</p>
	<p>4. Gli organi accertatori possono utilizzare le apparecchiature di cui al presente articolo anche senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti purché la violazione sia documentata con sistemi fotografici, videografici o analoghi che, nel rispetto della riservatezza dei dati personali, consentano di accertare, anche successivamente, fatti, circostanze e responsabile dell'illecito amministrativo, compresi i dati identificativi del mezzo nautico.</p>
	<p>5. Al fine dell'accertamento e della contestazione delle violazioni di cui al presente articolo e dell'irrogazione delle relative sanzioni si applicano le disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689. L'utilizzo delle apparecchiature di cui ai commi 1 e 2 è reso pubblico esclusivamente mediante previsione nei provvedimenti che fissano i limiti di velocità.</p>
<p>Art. 12 <i>(Misure per contrastare il rischio della circolazione contromano, osservanza rigorosa dell'obbligo di circolazione a destra per i mezzi pesanti e divieto di occupazione della sede stradale)</i></p>	<p>Art. 22 <i>(idem)</i></p>
<p>1. Al fine di contrastare il fenomeno del contromano, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le caratteristiche, le modalità ed i tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria da installare nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di possibile imbocco in contromano.</p>	<p><i>Identico</i></p>
	<p>Art. 31</p>
	<p>1. In conformità con le disposizioni di cui all'articolo 13, comma 1, lettera m), del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, l'articolo 179, comma 1, primo periodo, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non si applica ai veicoli speciali adibiti al trasporto di denaro e/o valori sul territorio nazionale.</p>

<p style="text-align: center;">A.C. 1435</p> <p style="text-align: center;">Art. 17</p> <p style="text-align: center;"><i>(Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale)</i></p>	<p style="text-align: center;">A.C. 1435-A</p> <p style="text-align: center;">Art. 35 <i>(idem)</i></p>
<p>1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per rivedere e riordinare la legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale, recata dal codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, apportandovi le modifiche necessarie in conformità ai principi e criteri direttivi di cui ai commi 2, 3 e 4, introducendo le necessarie disposizioni di carattere transitorio. I decreti legislativi sono adottati previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'Interno, con il Ministro della Giustizia, e con gli altri Ministri interessati, previo parere del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che sono resi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione di ciascuno schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Gli schemi di ciascun decreto legislativo sono successivamente trasmessi alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano entro il termine di tre sessanta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Ove il parere delle Commissioni parlamentari Se il termine previsto per il parere cade nei quaranta giorni che precedono la scadenza del termine previsto al primo periodo o successivamente, la scadenza medesima è prorogata di centoventi giorni. Il Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri parlamentari, trasmette nuovamente i testi alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le Commissioni competenti per materia possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro dieci venti giorni dall'assegnazione. Decorso tale termine il decreto legislativo può essere comunque emanato.</p> <p>2. I decreti legislativi di cui al comma 1, che recepiscono le disposizioni di cui alla presente legge, sono improntati, secondo criteri di essenzialità, semplicità e chiarezza, ai seguenti principi di carattere generale:</p>	<p>1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per rivedere e riordinare la legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale, recata dal codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, apportandovi le modifiche necessarie in conformità ai principi e criteri direttivi di cui ai commi 2, 3 e 4, introducendo le necessarie disposizioni di carattere transitorio. I decreti legislativi sono adottati previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno, con il Ministro della Giustizia, e con gli altri Ministri interessati, previo parere del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che sono resi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione di ciascuno schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Gli schemi di ciascun decreto legislativo, corredato da un testo a fronte tra la normativa vigente e le modifiche ad essa apportate, sono successivamente trasmessi alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano entro il termine di sessanta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Se il termine previsto per il parere cade nei quaranta giorni che precedono la scadenza del termine previsto al primo periodo o successivamente, la scadenza medesima è prorogata di centoventi giorni. Il Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri parlamentari, trasmette nuovamente i testi alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le Commissioni competenti per materia possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro venti giorni dall'assegnazione. Decorso tale termine il decreto legislativo può essere comunque emanato.</p> <p>2. I decreti legislativi di cui al comma 1, che recepiscono le disposizioni di cui alla presente legge, sono improntati, secondo criteri di essenzialità, semplicità e chiarezza, ai seguenti principi di carattere generale:</p>

- a) miglioramento della qualità e dell'efficienza dell'azione amministrativa;
- b) semplificazione delle procedure e assicurare il raggiungimento degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale;
- c) riassetto della ripartizione tra gli enti istituzionali, nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità, in armonia con le modifiche legislative intervenute e fatto salvo quanto diversamente disposto dalla presente legge;
- d) previsione di strategie di prevenzione adeguate, anche mediante attività formative nelle scuole di ogni ordine e grado.

- a) miglioramento della qualità, della trasparenza e dell'efficienza dell'azione amministrativa, anche attraverso la completa digitalizzazione ed automazione delle procedure, con particolare riguardo a quelle relative ai veicoli pesanti;
- b) semplificazione delle procedure e assicurare il raggiungimento degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale;
- c) riassetto della ripartizione delle competenze tra gli enti istituzionali, nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità, anche con riguardo alla previsione di limiti di circolazione, tenuto conto dell'esigenza di agevolare comunque l'accesso ai soggetti che svolgono servizi di polizia, antincendio, di soccorso stradale, di rimozione e di assistenza sanitaria, ai soli fini dell'espletamento dei compiti istituzionali, in armonia con le modifiche legislative intervenute e fatto salvo quanto diversamente disposto dalla presente legge;
- d) previsione di strategie di prevenzione adeguate, anche mediante iniziative volte a sensibilizzare le studentesse e gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado, nel rispetto della loro autonomia, sulle conseguenze degli incidenti stradali e sulle relative cause, anche in occasione della Giornata mondiale della memoria delle vittime sulla strada.

3. I decreti legislativi di cui al presente articolo sono adottati con l'osservanza dei seguenti principi e criteri direttivi:

- a) riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di ordine e di coerenza, nonché coordinamento e armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali, con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade, prevedendo altresì il conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea;

3. I decreti legislativi di cui al presente articolo sono adottati con l'osservanza dei seguenti principi e criteri direttivi:

- a) riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di ordine e di coerenza, nonché coordinamento e armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali, con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade, prevedendo altresì il conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea;
- b) revisione degli obiettivi e delle definizioni del codice, nell'ottica di promuovere, anche attraverso opportuni adeguamenti terminologici, una cultura della sicurezza stradale fondata sulla consapevolezza dei rischi derivanti dalla circolazione stradale e sull'esigenza di tutelare, in particolare, le categorie di soggetti particolarmente vulnerabili e maggiormente esposti ai pericoli derivanti dalla circolazione stradale;
- c) armonizzazione delle disposizioni del codice con la disciplina in materia di disabilità e revisione della disciplina della circolazione delle macchine per uso di persone con disabilità, tenuto conto dell'evoluzione delle norme tecniche di settore, nell'ottica di

b) delegificazione della disciplina riguardante le procedure e la normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti, con particolare riferimento alle materie indicate nel comma 4, con espressa indicazione delle norme generali che regolano la materia, che sono abrogate con effetto dall'entrata in vigore dei regolamenti adottati ai sensi del medesimo comma 4;

c) revisione della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, ivi compreso quello relativo alle materie delegificate, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea;

d) revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza, nonché individuazione dei casi che comportano l'applicazione di misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida previste dal codice della strada, adeguandolo alle sentenze della Corte costituzionale, della Corte di giustizia dell'Unione europea e alla giurisprudenza consolidata della Corte di cassazione, in particolare prevedendo:

