

RELAZIONE TECNICA

Il presente disegno di legge si compone di quattro Titoli, ciascuno suddiviso per Capi, e diciassette articoli. Si possono distinguere idealmente due sezioni: una dedicata agli interventi più urgenti in materia di sicurezza stradale e relativi, principalmente, a micromobilità, guida in sicurezza e controlli sulla sosta degli autoveicoli; un'altra volta ad avviare una revisione organica del Codice della strada.

Il **Titolo I** del presente disegno di legge interviene in materia di illeciti, sanzioni, formazione e controllo ed è articolato in tre Capi.

Il **Capo I** interviene sulla disciplina in materia di “guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti”, con lo scopo di incentivare comportamenti virtuosi alla guida e ridurre gli infortuni e le morti da incidenti stradali correlati all'uso di alcool e sostanze stupefacenti alla guida.

In particolare, l'**articolo 1, comma 1, lettera a)**, inserisce due nuovi commi *9-ter* e *9-quater* all'articolo 186. Il nuovo comma *9-ter* prevede l'apposizione sulla patente del conducente condannato per i reati di guida in stato d'ebbrezza di cui al comma 2, lettera b) e lettera c) dell'articolo 186 dei codici unionali 68 e 69 di cui all'Allegato I della direttiva n. 2006/126/CE (divieto assoluto di assumere bevande alcoliche alla guida e limitazione alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock). Tale prescrizione permane sulla patente per un periodo di almeno due anni nei casi previsti dall'articolo 186, comma 2, lettera b), e di almeno tre anni per quelli di cui all'articolo 186, comma 2, lettera c), decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna.

Resta salva la possibilità per la Commissione medica per l'accertamento del possesso dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di imporre una maggiore durata della prescrizione in occasione della conferma di validità della patente.

In caso di condanna per i reati sopra citati, il Prefetto impone al condannato di sottoporre la patente a revisione ai sensi dell'articolo 128, allo scopo di consentire l'adeguamento della patente alle prescrizioni introdotte dal 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 la residenza in Italia, si applicano, invece, 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.

Il comma *9-quater* dispone l'aumento di un terzo delle sanzioni di cui all'articolo 186, comma 2, lettere a), b) e c) previste per la guida sotto l'influenza di alcool nei confronti del conducente sulla cui patente siano stati apposti i codici unionali 68 e 69. Tali sanzioni sono invece raddoppiate nel caso in cui sia stato alterato, manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i sigilli del dispositivo di blocco, il cd. *alcolock*, di cui al nuovo articolo 125, comma *3-ter*, introdotto dalla presente legge.

La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Si evidenzia, ad ogni buon conto, che le maggiori entrate per la finanza pubblica derivanti dall'aggravamento del trattamento sanzionatorio previsto per la guida in stato d'ebbrezza non possono essere oggetto di quantificazione a priori, in quanto condizionate dal numero effettivo di infrazioni poste in essere dagli utenti.

L'articolo 1, comma 1, lettera b) modifica l'articolo 187 del Codice della strada al fine di porre rimedio alle difficoltà operative riscontrate nella contestazione dell'illecito della guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti. In particolare, si disciplinano gli accertamenti per i quali è consentito agli organi di polizia stradale di sottoporre i conducenti quando vi sia fondato motivo di ritenere che il conducente sottoposto a controllo sia in stato di alterazione psico-fisica conseguente all'uso di stupefacenti.

Gli accertamenti previsti dalla disposizione sono già svolti dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, provvedono all'attuazione della norma nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si evidenzia, altresì, che i costi derivanti dal deposito del



veicolo a seguito degli accertamenti previsti sono posti espressamente a carico del conducente del veicolo medesimo.

L'articolo 1, comma 1, lettera b) prevede, in particolare, al nuovo comma 6-ter che, quando il conducente sorpreso a guidare dopo aver assunto stupefacenti non è titolare di patente, in luogo della sospensione cautelare della patente prevista dall'articolo 223 del Codice della strada, è imposto, in attesa della definizione del giudizio sulla responsabilità penale dello stesso, il divieto di conseguire una nuova patente per un periodo da uno a due anni; all'esito del giudizio, invece, quando ai sensi dell'articolo 187 dovrebbe essere disposta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida o della revoca di essa, in luogo di tali sanzioni, se la persona sorpresa a guidare non ne era titolare al tempus commissi delicti, si applica il divieto di conseguire una nuova patente, rispettivamente, per un periodo corrispondente alla durata della sospensione o per i tre anni successivi all'accertamento dei reati (comma 6-ter). Trattasi, pertanto, di disposizione di carattere ordinamentale, da cui non derivano ulteriori o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al comma 2 si introducono modifiche di coordinamento al codice penale al fine di adeguare gli articoli 589-bis e 590-bis alle disposizioni introdotte al comma 1. **Trattasi di disposizioni di natura ordinamentale dalle quali non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

Inoltre, è introdotta una modifica di coordinamento con la legge n. 138 del 26 settembre 2023, che ha introdotto nell'ordinamento la fattispecie dell'omicidio nautico, legge entrata in vigore in data successiva all'approvazione del DDL in esame in Consiglio dei ministri. Trattasi, dunque, di disposizione da cui non derivano ulteriori o maggiori oneri per la finanza pubblica, avendo la stessa mero scopo di coordinamento.

L'articolo 2 integra alcune fattispecie di reato prevedendo l'applicazione delle stesse pene previste per tali illeciti o anche un aggravamento di pena se le condotte collegate all'abbandono di animali sono perpetrate su strada o nelle relative pertinenze.

Precisamente, quanto sopra appena detto è riferito all'ipotesi contravvenzionale di "Abbandono di animali" di cui all'art. 727 c.p., nonché ai delitti di "Omicidio stradale" e di "Lesioni personali stradali gravi o gravissime" qualora dall'abbandono di animali consegua un incidente stradale che produce la morte o le lesioni personali di una o più persone.

Per tali due ultime casistiche, peraltro, è consequenzialmente prevista l'estensione automatica delle sanzioni amministrative accessorie previste dal codice della strada per i reati di cui agli articoli 589-bis e 590-bis c.p. relative alla sospensione e revoca della patente di guida.

Le disposizioni hanno natura ordinamentale e precettiva e non sono suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto tese ad aggiornare la disciplina di alcuni reati commessi su strada o in prossimità delle vie di comunicazione stradale o della navigazione marittima o interna, aggravando le sanzioni per tali tipologie di comportamento, sia estendendo le sanzioni edittali e quelle accessorie sia prevedendo un aumento delle sanzioni pecuniarie, come nel caso della contravvenzione di cui all'art. 727 c.p. che può essere comminata con la maggiorazione fino al triplo della pena ivi prevista, comportando un gettito d'entrata in favore dell'erario sebbene allo stato non quantificabile.

L'**articolo 3** inserisce due nuovi commi all'articolo 125, inerenti alla disciplina del cd. *alcolock*, il dispositivo da installare sui veicoli in uso ai soggetti condannati per guida in stato di ebbrezza, che impedisce l'avvio del motore in caso di rilevamento di un tasso alcolemico superiore a zero.

Nel dettaglio, il nuovo comma 3-ter stabilisce che i titolari di patente rilasciata in Italia, rispetto ai quali è imposto il divieto assoluto di assumere bevande alcoliche alla guida ai sensi dei codici unionali 68 e 69 di cui all'Allegato I della direttiva n. 2006/126/CE, possono guidare, sul territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N, solo se su questi veicoli è stato installato a proprie spese il dispositivo sopra menzionato.

Si demanda ad un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche del menzionato dispositivo, delle relative modalità di installazione e delle officine autorizzate al montaggio dello stesso. *Si precisa che tra le officine autorizzate al montaggio dell'alcolock ci sono quelle di*



cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122, recante la disciplina in materia di autoriparazione, che sovrintendono alle operazioni di revisione dei veicoli c.d. leggeri. Trattasi di disposizione avente carattere ordinamentale che non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. È prevista, altresì, l'apposizione di un sigillo al dispositivo allo scopo di impedirne l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione.

Il nuovo comma 3-*quater* prevede che in caso di violazione delle prescrizioni imposte dai codici unionali 68 e 69 di cui all'Allegato I della direttiva n. 2006/126/CE citata, si applicano le sanzioni di cui ai commi 3 e 5 del medesimo articolo 125, e cioè la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 158 ad euro 638, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a sei mesi.

Le stesse sanzioni, in misura raddoppiata, si applicano al titolare di patente italiana, sulla quale siano stati apposti gli stessi codici unionali 68 e 69, che circoli sul territorio nazionale su un veicolo a motore sprovvisto del cd. *alcolock* ovvero con dispositivo alterato, manomesso o non funzionante. La norma si applica in via residuale, essendo stabilito espressamente che le sanzioni ivi previste si applicano al di fuori dei casi di cui all'articolo 186, che disciplina il divieto di guida in stato d'ebbrezza e le relative sanzioni.

La norma prevede espressamente che le spese per l'installazione del cd. *alcolock* sono a carico del titolare della patente di guida condannato per guida in stato di ebbrezza.

Per quanto attiene alla previsione di sanzioni pecuniarie, si rileva che le stesse sono innovative rispetto all'apparato sanzionatorio vigente o comportano un incremento di quelle già previste.

Le maggiori entrate per la finanza pubblica derivanti dal pagamento delle somme dovute a titolo di sanzione non possono essere oggetto di quantificazione a priori, in quanto condizionate dal numero effettivo di infrazioni poste in essere dagli utenti. Le ulteriori previsioni hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il **Capo II** ridefinisce la disciplina in materia di sospensione della patente di guida e di sanzioni previste per la violazione delle norme di comportamento alla guida, con l'obiettivo di conferire maggiore deterrenza alle medesime.

L'articolo 4, comma 1, interviene sull'articolo 218, comma 2, del codice che prevede che 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 suddetto termine, il conducente a cui è stata sospesa la patente, solo nel caso in cui non si siano verificati incidenti, 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. 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 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. 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.