- 1) la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento;
- 2) l'inasprimento delle sanzioni per comportamenti particolarmente pericolosi e lesivi dell'incolumità individuale e della sicurezza stradale e dell'utenza ~~debole della strada così come definita nel codice~~;
- 3) la dissuasività delle sanzioni, che sono commisurate alla situazione reddituale ed economica di chi ha commesso l'infrazione nonché alla potenza e al tipo di veicolo guidato;

rimuovere gli ostacoli alla libertà di circolazione stradale degli utenti della strada con disabilità promuovendo, nel contempo, la massima tutela dei medesimi;

d) delegificazione della disciplina riguardante le procedure e la normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti, con particolare riferimento alle materie indicate nel comma 4, con espressa indicazione delle norme generali che regolano la materia, che sono abrogate con effetto dall'entrata in vigore dei regolamenti adottati ai sensi del medesimo comma 4;

e) revisione della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, ivi compreso quello relativo alle materie delegificate, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea;

f) revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza, nonché individuazione dei casi che comportano l'applicazione di misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida previste dal codice della strada, adeguandolo alle sentenze della Corte costituzionale, della Corte di giustizia dell'Unione europea e alla giurisprudenza consolidata della Corte di cassazione, in particolare prevedendo:

- 1) la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento;
- 2) l'inasprimento delle sanzioni per comportamenti particolarmente pericolosi e lesivi dell'incolumità individuale e della sicurezza stradale e dell'utenza **vulnerabile**;
- 3) la dissuasività delle sanzioni, che sono commisurate alla situazione reddituale ed economica di chi ha commesso l'infrazione nonché alla potenza e al tipo di veicolo guidato;
- 4) **l'armonizzazione delle disposizioni del codice della strada con la disciplina in materia di illeciti penali e amministrativi di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che hanno effetti anche sulla sicurezza della circolazione stradale;**
- 5) **la revisione della disciplina in materia di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada, tenuto conto anche degli esiti delle relazioni predisposte dagli enti locali in relazione alla destinazione dei proventi delle sanzioni derivanti dalla violazione dei limiti di velocità, al fine di assicurarne l'utilizzo prioritario per gli interventi destinati alla riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale;**

e) revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e ridefinizione organica della disciplina dei veicoli, includendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale, nell'ottica di perseguire l'obiettivo della sicurezza della circolazione e di prevenire gli incidenti stradali, individuando sistemi di identificazione dei medesimi veicoli e rendendo obbligatorio l'uso di sistemi di protezione personale; f) adozione di misure per la tutela dell'utenza ~~debole della strada come definita nel codice~~, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica, da attuarsi anche attraverso:

- 1) la revisione delle regole che disciplinano le caratteristiche tecniche e la modalità di circolazione di biciclette, biciclette a pedalata assistita, cicli a propulsione e monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;
- 2) la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale da adottarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- 3) la definizione delle norme di circolazione per veicoli atipici;

g) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, nell'ottica della massima semplificazione delle procedure;

g) semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali, anche prevedendo una disciplina semplificata per eventuali atti di preavviso di accertamento e conseguenti pagamenti, nell'ottica di ridurre gli oneri a carico dei cittadini e della pubblica amministrazione, assicurando una notificazione tempestiva, con particolare riferimento all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione;

h) revisione della disciplina in materia di solidarietà delle obbligazioni di pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, con particolare riguardo alle ipotesi di noleggio senza conducente dei veicoli, prevedendo procedure semplificate che tengano conto dei diversi interessi dei soggetti interessati, ferma restando, comunque, la necessità di assicurare il pagamento della sanzione, anche mediante la semplificazione del procedimento di notifica delle violazioni;

i) revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e ridefinizione organica della disciplina dei veicoli, includendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale, nell'ottica di perseguire l'obiettivo della sicurezza della circolazione e di prevenire gli incidenti stradali, individuando sistemi di identificazione dei medesimi veicoli e rendendo obbligatorio l'uso di sistemi di protezione personale, **tra cui l'obbligo di utilizzo del giubbotto riflettente salvavita**;

l) adozione di misure per la tutela dell'utenza **vulnerabile**, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica, da attuarsi anche attraverso:

- 1) la revisione delle regole che disciplinano le caratteristiche tecniche e la modalità di circolazione di biciclette, biciclette a pedalata assistita, cicli a propulsione e monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;
- 2) la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali, **anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui guard rail ove prevista**, e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale da adottarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- 3) definizione delle norme di circolazione per veicoli atipici;

m) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, nell'ottica della massima semplificazione delle procedure;

h) riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari, compresi quelli autostradali, e delle condizioni di particolare necessità ed urgenza connessi all'attivazione dei predetti servizi ausiliari;

i) ricognizione delle attività pubbliche e private contemplate nel codice della strada e nel relativo regolamento, introducendo inoltre forme efficaci e sostenibili per i controlli di legalità e regolarità dell'esercizio e idonee sanzioni in caso di violazioni;

l) revisione della disciplina generale delle modalità di sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità ovvero di donne in stato di gravidanza o di genitori con bambini di età inferiore a due anni anche finalizzata alla riserva di adeguate aree dedicate;

m) introduzione di disposizioni atte a favorire, anche in relazione all'evoluzione del progresso tecnologico, la diffusione e l'installazione di sistemi telematici ed elettronici, ivi compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori, ai fini della sicurezza della circolazione;

n) previsione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete autostradale nel periodo invernale, in presenza di manifestazioni atmosferiche di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare, attribuendo, esclusivamente in tal caso, la facoltà all'ente proprietario o al concessionario di autostrade di imporre l'utilizzo di pneumatici invernali, ove non sia possibile garantire adeguate condizioni di sicurezza mediante il ricorso a soluzioni alternative;

o) attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale vigenti, linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote;

n) riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari, compresi quelli autostradali, e delle condizioni di particolare necessità ed urgenza connessi all'attivazione dei predetti servizi ausiliari;

o) **riordino della disciplina per l'uso, limitatamente all'espletamento dei servizi urgenti di istituto, dei dispositivi acustici supplementari di allarme e dei dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante;**

p) ricognizione delle attività pubbliche e private contemplate nel codice della strada e nel relativo regolamento, introducendo inoltre forme efficaci e sostenibili per i controlli di legalità e regolarità dell'esercizio e idonee sanzioni in caso di violazioni;