La norma è volta ad estendere da cinque a quindici giorni il termine entro il quale il conducente cui sia stata sospesa la patente può presentare istanza al prefetto per ottenere un permesso di guida per motivate ragioni (lettera a).

Inoltre, in conseguenza dell'estensione della neo introdotta fattispecie della "sospensione breve" della patente anche ai casi della violazione relativa all'uso del cellulare durante la guida, la disposizione si limita a chiarire che – in tali casi – la sospensione breve di cui al nuovo articolo 218-ter si cumula con quella prevista dal Codice in linea generale. Ovviamente il cumulo, pari a sette o quindici giorni, è limitato ai soli



soggetti che risultano in possesso, rispettivamente, di un numero di punti sulla patente inferiore a venti ovvero a dieci. In caso di recidiva, non si procede al previsto cumulo (lettera b).

Poiché si limita a disciplinare le modalità di applicazione della sospensione della patente con riferimento alla fattispecie dell'uso del cellulare durante la guida, la norma ha eminente carattere ordinamentale e dalla sua attuazione non possono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Inoltre, si prevede che il titolare della patente può ottenerne la restituzione da parte della prefettura non soltanto qualora l'ordinanza di sospensione della patente di guida non sia adottata nel termine di quindici giorni dal ritiro della patente medesima ma anche nel caso in cui siano decorsi trenta giorni dalla presentazione dell'istanza finalizzata ad ottenere il permesso di guidare (lettera c).

Trattasi, pertanto, di disposizione che interviene sui limiti temporali di durata del procedimento da cui non derivano ulteriori o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 4, comma 2, inserisce un nuovo articolo 218-ter. La norma che si introduce prevede, al comma 1, per i conducenti di veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, oltre all'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida, come determinata dai successivi commi 2 e 3, nel caso in cui, al momento dell'accertamento di violazioni specifiche (individuate puntualmente dalle lettere da a) a q) del medesimo comma 1) risulti che il punteggio attribuito alla patente è inferiore a venti punti per effetto delle decurtazioni subite. L'applicazione della sanzione è limitata alla violazione delle norme di comportamento espressamente previste dalla norma: si tratta di violazioni che statisticamente producono più incidenti o che hanno più gravi conseguenze sull'incolumità degli individui in caso di incidente.

Tra le violazioni per le quali trova applicazione la neoistituita fattispecie sanzionatoria è inserito anche l'uso del cellulare durante la guida. Per tale violazione, si prevede anche la sospensione della patente sin dalla prima violazione in conseguenza delle modifiche apportate all'articolo 173, comma 3-bis, dal comma 3, lettera b) della disposizione in commento. Pertanto, nei casi in cui il soggetto che ha commesso tale violazione si trovi in possesso rispettivamente, di un punteggio della patente inferiore a venti o a trenta, alla sospensione prevista dall'articolo 173, comma 3-bis, come modificato dal comma 3, lettera b) (da quindici giorni a un mese) si sommano gli ulteriori sette o quindici giorni previsti dal nuovo articolo 218-ter.

Si tratta, pertanto, di una disposizione di carattere ordinamentale che non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Si precisa, altresì, che i compiti di controllo e verifica necessari ai fini dell'applicazione della sanzione in oggetto sono già svolti dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il comma 2 disciplina la durata della sospensione della patente (da 7 a 15 giorni a seconda dei casi), parametrandola al numero di punti posseduti dall'autore dell'illecito al momento dell'accertamento, in ragione dell'esigenza di applicare la relativa sanzione in modo sistematico, ma graduale.

Il comma 3 estende la durata della sospensione di cui al comma 2 fino al doppio (quindi, rispettivamente, per un periodo complessivo di 14 e 30 giorni) nell'ipotesi in cui il conducente si sia reso altresì responsabile di un incidente stradale, ivi incluso il caso in cui in tale evento non siano coinvolte altre persone o cose. È fatta salva l'applicazione delle sanzioni accessorie di cui agli articoli 222 e 223.

Il comma 4 include nell'ambito di applicazione della norma i conducenti titolari di patenti rilasciate all'estero che commettono una delle violazioni di cui al comma 1 nel territorio dello Stato. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni, è necessario il possesso di un punteggio pari ad almeno un punto, in conformità a quanto previsto dall'articolo 6-ter, del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214. La norma disciplina, altresì, la durata della sospensione della patente in relazione al numero di punti posseduti dall'autore dell'illecito al momento dell'accertamento. Nel dettaglio, è prevista l'applicazione della sospensione breve di 7 giorni se al momento dell'accertamento risulti un punteggio compreso tra 1 e 10 punti, ovvero di quella di 15 giorni se il punteggio sia superiore a 10 punti.

Il comma 5 dispone l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 218, comma 1 e comma 2, secondo, terzo, quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo periodo, che disciplinano la procedura di sospensione della patente di guida, nei limiti di compatibilità, ai soli fini del rilascio del permesso di guida ivi indicato.



Tuttavia, si introduce una deroga alle disposizioni dell'articolo 218, comma 2, al fine di semplificare la procedura. In particolare, si prevede che la sospensione della patente consegua in modo diretto ed automatico dalla contestazione della violazione, senza necessità di adozione di ordinanza da parte del Prefetto. In occasione della contestazione immediata di una delle violazioni richiamate, pertanto, l'operatore di polizia che l'abbia accertata provvede immediatamente al ritiro del documento di guida. Quest'ultimo viene conservato per il tempo della sospensione presso l'Ufficio o Comando da cui egli dipende ed è riconsegnato all'utente al termine del periodo stesso. La norma prevede, altresì, la decorrenza del periodo di sospensione a partire dal giorno del ritiro della patente.

Il comma 6 limita l'applicazione delle previsioni del presente articolo ai conducenti che siano stati identificati al momento della violazione. Qualora il ritiro della patente non sia stato effettuato per qualsiasi causa, la norma, in deroga alle previsioni del comma 5, prevede che il periodo di sospensione decorra dalla data di contestazione o notificazione del verbale di accertamento della violazione.

Il comma 7 prevede l'annotazione della sospensione 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.

Il comma 8 dispone l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 6 dell'articolo 218 a chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente, circoli abusivamente. Le stesse sanzioni sono applicate, nei casi previsti dal comma 5, nei confronti di chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente, circoli abusivamente avvalendosi del permesso di guida di cui all'articolo 218, comma 2, in violazione dei limiti previsti dal permesso stesso.

Al comma 9 si prevede che, qualora le violazioni elencate al comma 1 siano commesse più volte dallo stesso soggetto nel corso di un biennio, le disposizioni recate dall'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.

Si tratta, per un verso, di disposizioni di carattere ordinamentale che, ridefinendo il sistema della sospensione della patente di guida per alcune violazioni e, dunque, intervenendo su sanzioni accessorie, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Per altro verso, si tratta di adempimenti già svolti dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Con particolare riguardo alle modifiche previste per l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione della patente, si precisa che il controllo e le verifiche necessarie saranno svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, evidenziandosi 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.

L'articolo 4, comma 3, apporta ulteriori modifiche al Codice della Strada, inasprendo il trattamento sanzionatorio di talune violazioni.

In particolare, la **lettera a)** interviene sull'articolo 142, comma 8, prevedendo l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria da euro **220** a euro **880** e della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni, nei casi in cui la violazione dei limiti di velocità avvenga all'interno del centro abitato per almeno due volte nell'arco di un anno.

Resta ferma per tale fattispecie la sospensione breve introdotta per la prima volta dal disegno di legge per chi ha meno di 20 punti, ma solo per violazione di velocità ricompresa tra 20 e 40 km/h.

La **lettera b)** modifica l'articolo 173 al fine di aumentare l'efficacia preventiva e deterrente delle sanzioni previste in caso di distrazione alla guida per effetto dell'utilizzo di dispositivi elettronici. In particolare, al **punto 1** si inasprisce la sanzione pecuniaria, che passa dalla fascia 165- 660 euro a quella di **250-1000** euro, e si introduce la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi fin dalla prima violazione.



Al **punto 2** si disciplina l'ipotesi in cui la violazione sopra menzionata sia commessa più volte nel corso di un biennio. In tal caso, rimane ferma la previsione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, e si introduce la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da **350 a 1400** euro.

Infine, la **lettera c)** modifica la tabella dei punteggi prevista all'articolo 126-bis in relazione all'articolo 173, prevedendo un aumento dei punti da decurtare dalla patente per questa fattispecie (8 punti nell'ipotesi di prima violazione della norma e 10 punti alla seconda violazione).

Si tratta di disposizioni che, inasprendo il trattamento sanzionatorio per alcune violazioni, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Viceversa, l'applicazione delle nuove sanzioni potrebbe comportare nuove entrate per i bilanci pubblici.

Il **Capo III** è dedicato alla promozione di attività formative in materia di circolazione stradale, nonché agli strumenti e alle modalità di accertamento delle violazioni al Codice della strada.

L'**articolo 5**, al fine di sensibilizzare gli utenti alle tematiche della sicurezza stradale e incentivare la partecipazione a corsi di formazione sulla materia, introduce un nuovo comma 2-ter all'articolo 230 del Codice della strada, prevedendo l'attribuzione, a seguito della partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati da istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado, statali e paritarie, 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, lettera b).