q) revisione della disciplina generale delle modalità di sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità ovvero di donne in stato di gravidanza o di genitori con bambini di età inferiore a due anni anche finalizzata alla riserva di adeguate aree dedicate;

r) introduzione di disposizioni atte a favorire, anche in relazione all'evoluzione del progresso tecnologico, la diffusione e l'installazione di sistemi telematici ed elettronici, ivi compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori, ai fini della sicurezza della circolazione;

s) previsione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete autostradale nel periodo invernale, in presenza di manifestazioni atmosferiche di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare, attribuendo, esclusivamente in tal caso, la facoltà all'ente proprietario o al concessionario di autostrade di imporre l'utilizzo di pneumatici invernali **o, in alternativa, di appositi dispositivi supplementari di aderenza per gli pneumatici**, ove non sia possibile garantire adeguate condizioni di sicurezza mediante il ricorso a soluzioni alternative;

t) attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale vigenti, linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote, **anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui guard rail ove prevista;**

p) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, in un'ottica di snellimento degli adempimenti richiesti all'utente;

q) miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità;

r) razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida dei veicoli, con semplificazione delle procedure e coordinamento delle competenze dei vari soggetti coinvolti, garantendo la tutela degli interessi coinvolti ed in particolare della sicurezza individuale e collettiva, anche assicurando una adeguata attività formativa;

s) determinazione dell'arco temporale minimo di permanenza nel territorio italiano dei veicoli immatricolati all'estero decorso il quale il proprietario del veicolo deve provvedere a stipulare un contratto di assicurazione adeguato in conformità all'ordinamento nazionale.

u) semplificazione, in un'ottica di snellimento degli adempimenti richiesti all'utente, delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, l'installazione di dispositivi atti a migliorare la visibilità diretta degli utenti vulnerabili della strada dal posto di guida riducendo gli angoli morti, la sistemazione del carico sui veicoli, ivi comprese le strutture amovibili per il trasporto di bagagli, biciclette, sci e attrezzature sportive;

v) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, in un'ottica di snellimento degli adempimenti richiesti all'utente;

z) miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità;

aa) razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida dei veicoli, con semplificazione delle procedure e coordinamento delle competenze dei vari soggetti coinvolti, garantendo la tutela degli interessi coinvolti ed in particolare della sicurezza individuale e collettiva, anche assicurando una adeguata attività formativa con riferimento, tra l'altro, all'attività di primo soccorso, anche con l'ausilio di simulatori di guida;

bb) riordino e semplificazione della disciplina relativa alla conferma di validità della patente di guida per conducenti con disabilità, diabetici ed affetti da patologie neurologiche;

cc) riordino e semplificazione della composizione delle commissioni mediche locali, anche mediante l'eventuale svolgimento delle funzioni da parte di centri sanitari privati, purché già riconosciuti da enti pubblici e sottoposti al controllo del Ministero della salute;

dd) determinazione dell'arco temporale minimo di permanenza nel territorio italiano dei veicoli immatricolati all'estero decorso il quale il proprietario del veicolo deve provvedere a stipulare un contratto di assicurazione adeguato in conformità all'ordinamento nazionale.

<p>ee) modificare la disciplina degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero, condotti sul territorio nazionale da soggetto avente residenza anagrafica in Italia non coincidente con l'intestatario del veicolo stesso, determinando l'arco temporale minimo di permanenza nel territorio italiano decorso il quale il proprietario del veicolo deve immatricolare il veicolo in conformità all'ordinamento nazionale.</p>	
<p>4. Entro il termine di un anno dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui alla presente legge, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi di cui ai commi 2 e 3, il Governo è autorizzato ad emanare uno o più regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per la disciplina prevista dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 e dalle altre norme di settore vigenti, nelle seguenti materie:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità con introduzione di disposizioni volte a favorire il rilevamento delle infrazioni alle prescrizioni in materia di circolazione dei veicoli a pieno carico e di trasporto di merci pericolose; b) disciplina della massa limite e della sagoma limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto dei carichi sporgenti trasportati; c) aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme internazionali in materia, e organizzazione della circolazione; d) disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici; e) per le nuove installazioni delle lanterne semaforiche, prevedere una adeguata regolamentazione della durata minima della luce gialla semaforica, comprendendo altresì l'apposizione di dispositivi per la visualizzazione del tempo residuo di accensione della luce; f) classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica del settore e di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione con particolare riferimento alla circolazione stradale e autostradale nel periodo invernale in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità; 	<p>4. Entro il termine di un anno dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui alla presente legge, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi di cui ai commi 2 e 3, il Governo è autorizzato ad emanare uno o più regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per la disciplina prevista dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 e dalle altre norme di settore vigenti, nelle seguenti materie:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità con introduzione di disposizioni volte a favorire il rilevamento delle infrazioni alle prescrizioni in materia di circolazione dei veicoli a pieno carico e di trasporto di merci pericolose; b) disciplina della massa limite e della sagoma limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto dei carichi sporgenti trasportati; c) aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme internazionali in materia, e organizzazione della circolazione; d) disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici; e) classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica del settore e di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione con particolare riferimento alla circolazione stradale e autostradale nel periodo invernale in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità;

f) introduzione e definizione, nella classificazione dei veicoli, di veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e di persone;

g) classificazione e utilizzazione dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, con particolare riferimento alle macchine agricole e operatrici, anche in relazione alla disciplina dell'Unione europea in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di di traino, e disciplina della loro circolazione su strada anche nell'ottica di assicurare il coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente normativa dettata dall'ordinamento europeo in materia di macchine;

h) procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici, e dei veicoli di interesse storico e collezionistico nonché di produzione delle targhe automobilistiche;

i) riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni, ~~della pubblicità~~ e di ogni forma di occupazione del suolo stradale;

g) introduzione e implementazione di dispositivi adeguati e tecnologicamente innovativi di segnalazione di emergenza stradale, al fine di salvaguardare la sicurezza degli utenti;

h) introduzione e definizione, nella classificazione dei veicoli, di veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e di persone;

i) classificazione e utilizzazione dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, con particolare riferimento alle macchine agricole e operatrici, anche in relazione alla disciplina dell'Unione europea in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di di traino, e disciplina della loro circolazione su strada anche nell'ottica di assicurare il coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente normativa dettata dall'ordinamento europeo in materia di macchine;

l) procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici, e dei veicoli di interesse storico e collezionistico, **di cancellazione dai pubblici registri dei veicoli soggetti a fermo amministrativo**, nonché di produzione delle targhe automobilistiche;

m) riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni e di ogni forma di occupazione del suolo stradale;

n) semplificazione e razionalizzazione disciplina relativa alle autorizzazioni alla collocazione, sui veicoli, lungo le strade o in vista di esse, della pubblicità, anche da parte delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale, con la previsione di congrui tempi di durata delle medesime e individuazione delle ipotesi nelle quali è possibile installare i predetti mezzi pubblicitari anche sui marciapiedi, nel rispetto delle esigenze di tutela della sicurezza della circolazione e di transito dei pedoni, anche a mobilità ridotta;

o) disciplina dell'utilizzo di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive, per prevenire il danneggiamento o la perdita delle targhe originali;

p) disciplina delle procedure di omologazione dei veicoli che tenga conto dell'innovazione nelle tecnologie del settore e delle ricerche nonché delle sperimentazioni nazionali ed internazionali sui veicoli **che adottano sistemi di guida automatizzata**, al fine di valutare la possibilità che tali veicoli **possano circolare** e siano progressivamente introdotti sul mercato nazionale;

q) disciplina del processo di trasformazione digitale esteso progressivamente a tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, di cui all'allegato

n) disciplina del processo di trasformazione digitale esteso progressivamente a tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, di cui all'allegato "Connettere l'Italia" al Documento di Economia e Finanza 2017, deliberato