Si demanda ad un decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'interno, **da adottare entro il termine di sessanta giorni, decorrenti dall'entrata in vigore della legge**, l'individuazione dei soggetti erogatori dei corsi di cui al primo periodo tra gli enti pubblici e privati competenti in materia di sicurezza stradale, compresi gli enti di formazione professionale e le autoscuole di cui all'articolo 123 e la definizione delle modalità per lo svolgimento delle attività extracurricolari e per la relativa certificazione. **Al riguardo si precisa che le singole scuole provvederanno alla prevista attività formativa nell'ambito dell'autonomia alle stesse riconosciuta, anche di carattere finanziario e nei limiti delle risorse disponibili.** Dall'attuazione della disposizione, **pertanto**, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto la norma prevede l'attribuzione del punteggio aggiuntivo di due punti al momento del rilascio della patente a seguito della frequenza di corsi extracurricolari e non obbligatori di educazione stradale attivati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie. La disposizione si colloca nel novero delle molteplici iniziative già adottate dal Ministero al fine di promuovere, nelle scuole di ogni grado, la cultura della prevenzione e della sicurezza stradale, coinvolgendo gli studenti di tutte le fasce d'età, attraverso programmi educativi orientati ad incoraggiare comportamenti sempre più consapevoli in strada e alla guida dei veicoli. In particolare, viene in rilievo il Progetto EDUSTRADA, avviato nel 2017. Inoltre, è stata già attivata la Piattaforma Nazionale sull'Educazione Stradale (EDUSTRADA-PNES) con l'obiettivo di diffondere la cultura della sicurezza in strada, la percezione dei rischi dell'ambiente stradale e il rispetto delle regole della convivenza civile. Sulla piattaforma risultano disponibili circa 30 progetti formativi in materia di educazione stradale e mobilità sostenibile di ambito nazionale che contemplano attività di formazione in presenza nelle scuole di ogni grado, lezioni frontali e da remoto, eventi di formazione pratica presso gli istituti scolastici svolti sotto la supervisione dei tutor, con materiale didattico fruibile dai docenti registrati che ogni anno partecipano all'offerta formativa. La piattaforma Edustrada, ha registrato, infatti, solo nel 2022 circa 3.526 docenti iscritti, con una partecipazione ai programmi didattici pari al 98% e un numero di studenti pari a 175.164 sul territorio nazionale e un numero di scuole partecipanti pari 2.399 scuole. (*dati disponibili nel Dossier Edustrada 2022). Ferma restando la non obbligatorietà dei corsi, si evidenzia che le attività afferenti all'educazione stradale, che rientra tra le tematiche di riferimento dell'insegnamento dell'educazione civica, di cui alla legge n. 92 del 2019, possono essere ricomprese anche all'interno di progetti già avviati dalla stessa istituzione scolastica, attraverso gli strumenti di flessibilità didattica e organizzativa previsti dal d.P.R. n. 275 del 1999 ed eventuali progetti ad essa dedicati, finanziati a valere sui fondi ex legge n. 440 del 1997. Pertanto, all'attuazione della norma **si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**



L'articolo 6 prevede l'istituzione presso la Direzione Generale per la motorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti di un registro cui sono iscritte le agenzie telematiche che erogano prestazioni professionali di consulenza automobilistica e che costituisce presupposto indefettibile per il rilascio delle credenziali di accesso ai sistemi informativi automatizzati della Direzione Generale per la motorizzazione (comma 1).

Si prevede una verifica biennale, in modo da verificare costantemente il mantenimento dei requisiti necessari per lo svolgimento dell'attività (comma 2).

Si demanda a un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti la definizione delle modalità e dei termini per l'iscrizione al registro delle agenzie telematiche, nonché i programmi dei corsi di formazione e aggiornamento necessari ai fini della conferma di validità dell'iscrizione stessa. Con lo stesso decreto sono determinati i casi in cui si provvede alla revoca o alla cancellazione dell'iscrizione (comma 3).

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 ovvero dai soggetti accreditati dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano (comma 4).

La disposizione ha carattere ordinamentale e dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, posto che il sistema informativo di motorizzazione possiede già una sezione che censisce le agenzie di consulenza automobilistica e le credenziali di accesso al sistema. La creazione del registro costituirebbe, quindi, una semplice rimodulazione di un elenco già tenuto e gestito dal Ministero nel proprio sistema informatico, che avverrà nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. In particolare, gli oneri per le attività di adeguamento, sicuramente contenuti nell'ambito del quinto d'obbligo dei contratti in corso, saranno coperti dagli stanziamenti già disponibili a legislazione vigente, dedicati alla manutenzione evolutiva degli applicativi (capitoli 1276 e 1277 MIT).

A riconferma di quanto sopra esposto, il comma 5 prevede una clausola di invarianza finanziaria, in base alla quale all'istituzione e alla gestione del registro delle agenzie telematiche si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 7 modifica l'articolo 117, comma 2-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di introdurre limitazioni per i neopatentati, estendendo da uno a tre anni per i titolari di patente di guida di categoria B, il divieto di guida di autoveicoli aventi una potenza specifica.

In particolare, si interviene sui limiti della potenza dei veicoli, aumentando ragionevolmente la potenza dei veicoli che gli stessi possono condurre rispetto a quelli ad oggi previsti. Tale innalzamento, comunque, è stato effettuato nel rispetto di criteri di ragionevolezza e proporzionalità, soprattutto nell'ottica di agevolare le famiglie che sono spesso costrette ad acquistare veicoli depotenziati ad hoc o, in mancanza di mezzi, ad inibire la guida ai figli neopatentati.

I nuovi limiti di potenza, anche alla luce dell'innalzamento del divieto da uno a tre anni, dal punto di vista tecnico non sono tali da rendere la guida più pericolosa rispetto a quanto previsto dalla normativa previgente. Trattasi di disposizione avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ma che, al contrario, mira ad agevolare le famiglie.

L'articolo 8, comma 1, interviene sull'articolo 120 del Codice della strada, che disciplina i requisiti soggettivi per il rilascio della patente di guida, al comma 1 individua le situazioni personali preclusive del conseguimento dell'abilitazione. In particolare, è precluso il conseguimento del titolo in parola ai delinquenti abituali, professionali o per tendenza, a coloro che sono o sono stati sottoposti a misure di sicurezza personali o a misure di prevenzione, ai condannati per i reati di cui agli articoli 73 e 74 del d.P.R. n. 309/1990 (in materia di stupefacenti e sostanze psicotrope), "fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi", nonché ai destinatari dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera a), e 75-bis, comma 1 lettera f), del medesimo decreto presidenziale.

Dette situazioni, ove intervenute dopo il rilascio del titolo abilitativo, ne determinano, ai sensi del comma 2, la revoca ad opera del Prefetto.



Ai sensi del comma 3, infine, il destinatario del provvedimento di revoca disposto per sopravvenuta carenza dei requisiti morali non può conseguire una nuova patente prima del decorso di almeno tre anni dalla revoca stessa.

Pertanto, sulla base di una interpretazione sistematica dei tre commi dell'articolo 120 citato, la sussistenza di condizioni implicanti la mancanza dei requisiti morali impedisce sia di conseguire la patente di guida (ai sensi del comma 1), sia di continuare a essere titolare di una patente già rilasciata (ai sensi del comma 2).

Inoltre, il rilascio di una nuova patente al destinatario di precedente revoca del documento, disposta per indegnità morale, può avvenire dopo tre anni (ai sensi del comma 3), ma soltanto laddove l'interessato abbia ottenuto i "provvedimenti riabilitativi" (di cui al comma 1) e, pertanto, sempre previo accertamento dell'insussistenza di situazioni preclusive al rilascio.

Da alcuni anni, tuttavia, è emerso un orientamento giurisprudenziale (espresso, ad es., dal Consiglio di Stato, Sezione III, sentenza n. 3084/2021) secondo cui, ai fini del rilascio della patente a persona già destinataria di provvedimento di revoca del titolo abilitativo precedentemente posseduto, emesso a seguito dell'intervenuta carenza dei requisiti morali, non sarebbe necessario l'intervento della riabilitazione.

Ciò in quanto l'articolo 120 del Codice della strada limiterebbe la necessità della riabilitazione all'ipotesi di prima richiesta della patente, escludendola, viceversa, per i destinatari di provvedimento di revoca del documento per indegnità morale che chiedano una nuova abilitazione, per i quali sarebbe sufficiente il maturare del triennio.

L'illustrata interpretazione – invero, non unanime in giurisprudenza – appare foriera di criticità. Essa, peraltro, se portata ad estreme conseguenze, potrebbe consentire il conseguimento di una "nuova" patente anche a chi, dopo la revoca, abbia subito una condanna per i delitti sopra indicati o sia stato sottoposto a misure di sicurezza personali o di prevenzione. Tanto, infatti, discende dall'opzione ermeneutica che subordina il "nuovo" rilascio della patente al mero decorso del termine triennale, escludendo la possibilità di considerare, in sede di rilascio di "nuova" abilitazione, il dettato del comma 1.

Viceversa, la necessità di provvedimenti riabilitativi dovrebbe sussistere non solo per chi fa istanza di conseguimento della patente per la prima volta, ma anche per chi ne chiede una nuova, in quanto la ratio sottesa all'articolo 120 è quella di prevenzione generale e tutela della sicurezza pubblica.

In tale contesto non può rilevare un fattore estrinseco e formale come la circostanza che l'istante sia già stato o meno titolare d'una patente, in quanto, ai fini del rilascio del titolo abilitativo, la condizione di chi chiede per la prima volta il documento non si distingue, dal punto di vista sostanziale, da quella di chi ne è privo a causa d'una revoca.

Pertanto, il decorso del termine stabilito dal comma 3 per conseguire un nuovo titolo abilitativo rappresenta condizione aggiuntiva e non sostitutiva rispetto a quelle previste dal comma 1, ivi compresa la necessità della riabilitazione.

Una diversa interpretazione finirebbe con il determinare un'ingiustificata disparità di trattamento tra chi non è mai stato titolare di patente e chi ne ha subito la revoca.

La disposizione di cui all'articolo 120, comma 3, ferme le previsioni dei precedenti due commi, fissa soltanto un termine minimo d'efficacia del provvedimento di revoca, necessario per evitare la possibilità, per i destinatari della revoca stessa, di chiedere immediatamente un nuovo documento, eludendo la ratio della disposizione.