<p>dal Consiglio dei Ministri in data 11 aprile 2017, e ad altre infrastrutture di completamento, tenuto conto che tutte le infrastrutture stradali anche in ambito urbano e i servizi di cui alla Piattaforma C-ITS istituita dalla Commissione europea interagiscono sempre più con i veicoli ad elevati livelli di automazione e connessione che le percorrono;</p> <p>o) adeguamento della disciplina attuativa della legge 1° ottobre 2018, n. 117, recante disposizioni in materia di <i>“Introduzione dell’obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l’abbandono di bambini nei veicoli chiusi”</i>, in modo da garantire la piena e completa efficacia dei dispositivi antiabbandono anche attraverso la progressiva integrazione degli stessi con l’autoveicolo.</p>	<p>“Connettere l’Italia” al Documento di Economia e Finanza 2017, deliberato dal Consiglio dei Ministri in data 11 aprile 2017, e ad altre infrastrutture di completamento, tenuto conto che tutte le infrastrutture stradali anche in ambito urbano e i servizi di cui alla Piattaforma C-ITS istituita dalla Commissione europea interagiscono sempre più con i veicoli ad elevati livelli di automazione e connessione che le percorrono;</p> <p>r) adeguamento della disciplina attuativa della legge 1° ottobre 2018, n. 117, recante disposizioni in materia di <i>“Introduzione dell’obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l’abbandono di bambini nei veicoli chiusi”</i>, in modo da garantire la piena e completa efficacia dei dispositivi antiabbandono anche attraverso la progressiva integrazione degli stessi con l’autoveicolo.</p> <p>s) aggiornamento delle modalità di valutazione della funzione uditiva per il conseguimento e il rinnovo della patente di guida tramite l’introduzione di un meccanismo di controllo strumentale.</p>
<p>5. Le norme di legge che disciplinano le materie di cui al comma 4 sono abrogate con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al medesimo comma che recano un elenco specifico delle norme abrogate.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>6. Il Governo adotta, ai sensi dell’articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, ogni altra disposizione integrativa o correttiva necessaria per coordinare il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, con le modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti di cui al presente articolo.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>7. Con uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite istruzioni tecniche attuative relative ai procedimenti amministrativi introdotti o modificati dai regolamenti di cui ai commi 4 e 6, in relazione alle modalità di semplificazione delle procedure e, previo parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, sono previste misure per realizzare la dematerializzazione della relativa documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>8. Entro tre anni dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui al presente articolo, il Governo può adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive degli stessi, con le medesime procedure e nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>9. Dall’attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo e dei decreti legislativi da esso previsti non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le</p>	<p><i>Identico</i></p>

A.C. 1435	A.C. 1435-A
<p>amministrazioni interessate provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. In conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, qualora uno o più decreti legislativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i decreti stessi sono emanati solo successivamente o contestualmente alla data di entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie.</p>	
<p>Art. 18 <i>(Disposizioni attuative e clausola di invarianza finanziaria)</i></p>	<p>Art. 36 <i>(idem)</i></p>
<p>1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, si provvede all'aggiornamento del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 in conformità alle disposizioni della presente legge modificative del decreto 30 aprile 1992, n. 285.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>2. Fermo restando quando previsto dall'articolo 17, dall'attuazione delle disposizioni della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni provvedono agli adempimenti di rispettiva competenza avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.</p>	<p><i>Identico</i></p>

Testo a fronte delle modifiche alla legge di bilancio 2019

Legge 27/12/2019, n. 160	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435
Art. 1 (Bilancio 2020)	Art. 1 (idem)
Commi da 1 a 74 <i>Omissis</i>	Commi da 1 a 74 <i>Omissis</i>
75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti: a) le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019; b) assenza di posti a sedere; c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW; d) segnalatore acustico; e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75- quaterdecies; f) la marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.	75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti: a) le caratteristiche tecnico-costruttive definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; b) assenza di posti a sedere; c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW; d) segnalatore acustico; e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75- quaterdecies; f) la marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.
75-bis. A decorrere dal 30 settembre 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data devono essere adeguati alle prescrizioni del primo periodo entro il 1° gennaio 2024.	<i>Identico</i>
75-ter. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-vicies bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità <i>free-floating</i> , possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione: a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;	75-ter. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-vicies bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità <i>free-floating</i> , possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione: a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;

Legge 27/12/2019, n. 160	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435
<p>b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;</p> <p>c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.</p>	<p>b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;</p> <p>c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città imponendo al gestore del servizio l'installazione obbligatoria di sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei monopattini al di fuori di tali aree.</p>
<p>[articolo 14, comma 1, lett. c)]</p> <p>75-<i>quater</i>. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.</p>	<p>[articolo 14, comma 1, lett. c)]</p> <p>75-<i>quater</i>. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75. È altresì vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi del contrassegno di cui al comma 75-<i>vicies-quater</i>, con contrassegno non visibile, alterato o contraffatto, ovvero privi della copertura assicurativa di cui al comma 75-<i>vicies-quinquies</i>.</p>
<p>[articolo 14, comma 1, lett. d)]</p> <p>75-<i>quinquies</i>. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75-<i>vicies ter</i>, sono equiparati ai velocipedi.</p>	<p>[articolo 14, comma 1, lett. d)]</p> <p>75-<i>quinquies</i>. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75-<i>vicies quinquies</i>, sono equiparati ai velocipedi.</p>
<p>75-<i>sexies</i>. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>75-<i>septies</i>. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>75-<i>octies</i>. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>[articolo 14, comma 1, lett. e)]</p> <p>75-<i>novies</i>. I conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNIEN 1080.</p>	<p>[articolo 14, comma 1, lett. e)]</p> <p>75-<i>novies</i>. I conducenti dei monopattini hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.</p>
<p>75-<i>decies</i>. È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.</p>	<p><i>Identico</i></p>

Legge 27/12/2019, n. 160	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435
<p>75-undecies. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile.</p>	<p>[articolo 14, comma 1, lett. f)]</p> <p>75-undecies. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano.</p>
<p>75-duodecies. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi di indicatori di direzione.</p>	<p>Identico</p>
<p>75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare:</p> <p>a) nei centri abitati, esclusivamente sulle strade con limite di velocità non superiore a 50 chilometri orari, nelle aree pedonali, sui percorsi pedonali e ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle strade a priorità ciclabile, sulle piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata e ovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi;</p> <p>b) fuori dei centri abitati, esclusivamente sulle piste ciclabili e sugli altri percorsi riservati alla circolazione dei velocipedi.</p>	<p>[articolo 14, comma 1, lett. g)]</p> <p>75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h.</p>
<p>75-quaterdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma 75-terdecies.</p>	<p>Identico</p>
<p>75-quinquiesdecies. È vietato sostare sul marciapiede, salvo che nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito internet istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.</p>	<p>[articolo 14, comma 1, lett. h)]</p> <p>75-quinquiesdecies. È vietata la sosta dei monopattini sul marciapiede. I comuni, a condizione che il marciapiede, per dimensione e caratteristiche, lo consenta, possono individuare con ordinanza aree di sosta riservate ai monopattini anche sui marciapiede, purché nella parte rimanente dello stesso sia assicurata la regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità. Tale utilizzo deve essere indicato con la prescritta segnaletica verticale e orizzontale. Le aree di sosta riservate ai monopattini possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito internet istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati ai velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.</p>

Legge 27/12/2019, n. 160	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435
<p>75-sexiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di prevenire la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della fotografia, al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>75-septiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a favorire il rispetto delle regole.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>75-duodecimes. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da 75-sexies a 75-quaterdecies è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>75-undecimes. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.</p>	<p>[articolo 14, comma 1, lett. i)] 75-undecimes. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 ovvero con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Chiunque circola con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-quater, secondo periodo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400. La sanzione di cui al secondo periodo si applica anche in caso di circolazione con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica per il quale non è stata comunicata la variazione di residenza o di sede del proprietario ai sensi del comma 75-vicies-quater.</p>
<p>75-vicies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma 75-quater consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-vicies semel si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. (Omissis)</p>	<p>[articolo 14, comma 1, lett. l)] 75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-vicies quinquies si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. (Omissis)</p>

<p style="text-align: center;">Legge 27/12/2019, n. 160</p>	<p style="text-align: center;">Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>
<p>75-<i>vicies ter</i>. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.</p>	<p><i>Identico</i></p>
	<p style="text-align: center;"><i>[articolo 14, comma 1, lett. m)]</i></p> <p>75-<i>vicies-quater</i>. I proprietari dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica hanno l'obbligo di chiedere il rilascio di apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato secondo le modalità previste con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce altresì il prezzo di vendita dei contrassegni, da versare all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione alla spesa da destinare a compensazione del costo di produzione con una quota di maggioranza da utilizzare esclusivamente per le attività previste dall'articolo 208, comma 2, del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. I criteri e le modalità per la stampa e la vendita dei contrassegni, nonché i criteri di formazione delle specifiche combinazioni alfanumeriche, sono stabiliti dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministero dell'interno, al fine di assicurare la tutela degli interessi dell'ordine pubblico. La specifica combinazione alfanumerica univoca da stampare sul supporto è generata dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite applicativo informatico dedicato. L'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 225, comma 1, lettera b, del citato codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 tiene nota della combinazione alfanumerica rilasciata e dei dati anagrafici del proprietario del monopattino a questa associata. Salvo che il fatto costituisca reato, a chiunque abusivamente produce o distribuisce i contrassegni di cui al presente comma si applicano le sanzioni previste dall'articolo 101, commi 5 e 6, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. Il contrassegno deve essere esposto in modo visibile. Il proprietario ha l'obbligo di comunicare il cambiamento</p>

Legge 27/12/2019, n. 160	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435
	della residenza o della sede secondo le disposizioni dell'articolo 97, comma 3 bis, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in quanto compatibili.
	75- <i>vicies-quinquies</i> . I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono essere posti in circolazione se non sono coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi prevista dall'art. 2054 del codice civile. Si applicano le disposizioni del Titolo X del codice delle assicurazione private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.
	<i>[N.B. Art. 14, comma 2 DDL]</i>
	2. Chiunque circola con un dispositivo di micromobilità elettrica diverso dai monopattini, avente caratteristiche tecniche e costruttive non conformi a quelle definite con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione di cui al medesimo decreto, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il dispositivo ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kw.”

Testo a fronte delle modifiche al codice penale

Codice Penale R.D. 1398/1930	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A
Art. 589-bis (<i>Omicidio stradale</i>)	Art. 589-bis (<i>idem</i>)	Art. 589-bis (<i>idem</i>)
[articolo 2, comma 2]	[articolo 1, comma 2, lett.a)]	[articolo 2, comma 2]
<p>1. Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna è punito con la reclusione da due a sette anni.</p>	<i>Identico</i>	<p>1. Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna è punito con la reclusione da due a sette anni. La stessa pena si applica a colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona la morte.</p>
<p>2. Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera c), e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da otto a dodici anni.</p>	<p>2 Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c) del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da otto a dodici anni.</p>	<p>2 Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c) del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ovvero alla guida di una delle unità da diporto indicate dall'articolo 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ai sensi degli articoli 53-bis, comma 2, lettera c), e 53-quater del medesimo codice della nautica da diporto, cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da otto a dodici anni.</p>
<p>3. La stessa pena si applica al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186-bis, comma 1, lettere b), c) e d), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di</p>	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>

Codice Penale R.D. 1398/1930	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A
<p>un'unità da diporto di cui all'articolo 53-ter, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53-bis, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa la morte di una persona.</p>		
<p>4. Salvo quanto previsto dal terzo comma, chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore o di una delle unità da diporto di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53-bis, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>5. La pena di cui al comma precedente si applica altresì:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) al conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa la morte di una persona; 2) al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa la morte di una persona; 3) al conducente di un veicolo a motore che, a seguito di manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi o a seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua, cagioni per colpa la morte di una persona. 	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice Penale R.D. 1398/1930	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A
6. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o, ad eccezione delle ipotesi di cui al quinto comma, di patente nautica, ove prescritta, o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore o l'unità da diporto sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo o unità da diporto sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
7. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, la pena è diminuita fino alla metà.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
8. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente del veicolo o dell'unità da diporto cagioni la morte di più persone, ovvero la morte di una o più persone e lesioni a una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni diciotto.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
Art. 590-bis (<i>Lesioni personali stradali o nautiche gravi o gravissime</i>)	Art. 590-bis (<i>idem</i>)	Art. 590-bis (<i>idem</i>)
1. Chiunque cagioni per colpa ad altri una lesione personale con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna è punito con la reclusione da tre mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per le lesioni gravissime.	<i>Identico</i>	1. Chiunque cagioni per colpa ad altri una lesione personale con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna è punito con la reclusione da tre mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per le lesioni gravissime. Le stesse pene si applicano a colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona le lesioni personali.
2 Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica	[articolo 1, comma 2, lett.b)] 2 Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma	[articolo 1, comma 2, lett.b)] 2 Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma

<p align="center">Codice Penale R.D. 1398/1930</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A</p>
<p>conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera c), e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cagioni per colpa a taluno una lesione personale, è punito con la reclusione da tre a cinque anni per le lesioni gravi e da quattro a sette anni per le lesioni gravissime.</p>	<p>2, lettera c) del codice della strada di cui decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope cagioni per colpa a taluno una lesione personale, è punito con la reclusione da tre a cinque anni per le lesioni gravi e da quattro a sette anni per le lesioni gravissime.</p>	<p>2, lettera c) del codice della strada di cui decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ovvero alla guida di una delle unità da diporto di cui all'articolo 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, in presenza delle condizioni previste dagli articoli 53-bis, comma 2, lettera c), e 53-quater del medesimo codice della nautica da diporto, cagioni per colpa a taluno una lesione personale, è punito con la reclusione da tre a cinque anni per le lesioni gravi e da quattro a sette anni per le lesioni gravissime.</p>
<p>3. La stessa pena si applica al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186-bis, comma 1, lettere b), c) e d), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di un'unità da diporto di cui all'articolo 53-ter, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53-bis, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>4. Salvo quanto previsto dal terzo comma, chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore o di una delle unità da diporto di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53-bis, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa a taluno lesioni personali, è punito con la</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice Penale R.D. 1398/1930	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A
<p>reclusione da un anno e sei mesi a tre anni per le lesioni gravi e da due a quattro anni per le lesioni gravissime.</p> <p>5. Le pene di cui al quarto comma si applicano altresì:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) al conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime; 2) al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime; 3) al conducente di un veicolo a motore che, a seguito di manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi o a seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime. <p>6. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o, ad eccezione delle ipotesi di cui al quinto comma, di patente nautica, ove prescritta, o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore o l'unità da diporto sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo o unità da diporto sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.</p> <p>7. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, la pena è diminuita fino alla metà.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>6. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o, ad eccezione delle ipotesi di cui al quinto comma, di patente nautica, ove prescritta, o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore o l'unità da diporto sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo o unità da diporto sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.</p> <p>7. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, la pena è diminuita fino alla metà.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>6. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o, ad eccezione delle ipotesi di cui al quinto comma, di patente nautica, ove prescritta, o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore o l'unità da diporto sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo o unità da diporto sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.</p> <p>7. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, la pena è diminuita fino alla metà.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice Penale R.D. 1398/1930	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A
8. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente del veicolo o dell'unità da diporto cagioni lesioni a più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni sette.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
9. Il delitto è punibile a querela della persona offesa se non ricorre alcuna delle circostanze aggravanti previste dal presente articolo.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
Art. 727 <i>(Abbandono di animali)</i>	Art. 727 <i>(idem)</i>	Art. 727 <i>(idem)</i>
		<i>[articolo 2, comma 1]</i>
Chiunque abbandona animali domestici o che abbiano acquisito abitudini della cattività è punito con l'arresto fino ad un anno o con l'ammenda da 1.000 a 10.000 euro.	<i>Identico</i>	Chiunque abbandona animali domestici o che abbiano acquisito abitudini della cattività è punito con l'arresto fino ad un anno o con l'ammenda da 1.000 a 10.000 euro. Quando il fatto di cui al primo periodo avviene su strada o nelle relative pertinenze, la pena è aumentata di un terzo.
Alla stessa pena soggiace chiunque detiene animali in condizioni incompatibili con la loro natura, e produttive di gravi sofferenze.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>
		All'accertamento del reato di cui al primo comma consegue in ogni caso, ove il fatto sia commesso mediante l'uso di veicoli, la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno.

Testo a fronte delle modifiche al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286

<p align="center">D. lgs. 286/2005</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dall'A.C. 1435</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dall'A.C. 1435-A</p>
<p align="center">Art. 18 <i>(Qualificazione iniziale)</i></p> <p>1. Per l'accesso ai corsi di qualificazione iniziale, di cui all'articolo 19, comma 1, non è richiesto il previo possesso della patente di guida corrispondente. Per accedere alla parte di programma relativo alle ore di guida individuale di cui all'allegato I, sezioni 2 o 2-bis, è necessario il previo possesso dell'autorizzazione ad esercitarsi alla guida, rilasciata ai sensi dell'articolo 122, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, per la patente di guida di categoria corrispondente a quella presupposta dalla carta di qualificazione del conducente che si intende conseguire.</p>	<p align="center">Art. 18 <i>(idem)</i></p> <p align="center"><i>Identico</i></p>	<p align="center">Art. 18 <i>(idem)</i></p> <p align="center"><i>Identico</i></p>
<p>2. Il conducente di un veicolo adibito al trasporto di cose può guidare, a partire da:</p> <p>a) 18 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida C e CE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, e del superamento del relativo esame;</p> <p>b) 18 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida C1 e C1E, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-bis, e del superamento del relativo esame;</p> <p>c) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida C e CE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-bis, e del superamento del relativo esame.</p>	<p align="center"><i>Identico</i></p>	<p align="center"><i>Identico</i></p>

D. lgs. 286/2005	Modificazioni apportate dall'A.C. 1435	Modificazioni apportate dall'A.C. 1435-A <i>[articolo 9]</i>
<p>3. Il conducente di un veicolo adibito al trasporto di persone può guidare, a partire da:</p> <p>a) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, per servizi di linea con percorrenza non superiore a 50 chilometri, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-bis, e del superamento del relativo esame;</p> <p>b) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D1 e D1E, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-bis, e del superamento del relativo esame;</p> <p>c) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario,</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p>3. Il conducente di un veicolo adibito al trasporto di persone può guidare, a partire da:</p> <p>a) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, per servizi di linea con percorrenza non superiore a 50 chilometri, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-bis, e del superamento del relativo esame. Il limite di età è ridotto a 18 anni per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di cui alla presente lettera per i servizi con la percorrenza ivi indicata, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame;</p> <p>b) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D1 e D1E, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-bis, e del superamento del relativo esame. Il limite di età è ridotto a 18 anni per guidare nel territorio dello Stato veicoli delle categorie di cui alla presente lettera, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame;</p> <p>c) 21 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario,</p>

D. lgs. 286/2005	Modificazioni apportate dall'A.C. 1435	Modificazioni apportate dall'A.C. 1435-A
<p>di cui all'articolo 19, comma 2, e del superamento del relativo esame;</p> <p>d) 23 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-bis, e del superamento del relativo esame.</p> <p>Commi da 4 a 6 <i>Omissis</i></p>		<p>di cui all'articolo 19, comma 2, e del superamento del relativo esame. Il limite di età è ridotto a 20 anni per guidare nel territorio dello Stato veicoli delle categorie di cui alla presente lettera, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame. Alle medesime condizioni, il limite di età è ulteriormente ridotto a 18 anni per la guida di tali veicoli senza passeggeri;</p> <p>d) 23 anni di età: veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, a condizione di essere titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale accelerato, di cui all'articolo 19, comma 2-bis, e del superamento del relativo esame.</p>
Identici	Identici	Identici