In senso conforme a tale ultimo indirizzo ermeneutico, si ricordano:

- *la sentenza n. 12562/2018 del Tribunale Amministrativo Regionale di Roma;*
- *le sentenze n. 1078/2019 e 1341/2019 del Tribunale Amministrativo di Palermo;*
- *l'ordinanza n. 496/2019 del Consiglio di Giustizia Amministrativa della Regione Siciliana;*
- *l'ordinanza n. 1076/2020 del Tribunale Amministrativo di Milano;*
- *la sentenza n. 2679/2016 del Consiglio di Stato-Sezione III, secondo cui "deve ... ritenersi che, alla revoca prefettizia del titolo abilitativo ... debba conseguire una rinnovata valutazione dei requisiti per il rilascio di una patente ... dunque, una volta venuto definitivamente meno il documento abilitativo, anche in caso di avvenuta cessazione della misura di prevenzione, l'interessato non ha ... titolo alla ... restituzione della patente ..., ma ... al rilascio di un nuovo documento ..., che egli è tenuto a richiedere ... sottoponendosi al relativo iter procedimentale": l'"iter", ovviamente, non*



può prescindere dall'applicazione dell'articolo 120, comma 1, del codice della strada, il quale contempla anche il requisito della riabilitazione;

- l'ordinanza n. 2350/2021 della stessa Sezione III, la quale, "anche sulla scorta del precedente", ha ritenuto che, "sebbene il requisito della riabilitazione non sia espressamente richiesto dall'art. 120 ..., in ipotesi di revoca di patente ... non sia sufficiente il solo decorso del termine triennale per il rilascio" dell'abilitazione "<in assenza di ... provvedimenti riabilitativi>".
- la sentenza n. 599/2022-1509/2021 del Tribunale Amministrativo di Lecce;
- la sentenza n. 1637/2022-159/2018 del Tribunale Amministrativo di Bari;

Quanto alla giurisprudenza dell'Autorità giudiziaria ordinaria, si richiamano:

- la sentenza n. 2021/2021 del Tribunale di Catania;
- la sentenza del 15 settembre 2022 del Tribunale della Spezia;
- la sentenza n. 8889/2023 del Tribunale di Napoli.

Risulta, peraltro, evidente che l'eventuale aderenza ad una interpretazione difforme espone l'Amministrazione ad una moltiplicazione esponenziale del contenzioso e ad elevati rischi di soccombenza.

Al fine di chiarire il dettato normativo ed evitare i rischi da ultimo delineati ed i conseguenti oneri, la presente disposizione supera ogni possibile incertezza, novellando il comma 3 dell'articolo 120 citato, con l'esplicito richiamo alla necessaria insussistenza delle situazioni preclusive di cui al comma 1 del medesimo articolo.

Per effetto di tale modifica, pertanto, il destinatario del provvedimento di revoca, disposto per sopravvenuta carenza dei requisiti morali, non può conseguire una nuova patente prima del corso di almeno tre anni dalla revoca stessa e sempre che non sussistano le condizioni personali preclusive al rilascio di cui al comma 1.

La stessa peraltro, limitandosi a specificare le condizioni preclusive al rilascio della patente di guida, ha eminente carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 8, comma 2, interviene sull'articolo 122 del Codice della strada, che detta la disciplina delle esercitazioni alla guida da parte del soggetto munito del c.d. "foglio rosa". In particolare, il comma 2 di tale norma prevede che l'autorizzazione per esercitarsi alla guida 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. Su tale disposizione si interviene sotto un duplice profilo. In particolare, il combinato disposto dei commi 3-bis e 9-bis precisa che gli aspiranti autorizzati a esercitarsi per il conseguimento della patente di guida di categoria AM, A1, A2 e A (ciclomotori e motocicli) non possono in alcun caso trasportare passeggeri e che la violazione di tale obbligo implica l'applicazione della sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 300. La disposizione, pertanto, introduce nel codice della strada una nuova sanzione dalla quale potrebbero derivare maggiori entrate seppur non quantificabili ex ante, stante il relativo carattere aleatorio.

Inoltre, si introduce un comma aggiuntivo 5-bis, al fine di prevedere che l'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B possa iniziare ad esercitarsi alla guida con un accompagnatore in funzione di istruttore solo dopo aver svolto un numero minimo di esercitazioni su autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna. Al fine di comprovare l'assolvimento degli obblighi predetti, è previsto il rilascio da parte dell'autoscuola di apposita certificazione, che il titolare dell'autorizzazione deve avere con sé anche durante le esercitazioni di guida con un accompagnatore. La guida senza tale certificazione è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731 (di cui al comma 7 dell'articolo 122 citato).

Infine, si rinvia a uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione sia del numero minimo delle ore di esercitazione da effettuarsi presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato sia il numero minimo di quelle necessarie per potersi esercitare con il "foglio rosa".

Conseguentemente, il comma 2 dell'articolo in commento novella il comma 2 del suddetto articolo 122 inserendo, quale mera modifica di coordinamento, il richiamo alle previsioni del comma 5-bis.



Trattasi, pertanto, di disposizione di carattere ordinamentale, che si limita a disciplinare le modalità di svolgimento delle esercitazioni alla guida per gli aspiranti al conseguimento della patente, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 9 interviene sull'articolo 18, comma 3, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, in materia di qualificazione iniziale dei conducenti.

Tale norma disciplina, in particolare, i requisiti anagrafici minimi per la guida di veicoli adibiti al trasporto di persone e prevede che "Il conducente di un veicolo adibito al trasporto di persone può guidare, a partire da:

- 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;*
- 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;*
- 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, di cui all'articolo 19, comma 2, e del superamento del relativo esame;*
- 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."*

La disposizione in oggetto interviene su tale norma abbassando, rispettivamente a 18 anni in relazione alle lettere a) e b) e a 20 anni in relazione alla lettera c), i limiti anagrafici previsti, al fine di contrastare il fenomeno della carenza di autisti professionali. Le aziende del settore si trovano ad affrontare, infatti, una situazione di grave squilibrio nella domanda e nell'offerta di lavoro, a causa di una forte carenza di tale figura professionale.

Al riguardo, si evidenzia che l'abbassamento dell'età minima dei conducenti professionisti a 18 anni per la guida di veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, per servizi di linea con percorrenza non superiore a 50 chilometri, e delle categorie D1 e D1E, nonché a 20 anni per la guida di tutti gli altri veicoli delle categorie di patente di guida D e DE è conforme alle disposizioni contenute nella Direttiva (UE) n. 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2022, sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti.

Tale direttiva, infatti, all'articolo 5, paragrafo 3, consente a ciascun Stato membro di ridurre l'età per guidare un veicolo adibito al trasporto di passeggeri nel territorio del proprio Stato, a condizione che il conducente sia titolare del Certificato di Abilitazione Professionale (cd. CAP) conseguito a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario di 280 ore e del superamento del relativo esame (articolo 6, paragrafo 1).

La disposizione, pertanto, si pone in perfetta aderenza alla citata normativa europea, avvalendosi della facoltà ivi prevista, adeguando i requisiti di età minima previsti dalla normativa italiana a quelli dettati dalla direttiva UE, permettendo ai giovani di accedere alla professione già dopo aver terminato la scuola secondaria.

In particolare, il limite di età è ridotto 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, 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 della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame (lettera a).



Parimenti, il limite di età è ridotto a 18 anni per guidare nel territorio dello Stato veicoli delle categorie D1 e D1E, 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 della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame (lettera b).

Infine, il limite di età è ridotto a 20 anni per guidare nel territorio dello Stato tutti gli altri veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, 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 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 (lettera c).

Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e dalla quale possono, al contrario, discendere effetti positivi i termini occupazionali.

L'articolo 10 disciplina le modalità di accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo da remoto.

Nello specifico, l'articolo 10, comma 1, lettera a) interviene sull'articolo 45, comma 6, del Codice della strada, che detta prescrizioni in materia di uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni e si riferisce a tutti i dispositivi di controllo e regolazione della circolazione, compresi quelli finalizzati al controllo da remoto di tutte le violazioni e non solo di quelle dei limiti di velocità.

In particolare, si adegua il suddetto articolo a quanto disposto dalla Corte costituzionale, che, con sentenza n. 113 del 18 giugno 2015, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 45, comma 6, del Codice della strada, nella parte in cui non prevede una verifica periodica di funzionalità e taratura di tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità.

A seguito della predetta sentenza, il legislatore non è intervenuto ad adeguare la formulazione dell'articolo 45, comma 6, citato, ma ha proceduto ad adottare il decreto ministeriale 13 giugno 2017, n. 282 che definisce soltanto le prove di funzionalità e taratura, ai fini dell'approvazione degli stessi (non dell'omologazione). La disposizione in esame si limita a riformulare la norma nei termini indicati dalla citata sentenza della Corte costituzionale e pertanto la stessa ha natura ordinamentale avendo meri effetti ricognitivi, posto che la disciplina della verifica della funzionalità e della taratura periodica è prevista a normativa vigente dal suddetto decreto ministeriale n. 282 del 2017.

All'articolo 10, comma 1, lettera b) si interviene, invece, sull'articolo 142 del codice della strada, introducendo un nuovo comma 6-ter, con l'obiettivo di introdurre meccanismi correttivi idonei a evitare che, in presenza di plurime violazioni del limite di velocità, sia applicato il cumulo materiale delle sanzioni accertate.

La disposizione si prefigge di risolvere le criticità riscontrate nei casi di plurime violazioni commesse entro archi temporali ravvicinati (nello specifico un'ora), per i quali, in forza della disposizione vigente, non è possibile pervenire ad una conclusione diversa da quella del cumulo materiale.

In ambito di illecito amministrativo, infatti, l'unica regola che si contrappone al cumulo materiale è quella contenuta nell'articolo 198 che presuppone l'unicità della condotta, non avendo preso in considerazione pluralità di violazioni commesse con pluralità di condotte. Per completezza di lettura preventiva delle norme si evidenzia poi che l'articolo 8-bis, quarto comma, della legge 689/81 (Le violazioni amministrative successive alla prima non sono valutate, ai fini della reiterazione, quando sono commesse in tempi ravvicinati e riconducibili ad una programmazione unitaria) – da taluni invocato per mitigare la regola del cumulo aritmetico di sanzioni – è relativo all'istituto della reiterazione delle violazioni ed è applicabile al codice della strada solo se espressamente richiamato dalle norme di riferimento. Trattasi, anzi, di disposizione che si pone in contrapposizione speculare con l'omologo istituto della recidiva in ambito di violazioni di natura penale che niente ha a che vedere con il tema della pluralità di violazioni e del correlato trattamento sanzionatorio da applicare.

Nel caso di specie, infatti, seppure ci si trovi in linea teorica di fronte ad una pluralità di condotte, di fatto la medesima condotta è ripetuta in un tempo così breve da non farle perdere ragionevolmente la rappresentazione temporale unitaria, di modo che risulta ragionevole un trattamento sanzionatorio analogo a quello applicabile al caso della stessa identica azione posta in essere in modo prolungato. Nella pratica quotidiana, sovente, il limite di velocità violato è unico, o perché unico è il segnale (anche se i segnali sono



più di uno, quando si tratta di mera ripetizione e non di nuovo limite), ovvero perché trattasi di limite stabilito in senso generale per tipologia di strada ai sensi dell'articolo 142 del codice della strada. Se il limite è unico sul tratto dove sono avvenute le due misurazioni, allora si deve ritenere che la violazione sia la medesima. Si prevede, quindi, che in tali casi 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 applicano, in quanto compatibili, le disposizioni dell'articolo 198-bis del codice della strada, da ultimo inserito dall'art. 7 del decreto-legge n. 68 del 2022 e disciplinante il cd. "illecito reiterato unificato".

La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica stante il carattere aleatorio delle sanzioni che sono ovviamente legate alla commissione, del tutto eventuale e ipotetica, di infrazioni al codice, non quantificabili quindi a priori.

L'articolo 10, comma 1, lettera c) interviene, al punto 1), sull'articolo 193, comma 1, del Codice della strada, che disciplina l'obbligo di assicurazione per i veicoli a motore senza guida di rotaie, al fine di precisare che il proprietario del veicolo ha l'onere di verificare che il veicolo di cui è titolare, anche laddove sia nella disponibilità di altra persona fisica o giuridica, non circoli in assenza di copertura assicurativa. La ratio della previsione è quella di responsabilizzare i proprietari dei veicoli a monitorare la copertura assicurativa degli stessi, anche quando non sono nella loro diretta disponibilità, senza con ciò configurare alcuna nuova ipotesi di responsabilità, personale o solidale. Si pensi, ad esempio, alle ipotesi di veicoli ceduti in locazione senza conducente, o in leasing o in comodato per lunghi periodi di tempo. In questi casi, laddove, a titolo esemplificativo, un veicolo venga sottoposto a sequestro per mancanza della copertura assicurativa e il soggetto che ne aveva la legittima disponibilità non provveda al dissequestro, il veicolo sarebbe inevitabilmente sottoposto a confisca. Per la definizione di tale iter è necessario che il proprietario venga informato, altrimenti quest'ultimo potrebbe eccepire il difetto di notifica della confisca del veicolo. Con la novella in parola, il proprietario non avrebbe più la possibilità di eccepire il vizio della procedura di confisca, avendo l'onere – e non la responsabilità, come anzidetto - di sincerarsi che il veicolo di cui ha la titolarità sia sempre coperto dall'assicurazione obbligatoria, anche quando non ne ha la disponibilità diretta. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che interviene a disciplinare profili attinenti all'accertamento della responsabilità assicurativa per i veicoli in circolazione, da cui, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il punto 2) interviene sull'articolo 193, comma 4-ter, al fine prevedere la possibilità di accertare la mancanza di copertura assicurativa anche mediante documentatori automatici di infrazioni semaforiche, a condizione, tuttavia, che vi sia il rilevamento di questa ultima violazione (passaggio del veicolo, nonostante il divieto di marcia imposto dalle segnalazioni del semaforo o dell'agente del traffico).

Trattasi di disposizione di natura procedurale in quanto la stessa interviene soltanto sulle modalità di accertamento della violazione relativa alla mancanza di copertura assicurativa dei veicoli, ampliando le possibilità di rilevamento anche con altri dispositivi. Dalla stessa potrebbero, anzi, derivare maggiori introiti connessi ad un potenziale maggior numero di violazioni accertate, seppure non quantificabili "a priori" stante l'aleatorietà delle infrazioni.

L'articolo 10, comma 1, lettera d), modifica l'articolo 198, comma 1, al fine di circoscrivere l'ambito stradale cui riferire il concetto di violazione commessa "con un'unica azione od omissione", previsto dalla medesima disposizione, al fine di evitare ambiguità interpretative foriere di generare contenzioso, nel caso in cui si procede simultaneamente a più accertamenti in modalità automatico.

L'articolo 10, comma 1, lettera e), integra l'articolo 198, mediante l'inserimento di due commi (commi 2-bis e 2-ter), rispettivamente, al fine di:

- risolvere la forte criticità di accertamenti multipli in corrispondenza di zone a traffico limitato, attraverso l'introduzione di una regola semplice e inequivocabile, in analogia alla disciplina sanzionatoria prevista per il divieto di sosta di cui all'articolo 7, comma 15;
- evitare di sanzionare all'uscita l'utente che fa ingresso nella zona a traffico limitato nel momento in cui non è in vigore il divieto, posto che potrebbe verificarsi che eventi eccezionali potrebbero determinare



l'involontaria permanenza nella medesima zona. Si introduce, inoltre, il principio della tolleranza nei limiti del dieci per cento, laddove si prevede un tempo massimo di permanenza.

Con riferimento alle previsioni di cui alla lettera c), volte a modificare il sistema sanzionatorio al fine di risolvere le criticità sopra illustrate, si rappresenta che eventuali effetti di riduzione delle sanzioni comminate non determineranno nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in ragione del quadro normativo vigente che prevede la destinazione dei proventi derivanti dalle sanzioni secondo le modalità e le finalità di cui all'articolo 208 del codice della strada, né si prevede una necessità di integrazione delle risorse in ragione del sistema recato dal medesimo articolo 208 che prevede la programmazione annuale per l'utilizzo di tali proventi.

L'articolo 10, comma 1, lettera f), modifica l'articolo 201 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di risolvere alcune criticità riscontrate in sede applicativa della norma.

In particolare, viene sostituita la lettera *g-bis*) del comma 1-*bis* del citato articolo 201, al fine di ampliare il novero delle fattispecie di violazioni per le quali è possibile procedere ad accertamento con strumenti di controllo da remoto e per le quali non è necessaria la contestazione immediata. Si prevede, inoltre, che i dispositivi o apparecchiature di rilevamento siano approvate o omologate ai sensi di apposito regolamento adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno. Con il medesimo regolamento sono definite, altresì, le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento.

Si riscrive l'articolo 201, comma 1-*quiquies*, stabilendo che i dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate dal comma 1-*bis*, se approvati od omologati.

In deroga a tale previsione, tuttavia, si prevede che per l'accertamento delle violazioni di cui al comma 1-*bis* mediante immagini acquisite attraverso dispositivi approvati od omologati, ***anche laddove i dispositivi non siano specificamente approvati od omologati per ciascuna delle predette violazioni, è possibile contestare ulteriori violazioni purché le stesse rientrino tra quelle rilevabili da remoto e purché le immagini acquisite mediante tali dispositivi siano da sole sufficienti ad accertare l'infrazione. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale da cui non derivano nuovi né maggiori oneri a carico della finanza pubblica.***

Inoltre, si aggiunge un nuovo comma 5-*ter* al fine di risolvere le criticità legate all'accertamento delle violazioni mediante contestazione immediata sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali. In particolare, fermo restando l'uso dei dispositivi automatici di controllo da remoto di cui ai commi 1 e 1-*bis* del medesimo articolo 201, è consentito l'accertamento attraverso la semplice visione da parte degli organi di polizia stradale delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza installati sulle strade stesse delle violazioni di cui ai seguenti articoli:

- 175, comma 2 (divieto di circolazione di determinati veicoli), comma 7, lettera a) (divieto di trainare veicoli che non siano rimorchi) e 9 (divieto di sosta nelle aree di servizio e di parcheggio, nonché in ogni altra pertinenza autostradale per un tempo superiore alle ventiquattro ore);
- 176 commi 1, 2, 7, 9, 10, 11 e 17 (ulteriori comportamenti da osservare durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali).

Ai fini dell'applicazione della sanzione, tali violazioni devono essere commesse in corrispondenza di punti critici, come imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico, stazioni di esazione del pedaggio. Pur non essendo richiesto che tali sistemi di videosorveglianza siano omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è prevista comunque la necessità di adottare adeguati metodi di verifica delle violazioni. In particolare, si demanda ad un decreto interministeriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'interno la definizione delle modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate, previa acquisizione di un parere del Garante per la protezione dei dati personali. Allo scopo di consentire la contestazione della violazione, nonché l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, si prevede che sia dato immediato avviso della violazione agli operatori di polizia eventualmente presenti sul territorio. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede alla notifica degli estremi della violazione secondo le modalità di cui all'articolo 201, comma 1.



Si tratta di disposizioni confermatrice di obblighi e compiti già previsti dalla normativa vigente. La disposizione si limita a delineare il procedimento finalizzato all'accertamento delle infrazioni nel rispetto dei diritti fondamentali dell'utenza. Pertanto, le amministrazioni competenti sono in grado di adempiere alle relative attività avvalendosi delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 10, comma 2, interviene anche sull'articolo 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, che disciplina le modalità di 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. In particolare, si introduce un comma aggiuntivo al medesimo articolo 31, prevedendo, per l'accertamento della circolazione su strada di veicoli non coperti dall'assicurazione, l'aggiornamento dell'elenco, formato periodicamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dei veicoli immatricolati che non risultano coperti dall'assicurazione predetta. Ciò al fine di consentire ai comuni e agli organi di polizia stradale di accedere alla banca dati istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui al d.P.R. 28 settembre 1994 e ai dati in essa registrati relativi ai veicoli immatricolati e privi di assicurazione di proprietà di soggetti residenti nel territorio comunale.