Testo a fronte delle modifiche al decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012 n.27

<p>D.L. 1/2012, conv. con mod., dalla l. 27/2012</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A</p>
<p>Art. 31 <i>(Contrasto della contraffazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per i danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore su strada)</i></p>	<p>Art. 31 <i>(Idem)</i></p>	<p>Art. 31 <i>(Idem)</i></p>
<p>1. Al fine di contrastare la contraffazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore su strada, il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ISVAP, con regolamento da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, avvalendosi anche dell'Istituto poligrafico e zecca dello Stato (IPZS) definisce le modalità per la progressiva dematerializzazione dei contrassegni, prevedendo la loro sostituzione con sistemi elettronici o telematici, anche in collegamento con banche dati, e prevedendo l'utilizzo, ai fini dei relativi controlli, dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo e rilevamento a distanza delle violazioni delle norme del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Il regolamento di cui al primo periodo definisce le caratteristiche e i requisiti di tali sistemi e fissa il termine, non superiore a due anni dalla data della sua entrata in vigore, per la conclusione del relativo processo di dematerializzazione.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvalendosi dei dati forniti gratuitamente dalle compagnie di assicurazione, forma periodicamente un elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

D.L. 1/2012, conv. con mod., dalla l. 27/2012	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A
<p>per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 122 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, con esclusione dei periodi di sospensione dell'assicurazione regolarmente contrattualizzati. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica ai rispettivi proprietari l'inserimento dei veicoli nell'elenco di cui al primo periodo, informandoli circa le conseguenze previste a loro carico nel caso in cui i veicoli stessi siano posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate. Gli iscritti nell'elenco hanno quindici giorni di tempo per regolarizzare la propria posizione. Trascorso il termine di quindici giorni dalla comunicazione, l'elenco di coloro che non hanno regolarizzato la propria posizione viene messo a disposizione delle forze di polizia e delle prefetture competenti in ragione del luogo di residenza del proprietario del veicolo. Agli adempimenti di cui al comma 1 e di cui al primo periodo del presente comma si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.</p>		
		<p><i>[articolo 10, comma 1-bis]</i></p> <p>2.1 Ai sensi dell'articolo 193 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'accertamento della circolazione su strada di veicoli non coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, l'elenco di cui al comma 2 è aggiornato in modo che i dati dei veicoli immatricolati e privi di assicurazione di proprietà di soggetti residenti nel territorio comunale registrati nella banca dati di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994 siano accessibili ai comuni e ai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285</p>

D.L. 1/2012, conv. con mod., dalla l. 27/2012	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A
<p>2-bis. Le compagnie di assicurazione rilasciano in ogni caso attestazione dell'avvenuta stipula del contratto e del pagamento del relativo premio entro i termini stabiliti, e la relativa semplice esibizione da parte del proprietario del veicolo, o di chi altri ne ha interesse, prevale in ogni caso rispetto a quanto accertato o contestato per effetto delle previsioni contenute nei commi 1, 2 e 3.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>Comma 3 <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Identico</i></p>

Testo a fronte delle modifiche alla legge 1 dicembre 1986 n. 870

<p align="center">L. 870/1986</p> <p align="center">Art. 19</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p> <p align="center">Art. 19</p>	<p align="center">Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A</p> <p align="center">Art. 19</p> <p align="center"><i>[articolo 13, comma 1]</i></p>
<p>1. Le operazioni di cui ai numeri 1), 3), 4), 5) e 6) della tabella 3, allegata alla presente legge, possono essere effettuate - a richiesta degli interessati - presso le sedi da essi predisposte e con tutte le spese a loro carico. In tal caso il personale sarà compensato con una indennità oraria commisurata alla diaria di missione.</p>	<p>1. Le operazioni di cui ai numeri 1), 3), 4), 5) e 6) della tabella 3, allegata alla presente legge, possono essere effettuate - a richiesta degli interessati - presso le sedi da essi predisposte e con tutte le spese a loro carico. In tal caso il personale sarà compensato con una indennità oraria commisurata alla diaria di missione.</p>	<p>1. Le operazioni di cui ai numeri 1), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12) della tabella 3 allegata alla presente legge possono essere effettuate, a richiesta degli interessati, presso le sedi da essi predisposte, con spese interamente a loro carico. Al personale incaricato delle operazioni di cui al presente comma, con funzione di titolare dell'attività, sono corrisposti i seguenti importi onnicomprensivi:</p> <p>a) euro 350 lordi per ogni giornata completa di operazioni, comprensiva delle sedute antimeridiana e pomeridiana;</p> <p>b) euro 175 lordi per ogni giornata di operazioni, svolta in singola seduta antimeridiana o pomeridiana;</p> <p>c) euro 100 a titolo di rimborso forfettario delle spese di trasferta per ogni giornata o frazione di giornata di attività, ivi compreso il rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato.</p>
		<p><i>1-bis.</i> Al personale eventualmente incaricato dell'esecuzione di funzioni ausiliarie e di supporto al titolare dell'attività, con conseguente incremento del numero delle operazioni compiute in ogni giornata completa o singola seduta antimeridiana o pomeridiana, è corrisposto il 40 per cento degli importi di cui al comma 1, lettere a) e b), nonché il rimborso spese di cui al comma 1, lettera c).</p>

L. 870/1986	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A
		<p>1-ter. Qualora le operazioni siano eseguite in orario di servizio antimeridiano, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, è corrisposta la sola quota riferita al rimborso forfettario delle spese di trasferta di cui al comma 1, lettera c). Nel caso in cui le operazioni siano eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o di supporto, è corrisposta la quota di cui al comma 1, lettera c), riferita al rimborso forfettario delle spese di trasferta, oltre che il 50 per cento della quota di competenza di cui ai commi 1, lettera b), e 1-bis.</p>
		<p>1-quater. Le disposizioni di cui ai commi 1, 1-bis e 1-ter si applicano anche all'esercizio delle funzioni ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p>
<p>2. Qualora i servizi vengano effettuati oltre 10 chilometri dalla sede dell'ufficio, al personale sarà riconosciuta, sempre a carico dei richiedenti, l'indennità di missione ed il rimborso delle spese di trasporto previsti dalle vigenti disposizioni.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Abrogato</i></p>
<p>3. Qualora i servizi di cui ai commi precedenti richiedessero prestazioni oltre il normale orario d'ufficio, al personale dovrà essere corrisposto anche il compenso per lavoro straordinario nella misura prevista dalle vigenti disposizioni, il cui onere sarà a carico dei richiedenti.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Abrogato</i></p>
<p>4. Per lo svolgimento dei servizi di cui ai commi precedenti il personale è autorizzato a servirsi del proprio mezzo di trasporto ed il rimborso delle spese, stabilito dalle vigenti norme, sarà anch'esso a carico degli interessati richiedenti.</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Abrogato</i></p>
<p>5. Per le operazioni di cui ai punti 7), 8), 9), 10), 11) e 12) della tabella 3, allegata alla presente legge, i versamenti a carico dei richiedenti e l'indennità di missione, da corrispondere al</p>	<p><i>Identico</i></p>	<p><i>Abrogato</i></p>

L. 870/1986	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A
personale, sono pari al 50 per cento delle tariffe applicate dal Registro italiano navale per le analoghe operazioni tecniche di competenza di tale ente.		
Commi da 6 a 10 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
	<i>[N.B. Art. 13, commi 2, 5 e 6 DDL]</i>	
		2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le organizzazioni sindacali, con l'obiettivo di massimizzare il livello del servizio reso all'utenza, è disciplinato il numero delle operazioni che compongono ogni giornata completa o ogni singola seduta antimeridiana o pomeridiana.
		5. Le disposizioni di cui al comma 1, si applicano a decorrere dal giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto previsto dal comma 2.