Al riguardo, si precisa che presso il Dipartimento dei trasporti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è già presente un sistema informativo che consente la verifica della copertura assicurativa dei veicoli (Portale dell'Automobilista – Sezione Verifica Copertura Assicurativa RCA). In tale sezione, di fatto, è già possibile consultare i numeri di targa dei veicoli a motore e dei rimorchi immatricolati in Italia che non risultano in regola con gli obblighi assicurativi RCA. La norma, pertanto, si limita a rendere obbligatoria l'attività di aggiornamento di tale elenco, sino ad oggi rimessa alla discrezionalità delle compagnie assicuratrici. Conseguentemente, alle attività relative all'adeguamento alla nuova disciplina, che prevede l'aggiornamento dei dati dell'elenco, si potrà agevolmente provvedere a valere sugli stanziamenti già disponibili a legislazione vigente.

Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che interviene a disciplinare profili attinenti all'accertamento della responsabilità assicurativa per i veicoli in circolazione, da cui, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 11, si premette che il rispetto dei limiti di velocità nell'esercizio della navigazione, sia marittima che in acque interne, costituisce requisito fondamentale per la sicurezza della navigazione, intesa nel senso più ampio del termine, soprattutto nelle aree maggiormente congestionate, tra le quali rientra la laguna di Venezia, caratterizzata da intensità a moltitudine di traffici. Nella laguna, infatti, ai traffici tipicamente commerciali si affiancano i traffici marittimi costituiti dai servizi passeggeri, di linea e non di linea, da quelli di trasporto merci per rifornire la città, inclusi i servizi accessori, da quelli diportistici e da quelli privati derivanti dalle esigenze di mobilità in città, etc. Per tali motivi, la laguna di Venezia rappresenta un unicum e necessita di forme di tutela particolari, sia per la salvaguardia della sicurezza della navigazione, sia per proteggere il delicato ambiente lagunare, particolarmente danneggiato dal moto ondoso creato dalle unità in navigazione, soprattutto se a velocità sostenuta.

Per i suddetti motivi, si rende necessario garantire in modo precipuo il rispetto dei limiti delle velocità di navigazione previsti in ambito lagunare. Allo stato attuale, tuttavia, la mancanza di un quadro normativo chiaro e specifico per l'ambiente lagunare (la navigazione all'interno del quale non è integralmente assimilabile a quella che avviene in mare o in spazi aperti), ha dato luogo a contenziosi amministrativi che, spesso, non hanno consentito di assicurare il pieno rispetto delle vigenti norme in tema di rispetto dei limiti di velocità. Infatti, nella fase accertativa del rispetto dei predetti limiti si è spesso verificata una applicazione non costante delle disposizioni vigenti, soprattutto allorquando, all'esito di contestazioni di infrazioni per superamento dei limiti di velocità, sono sorti contenziosi che hanno evidenziato la necessità di disporre di un quadro normativo certo che non si presti ad interpretazioni diverse. Ciò in considerazione di una evidente lacuna normativa, atteso che mancano (ad esempio, nel codice della navigazione o nelle leggi e regolamenti relativi alla navigazione marittima e interna) disposizioni specifiche atte a disciplinare l'utilizzo di idonea strumentazione di rilevamento della velocità dei mezzi nautici, tale da costituire anche adeguato supporto alle attività accertative degli operatori.



A tal fine, la novella, nel tener conto delle peculiarità della laguna di Venezia, si prefigge di assicurare la tutela della sicurezza della navigazione e, al contempo, del delicato ecosistema lagunare.

In detto contesto, il comma 1 dell'articolo 11 prevede espressamente che per l'accertamento dei limiti di velocità all'interno della conterminazione lagunare, definita dall'articolo 1 della legge 5 marzo 1963, n. 366, possono essere utilizzate apparecchiature di rilevamento della velocità approvate o omologate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o da idoneo ente dallo stesso vigilato, anche per la determinazione della velocità media su tratti determinati.

Inoltre, proprio in considerazione della richiamata specificità dell'ambiente lagunare in questione, il comma 2 prevede che in via sperimentale e per un periodo di due anni, nelle more della conclusione della procedura di approvazione o omologazione, possono essere utilizzate anche ulteriori apparecchiature, già sottoposte a prove presso enti riconosciuti o laboratori, purché sia stata presentata istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti corredata di relazione tecnica e da ogni altro elemento idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza delle apparecchiature medesime.

Il comma 3 dispone che al valore della velocità rilevato mediante l'utilizzo delle apparecchiature sopra richiamate si applica una riduzione pari al 10%, con un minimo di 2 chilometri orari, che comprende anche la tolleranza strumentale.

Il comma 4 prevede la possibilità di utilizzo delle apparecchiature sopra richiamate anche per il rilevamento a distanza dell'osservanza dei limiti di velocità, ossia senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti: in tal caso, l'eventuale violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi al fine dell'accertamento, anche in tempi successivi, della trasgressione. Il tutto nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale.

Infine, il comma 5 prevede che al fine dell'accertamento e della contestazione delle violazioni e dell'irrogazione delle relative sanzioni, si applicano le disposizioni - generali - di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689 e che gli obblighi di pubblicità della presenza delle apparecchiature sopra richiamate è assolto mediante indicazione nei provvedimenti che fissano i limiti di velocità. L'esigenza della disposizione nasce da talune pronunce giurisprudenziali in cui le Amministrazioni sono state dichiarate soccombenti in relazione all'applicazione, in via analogica (non condivisibili in relazione alla specialità della materia, ossia la navigazione marittima e interna, della quale la navigazione nella laguna di Venezia è caratterizzata a sua volta dal carattere di specialità), del codice della strada per le procedure amministrative e dell'articolo 142, comma 6-bis, del medesimo codice per gli obblighi di segnalazione. Dal momento che per la peculiarità della navigazione la forma pubblicitaria di obblighi e divieti è costituita esclusivamente dalla pubblicazione di ordinanze e/o regolamenti dell'Autorità marittima, di quella della navigazione interna e delle altre Amministrazioni competenti, la disposizione di cui al comma 5 chiarisce che gli obblighi pubblicitari della presenza dei sistemi di rilevamento della velocità si intendono assolti esclusivamente con la loro previsione nei medesimi provvedimenti.

La disposizione disciplina le modalità di accertamento delle velocità di navigazione nella laguna di Venezia, le apparecchiature utilizzabili e le correlate procedure amministrative. Relativamente alle attività di approvazione o omologazione delle apparecchiature utilizzate per l'accertamento delle velocità, si evidenzia che trattasi di attività già svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi di quanto previsto dal codice della strada. Pertanto, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 12 si inserisce nel più ampio quadro di misure volte a intensificare la sicurezza stradale e a introdurre maggiori garanzie a presidio degli utenti della strada, proponendo di dedicare all'interno del Codice della Strada un articolo relativo alle cosiddette campagne di richiamo, vale a dire quelle iniziative che riguardano veicoli per i quali siano stati accertati dalla casa produttrice difetti di sicurezza tali da comportare la necessità di una verifica di stato d'uso e di eventuali interventi di ripristino.

Il loro fondamento è attualmente riconducibile a meri accordi relativi alle norme di autodisciplina sui difetti dei veicoli. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, infatti, in collaborazione con le case automobilistiche, pubblica in un bollettino semestrale le campagne di richiamo in corso ad opera dei costruttori. Nonostante la pubblicità di tali informazioni, attualmente non vige alcun obbligo in capo al proprietario del veicolo di dar seguito alla campagna di richiamo, sicché spesso accade che gli stessi



proprietari non effettuino i richiesti interventi, lasciando in circolazione vetture non conformi agli standard di sicurezza previsti dalle case produttrici.

La norma, pertanto, intende colmare questa lacuna, inserendo uno specifico articolo nel Codice della Strada che disciplini tali iniziative e ne assicuri l'adempimento da parte dei proprietari dei veicoli. Ciò consente, da un lato, ai costruttori di intervenire repentinamente in caso di difetti di sicurezza rilevati su determinati autoveicoli e, dall'altro, pone i proprietari dei veicoli medesimi nelle condizioni di mettere in sicurezza il proprio mezzo di trasporto, riducendo i rischi per la propria persona e per la generale circolazione stradale. In particolare, il comma 1 prevede l'obbligo per i costruttori dei veicoli di adottare adeguate misure correttive e di informazione nei confronti di tutti i veicoli di categoria M, N o O, immessi sul mercato, immatricolati o circolanti 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 l'eliminazione del rischio riscontrato; inoltre, deve essere svolta una puntuale e diligente attività di informazione nei confronti dei proprietari o utilizzatori dei veicoli interessati, quali risultanti dall'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226 del Codice della strada.

Il comma 2, nell'ipotesi in cui sia decorso inutilmente il termine di ventiquattro mesi senza che i proprietari o gli utilizzatori dei veicoli abbiano ottemperato alla campagna di richiamo, impone al costruttore che riscontri la mancata adozione delle misure correttive di inserire e aggiornare i dati dell'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.

Il comma 3 introduce, salvo che il fatto costituisca reato, la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 euro a euro 60.000 per l'operatore economico che omette di adottare le misure predette, per ciascuna misura non adottata.

Il comma 4 demanda ad 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 presente legge, la definizione delle modalità di accesso all'elenco telematico di cui al comma 3 da parte di operatori autorizzati e di consultazione da parte degli organi di polizia e degli utenti.

Il comma 5, infine, sanziona chiunque circoli con un veicolo presente nell'elenco telematico con le fattispecie di cui all'articolo 80, comma 14 (sanzioni amministrative pecuniarie, sospensione dalla circolazione, fermo e confisca dei veicoli).

Si tratta di disposizioni di carattere ordinamentale che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al riguardo, si precisa che presso il Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è già operativo un sistema informativo di motorizzazione con apposita sezione dedicata all'esposizione delle campagne di richiamo dei costruttori per difettosità (il cd. Albo dei richiami). Tale sezione già, di fatto, registra i dati che i costruttori hanno trasmesso in via facoltativa, in quanto la normativa vigente non imponeva alcun obbligo in tal senso. La proposta emendativa rende obbligatorio ciò che sino ad oggi era rimesso alla discrezionalità del costruttore. Conseguentemente, alle attività relative all'adeguamento alla nuova disciplina, che prevede anche l'aggiornamento dei dati, si potrà agevolmente provvedere a valere sugli stanziamenti già disponibili a legislazione vigente, dedicati alla manutenzione evolutiva degli applicativi (capitoli 1276 e 1277 MIT).

Peraltro, trattasi, nell'ipotesi di cui ai commi 4 e 6 di sanzioni inserite ex novo nell'ordinamento giuridico in caso di inottemperanza alle campagne di richiamo. Dalle medesime, pertanto, potrebbero derivare nuove entrate per la finanza pubblica, seppure non quantificabili ex ante stante il carattere aleatorio delle sanzioni.

L'articolo 13 reca modifiche alla legge 870 del 1986, intervenendo, al comma 1, sull'articolo 19, con l'intento di aggiornare la determinazione del compenso per il personale incaricato delle operazioni erogate e sempre a carico di chi richiede le operazioni presso "sedi da essi predisposte e con tutte le spese a loro carico", prevedendo un modello onnicomprensivo di compenso seppur calcolato su base giornaliera a fronte dell'attività espletata.

In conseguenza della modifica, i commi 2, 3, 4, 5 del medesimo articolo 19 sono soppressi dal comma 1, lettera c). Ciò in quanto gli importi come sopra determinati sono "onnicomprendivi" e non discendono



duplicazioni di spese a carico degli operatori che usufruiscono del servizio fornito dagli Uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (officine, autoscuole, agenzie, ecc).

Al comma 1, lettera b) sono introdotti cinque ulteriori commi al predetto articolo 19 (1-bis, 1-ter, e 1 quater, 1-quinquies e 1-sexies) finalizzati a prevedere, con oneri sempre in capo a chi richiede l'operazione fuori sede, un compenso, oltre al rimborso spese, nella misura del 40% di quello spettante al titolare dell'operazione tecnica richiesta, per il personale eventualmente incaricato dell'esercizio delle funzioni di ausilio e supporto (comma 1-bis) e, nel caso di operazioni svolte in tutto (sedute antimeridiane) o in parte (sedute pomeridiane) in orario di servizio, il dipendente incaricato, quale titolare della funzione o di supporto (comma 1-ter).

Più in dettaglio, se il comma 1 remunera le operazioni fatte al di fuori dell'orario di servizio, il comma 1-ter disciplina le modalità di corresponsione dei compensi nei casi in cui le attività sono svolte con impegno parziale o totale dell'orario di servizio. In tal senso si prevede che in ogni caso è corrisposto il rimborso forfettario delle spese di trasferta (comma 1, lett. A, punto 1, lett. c) e che, come è evidente, il compenso di cui al comma 1, lett. A, punto 1, lett. b (175 euro) non è dovuto in caso di operazioni svolte integralmente in orario di servizio antimeridiano ed è dovuto soltanto per metà quando le operazioni sono svolte in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio.

Il comma 1-quinquies prevede che gli importi suddetti si applichino anche nel caso in cui il personale del Dipartimento competente sia chiamato a svolgere funzioni ispettive e di vigilanza sull'attività di soggetti esterni autorizzati dall'Amministrazione all'espletamento di diverse attività afferenti a vario titolo a quelle di competenza del MIT e previste per legge.

I commi 1-quater e 1-sexies esplicitano che le remunerazioni di cui ai commi 1-bis, 1-ter ed 1-quinquies sono posti sempre a carico dei soggetti interessati a richiedere la prestazione di un'operazione di motorizzazione presso una sede esterna o destinatari delle attività ispettive e di vigilanza.

Il comma 2 prevede che con decreto ministeriale, da adottarsi previa consultazione con le organizzazioni sindacali, sia stabilito il numero delle operazioni che dovranno comporre una giornata, o mezza giornata lavorativa, nonché il maggior numero di operazioni nel caso della presenza di personale con funzioni di supporto o ausiliarie.

Al comma 5, si prevede che le modifiche introdotte al comma 1 non acquistano efficacia prima dell'adozione del decreto di cui al comma 2.

Il comma 3 modifica l'articolo 80, comma 10, del codice della strada, che dispone che i competenti Uffici della motorizzazione effettuino controlli periodici sulle officine di revisione autorizzate e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le stesse.

Il comma 4 prevede che, con decreto MIT-MEF, siano determinati gli importi, posti in capo ai soggetti oggetto delle attività ispettive e di vigilanza, dovuti a titolo di remunerazione del personale del personale impiegato nelle predette attività, e le modalità di versamento alle entrate dello Stato.

Conseguentemente, al comma 6, in ragione delle modifiche apportate dal comma 3 in tema di profili professionali del personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiamato ad effettuare i controlli di cui all'articolo 80, comma 10, si interviene puntualmente per adeguare la relativa tabella del regolamento di esecuzione.

Da tutte le disposizioni di cui al presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **Titolo II** introduce disposizioni in materia di micromobilità, intendendosi per tale la mobilità relativa a percorsi e distanze solitamente brevi, caratterizzata dall'impiego di mezzi di trasporto meno pesanti e potenzialmente meno inquinanti di quelli tradizionali.

Il **Capo I** si occupa specificamente di micromobilità elettrica.

L'**articolo 14**, al fine di elevare gli standard di sicurezza nella circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica e favorirne il corretto utilizzo, interviene sull'articolo 1, commi 75-75-septies, della



legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), che aveva introdotto una forma minima di regolazione del fenomeno, equiparando i monopattini ai velocipedi e stabilendo condizioni e limiti entro cui ne è ammessa la circolazione.

In particolare, l'**articolo 14, comma 1, lettera a)**, sostituisce l'articolo 1, comma 75, lettera a), al fine di prevedere che sia demandata ad apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche tecnico-costruttive dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica.

La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 14, comma 1, lettera b)**, interviene sulla lettera c) del comma 75-ter, al fine di prevedere che la deliberazione della Giunta comunale di attivazione del servizio di noleggio dei monopattini preveda l'obbligo, per il gestore del servizio medesimo, di installare sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei medesimi al di fuori delle aree della città in cui ne è consentita la circolazione.

Gli oneri derivanti dall'attuazione della presente disposizione sono a carico dei gestori del servizio. La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 14, comma 1, lettera c)**, inserisce un nuovo periodo all'articolo 1, comma 75-quater, che vieta la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi di contrassegno o di copertura assicurativa, in linea con le modifiche introdotte dall'articolo 6, comma 1, lettera l).

La disposizione ha carattere ordinamentale e da essa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 14, comma 1, lettera d)**, introduce una modifica di mero coordinamento, sostituendo le parole "75-vicies ter" di cui all'articolo 1, comma 75-quinquies, della legge di bilancio 2020 con le parole "75-vicies quinquies". Si evidenzia che l'articolo 1, comma 75-quinquies, equipara i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica ai velocipedi, salvo quanto previsto dai commi da 75 a 75-vicies ter.

La norma ha mera finalità di coordinamento e, dunque, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 14, comma 1, lettera e)**, modifica l'articolo 1, comma 75-novies, al fine di estendere l'obbligo di uso del casco a bordo dei monopattini a tutti i conducenti, in precedenza previsto esclusivamente per i conducenti minori di diciotto anni.

La disposizione ha carattere ordinamentale, imponendo una regola di comportamento e, dunque, non comporta oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 14, comma 1, lettera f)**, modifica l'articolo 1, comma 75-undecies, al fine di disporre il divieto assoluto di circolazione contromano mediante monopattini, prima consentito nelle strade con doppio senso ciclabile. Per contro, resta ferma la previsione in base alla quale è vietata la circolazione dei monopattini sui marciapiedi, ferma restando la possibilità di conduzione a mano.

La disposizione ha carattere ordinamentale e, dunque, non implica nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 14, comma 1, lettera g)**, sostituisce integralmente il comma 75-terdecies dell'articolo 1, limitando l'ambito di circolazione dei monopattini esclusivamente alle strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h.

La disposizione ha carattere ordinamentale e da essa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 14, comma 1, lettera h)**, interviene sull'articolo 1, comma 75-quinquiesdecies al fine di introdurre un divieto generalizzato di sosta dei monopattini sui marciapiedi. I comuni possono derogare a tale divieto con



ordinanza, a condizione che il marciapiede, per dimensione e caratteristiche, lo consenta. Più nel dettaglio, è necessario che il monopattino in sosta non sia d'intralcio alla regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità, in ragione dell'uso cui è tradizionalmente adibito il marciapiede e della necessità di riconoscere speciale tutela all'utenza debole, che risulta penalizzata dalla sosta selvaggia di tali dispositivi. Rispetto alla formulazione precedente, si precisa che le aree destinate alla sosta dei monopattini devono essere individuate con opportuna segnaletica verticale ed orizzontale. A tale regola si può derogare, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente sul sito internet istituzionale del comune.

L'apposizione di segnaletica stradale costituisce un adempimento già svolto dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Spetterà, in ogni caso, agli enti proprietari delle strade valutare la necessità di installare nuovi segnali, nel rispetto dei rispettivi vincoli di bilancio. In relazione a eventuali effetti finanziari di tale disposizione, si precisa che l'adeguamento della segnaletica rappresenta una mera facoltà per le amministrazioni che sarà pertanto adottata laddove le stesse dispongano adeguate risorse finanziarie.

L'articolo 14, comma 1, lettera i), sostituisce l'articolo 1, comma 75-undevicies al fine di introdurre una nuova sanzione amministrativa per chiunque circoli con un monopattino privo di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote, in violazione delle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 75-bis, della legge di bilancio 2020.

La norma prevede, altresì, una sanzione amministrativa per chiunque circoli con un monopattino privo di contrassegno o di copertura assicurativa, in conformità a quanto previsto dalla novella introdotta al comma 75-quater dell'articolo 1 della legge di bilancio 2020.