Testo a fronte delle modifiche al decreto legislativo 12 settembre 2023, n.121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023 n.155

D.L. 121/2023, conv. con mod., dalla l. 155/2023	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A
Art. 1 <i>(Misure in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale)</i>	Art. 1 <i>(idem)</i>	Art. 1 <i>(idem)</i>
		<i>[articolo 32]</i>
Commi da 1 a 2-bis <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>	<i>Identici</i>
2-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è disciplinata la circolazione sul territorio nazionale dei veicoli storici di cui all'articolo 60 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Con il decreto di cui al primo periodo sono individuate in particolare adeguate percorrenze chilometriche nonché le modalità di accesso di tali veicoli alle aree soggette alle limitazioni della circolazione di cui al comma 2 del presente articolo.	<i>Identico</i>	2-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate le modalità di accesso agevolate dei veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, alle aree soggette alle limitazioni della circolazione, di cui al comma 2 del presente articolo.
3. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni pubbliche interessate vi provvedono con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.	<i>Identico</i>	<i>Identico</i>

Testo a fronte delle modifiche alla legge 24 novembre 1981, n.689

L. 689/1981	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435	Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A
Art. 27 (Esecuzione forzata)	Art. 27 (idem)	Art. 27 (idem)
Commi da 1 a 5 Omissis	Identici	[articolo 26, comma I]
Salvo quanto previsto nell'art. 26, in caso di ritardo nel pagamento la somma dovuta è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere da quello in cui la sanzione è divenuta esigibile e fino a quello in cui il ruolo è trasmesso all'esattore. La maggiorazione assorbe gli interessi eventualmente previsti dalle disposizioni vigenti.	Identici	Salvo quanto previsto nell'art. 26, in caso di ritardo nel pagamento la somma dovuta è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere da quello in cui la sanzione è divenuta esigibile e fino a quello in cui il ruolo è trasmesso all'esattore. La maggiorazione assorbe gli interessi eventualmente previsti dalle disposizioni vigenti. Per le sanzioni amministrative per violazione delle disposizioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la maggiorazione non può comunque essere superiore ai tre quinti dell'importo della sanzione.
Comma 7 Omissis	Identico	Identico

Testo a fronte delle modifiche alla decreto legge 31 dicembre 2020, n.183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n.21

<p>D.L. 183/2020, conv. con mod., dalla l. 21/2021</p> <p><i>(Proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti)</i></p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p> <p><i>Art. 13 (idem)</i></p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A</p> <p><i>Art. 13 (idem)</i></p>
<p>Commi da 1 a 17 <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>[articolo 19]</i></p>
<p>17-bis. Al fine di assicurare l'omogeneità della normativa nazionale con quella dell'Unione europea in materia di requisiti e di sicurezza delle gallerie ferroviarie del sistema ferroviario, come definito dall'articolo 3, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'interno, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, sono approvate apposite linee guida finalizzate a garantire un livello adeguato di sicurezza ferroviaria mediante specifiche prescrizioni tecniche di prevenzione e di protezione da applicare alle infrastrutture ferroviarie e ai veicoli da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie, nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie. Il decreto di cui al primo periodo è notificato alla Commissione europea e all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, ai sensi dell'articolo 7, comma 4, del citato decreto legislativo n. 50 del 2019, ed è adottato entro trenta giorni dalla data di emissione del parere favorevole espresso dalla Commissione europea. Nelle more dell'entrata in vigore del decreto di cui al primo periodo e tenuto conto delle conseguenze derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, sono</p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p> <p>17-bis. Al fine di assicurare l'omogeneità della normativa nazionale con quella dell'Unione europea in materia di requisiti e di sicurezza delle gallerie ferroviarie del sistema ferroviario, come definito dall'articolo 3, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'interno, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, sono approvate apposite linee guida finalizzate a garantire un livello adeguato di sicurezza ferroviaria mediante specifiche prescrizioni tecniche di prevenzione e di protezione da applicare alle infrastrutture ferroviarie e ai veicoli da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie, nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie. Il decreto di cui al primo periodo è notificato alla Commissione europea e all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, ai sensi dell'articolo 7, comma 4, del citato decreto legislativo n. 50 del 2019, ed è adottato entro trenta giorni dalla data di emissione del parere favorevole espresso dalla Commissione europea. Nelle more dell'entrata in vigore del decreto di cui al primo periodo e tenuto conto delle conseguenze derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, sono</p>

<p>D.L. 183/2020, conv. con mod., dalla l. 21/2021</p> <p>differiti al 31 dicembre 2024 i termini previsti dagli articoli 3, comma 8, 10, comma 2, e 11, comma 4, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2005, pubblicato nel supplemento ordinario n. 89 alla Gazzetta Ufficiale n. 83 dell'8 aprile 2006.</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435</p>	<p>Modificazioni apportate dall' A.C. 1435-A</p>
<p>differiti al 31 dicembre 2024 i termini previsti dagli articoli 3, comma 8, 10, comma 2, e 11, comma 4, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2005, pubblicato nel supplemento ordinario n. 89 alla Gazzetta Ufficiale n. 83 dell'8 aprile 2006.</p>		<p>differiti al 31 dicembre 2024 i termini previsti dagli articoli 3, comma 8, 10, comma 2, e 11, comma 4, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2005, pubblicato nel supplemento ordinario n. 89 alla Gazzetta Ufficiale n. 83 dell'8 aprile 2006. Nelle more dell'adozione del decreto di cui al primo periodo, in caso di incidente, i gestori assicurano, con oneri a proprio carico, l'accessibilità in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco alle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri, mediante la predisposizione di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche e idonee. A tal fine, sulla base dell'analisi e della ricognizione delle specifiche situazioni territoriali, i gestori predispongono, in collaborazione con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, il programma annuale recante le modalità operative di accesso in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco. Di tali programmi i gestori informano annualmente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.</p>
<p>Commi da 17-ter a 19-bis <i>Omissis</i></p>	<p><i>Identici</i></p>	<p><i>Identici</i></p>