La medesima sanzione si applica in caso di circolazione con un monopattino per il quale il proprietario non abbia comunicato la variazione di residenza o di sede, secondo quanto previsto dal comma 75-vicies-quater, introdotto dal presente disegno di legge.

La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. È ragionevole ritenere, tuttavia, che l'applicazione delle nuove sanzioni nei confronti dei trasgressori comporterà maggiori entrate, non quantificabili in questa sede.

L'articolo 14, comma 1, lettera l), introduce una modifica di mero coordinamento, sostituendo all'articolo 1, comma 75-vicies bis, le parole "di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-vicies semel" con le parole "di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-vicies-quinquies", al fine di comprendere in tale disposizione i commi introdotti dal presente disegno di legge. Pertanto, si applicano anche alle nuove fattispecie sanzionatorie le disposizioni del titolo VI del Codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

La norma ha mera finalità di coordinamento e, dunque, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 14, comma 1, lettera m), introduce due nuovi commi all'articolo 1 della legge di bilancio 2020.

Nello specifico, il nuovo comma 75-vicies-quater prevede l'obbligo per i proprietari di monopattini di richiedere apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile.

Il contrassegno è stampato dall'Istituto Poligrafico dello Stato secondo le modalità previste da apposito 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, comprensivo del costo di produzione e di una quota di maggiorazione da destinare esclusivamente alle attività previste dall'articolo 208, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

La predisposizione dei contrassegni iniziali da parte dell'IPZS, nel periodo antecedente all'entrata in vigore delle tariffe, è coperta nell'ambito delle attività già svolte dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato per analoghe produzioni che, come noto, già prevedono documenti comprensivi di numerazione come i contrassegni vino DOCG/DOC, i bollini farmaceutici, il tagliando antifrode per le schede elettorali, le targhe auto, moto e ciclomotori. Specificatamente, la realizzazione del contrassegno, non producono impatti significativi, sarà assorbita inizialmente nell'ambito delle attuali attività di IPZS grazie alla scalabilità garantita



dai processi industriali, e, successivamente, compensata dalle tariffe versate all'entrata per la successiva riassegnazione alle spese per le finalità del presente comma. Ciò assicurerà, inoltre, economicità e tempestività di avvio. Al fine di assicurare la tutela degli interessi di ordine pubblico, la norma definisce, altresì, i requisiti minimi dei contrassegni identificativi e le sanzioni applicabili in caso di violazione delle prescrizioni ivi previste. Al riguardo, si precisa che l'attività relativa all'individuazione delle diverse tipologie delle combinazioni alfanumeriche del contrassegno e gli approvvigionamenti per gli uffici periferici costituiscono attività già svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in relazione ai veicoli, motoveicoli e ciclomotori. In particolare, tale attività è svolta dalla Divisione 4 della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero e dalla Divisione 7 (CED), che gestisce l'archivio nazionale veicoli (ANV). Pertanto, la predetta attività svolta in relazione ai monopattini non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto la stessa sarà svolta avvalendosi delle risorse umane strumentali e finanziarie già funzionali alla predetta attività a legislazione vigente.

Ai medesimi fini, il comma 75-*vicies-quinquies* stabilisce l'obbligo dell'assicurazione per responsabilità civile verso terzi, ai sensi dell'articolo 2054 del codice civile.

Considerato quanto sopra, la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Infine, all'**articolo 14, comma 2**, sono previste sanzioni specifiche per chi circola con dispositivi diversi dai monopattini, aventi caratteristiche tecniche e costruttive diverse da quelle definite da apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero per chi circola fuori dagli ambiti di sperimentazione individuati dal predetto decreto. In particolare, in caso di violazione, si applica la sanzione del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800.

All'accertamento della violazione consegue, altresì, l'applicazione di una sanzione amministrativa accessoria consistente nella confisca del dispositivo, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, qualora il dispositivo abbia un motore termico o un motore elettrico con potenza nominale continua superiore a 1 kW.

La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Si evidenzia, ad ogni buon conto, che le maggiori entrate per la finanza pubblica derivanti dall'introduzione delle nuove sanzioni non possono essere quantificate a priori, in quanto dipendono dal numero effettivo di infrazioni poste in essere dagli utenti.

Il **Capo II** interviene sulle disposizioni in materia di ciclabilità del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di rafforzare la sicurezza della circolazione stradale dei velocipedi e favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile.

In particolare, l'**articolo 15, comma 1, lettera a)**, sostituisce la lettera *E-bis* dell'articolo 2, comma 3, introducendo una nuova definizione di strada urbana ciclabile. In particolare, in base alla nuova formulazione, affinché una strada possa essere qualificata come strada urbana ciclabile non è necessaria la presenza di un marciapiede. Pertanto, per strada urbana ciclabile si intende una strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi.

La disposizione ha carattere ordinamentale e, dunque, non implica nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 15, comma 1, lettera b)**, interviene sull'articolo 3, comma 1, recante le definizioni stradali e di traffico. Nello specifico:

- il **punto 1** sopprime la definizione di casa avanzata di cui all'articolo 3, comma 1, punto *7-bis*, in base al quale si intende per casa avanzata la linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli. La definizione di casa avanzata è sostituita da quella di zona di



attestamento ciclabile (di cui al nuovo punto 55-*bis*), ed è disciplinata quale *species* del *genus* "zona di attestamento", già prevista nel codice della strada (articolo 3, comma 1, punto 55);

- il **punto 2** chiarisce la definizione di corsia ciclabile di cui all'articolo 3, comma 1, punto 12-*bis*, quale parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, 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 **punto 3** definisce la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile di cui all'articolo 3, comma 1, punto 12-*ter* come la parte longitudinale della carreggiata di strade urbane precedentemente a senso unico di marcia, idonea a consentire la circolazione dei velocipedi in senso opposto;
- il **punto 4 include nella categoria degli utenti vulnerabili della strada, come definiti dall'articolo 3, comma 1, n. 53-*bis* del Codice della strada, anche i conducenti di ciclomotori e di motocicli, in considerazione dei maggiori pericoli cui tali utenti sono esposti, in ragione della natura instabile dei veicoli che conducono e della tradizionale assenza di strutture protettive esterne ai veicoli medesimi.**
- il **punto 5** aggiunge un nuovo punto 54-*bis* all'articolo 3, comma 1, definendo la zona ciclabile come zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione, con priorità per i velocipedi, e delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine;
- il **punto 6** aggiunge un nuovo punto 55-*bis* all'articolo 3, comma 1, che definisce la zona di attestamento ciclabile, la cd. "casa avanzata", come il tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinata all'accumulo e alle manovre dei velocipedi in attesa di via libera (sul punto, si rinvia agli articoli 7, lettera i-*quater* e 40, comma 5, del Codice della strada, come modificati dal presente disegno di legge).

Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale che si limitano ad introdurre nuove definizioni o ad ampliare quelle già presenti nel Codice. Esse, pertanto, non implicano nuovi o maggiori costi a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 15, comma 1, lettera c)**, modifica l'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di circolazione nei centri abitati.

In particolare, si modifica l'articolo 7, comma 1, lettera i), al fine di consentire che siano riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto non solo le strade, ma anche singole corsie, come peraltro avviene frequentemente nella pratica.

Si sostituisce integralmente la lettera i-*bis*) del comma 1 dell'articolo citato, al fine di coordinarne la disciplina con la definizione di corsia ciclabile introdotta dal presente disegno di legge. In base alla nuova formulazione, i comuni possono consentire su determinate strade precedentemente a senso unico di marcia, con limite massimo di velocità 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.

La lettera i-*ter*) del comma 1 dell'articolo 7 viene soppressa, escludendosi, conseguentemente, la possibilità per i comuni di autorizzare la circolazione dei velocipedi su corsie riservate.

Al medesimo articolo 7, comma 1, viene aggiunta, altresì, una nuova lettera i-*quater*), allo scopo di consentire ai comuni di istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con limite di velocità inferiore o uguale a 50 km/h, nelle quali è presente una pista ciclabile laterale o una corsia ciclabile.

Infine, viene inserito il nuovo comma 11-*ter* per ragioni di coordinamento con la nuova definizione di zona ciclabile, attribuendo ai comuni il compito di individuare, 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.

Si tratta, per un verso, di disposizioni di carattere ordinamentale, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Per altro verso, gli adempimenti previsti sono già svolti dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Con particolare riguardo alla previsione di cui alla nuova lettera i-*quater*), relativa all'istituzione della zona di attestamento ciclabile, si precisa che l'adeguamento della segnaletica rappresenta una mera facoltà per le amministrazioni che sarà pertanto



adottata laddove le stesse dispongano adeguate risorse finanziarie e che, comunque, eventuali interventi di modifica della segnaletica stradale esistente costituiscono un adempimento già svolto dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Spetterà, in ogni caso, agli enti proprietari delle strade valutare la necessità di installare nuovi segnali, nel rispetto dei rispettivi vincoli di bilancio.

L'articolo 15, comma 1, lettera d), aggiunge, a scopo di coordinamento con la nuova disciplina della cd. casa avanzata, un nuovo comma 5-*bis* all'articolo 40 del Codice della strada in materia di segnaletica orizzontale, prevedendo che nella zona di attestamento ciclabile, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche, 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.

La norma ha mera finalità di coordinamento e, dunque, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 15, comma 1, lettera e) apporta una modifica all'articolo 68 del Codice della strada in materia di dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi, prevedendo che quelli per le segnalazioni visive (luci e catarifrangenti) devono essere presenti e funzionanti nei casi previsti dall'art. 152, comma 1.

Si tratta della disposizione che prevede, in particolare, l'obbligo di usare i predetti dispositivi di segnalazione visiva durante la marcia fuori dei centri abitati e, per i ciclomotori, i motocicli, i tricicli e i quadricicli, anche durante la marcia nei centri abitati.

La disposizione si limita a disciplinare l'uso dei dispositivi di segnalazione luminosa sui velocipedi. Trattasi, pertanto, di disposizione di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 15, comma 1, lettera e) f), interviene sull'articolo 143 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che disciplina la posizione dei veicoli sulla carreggiata. In particolare, il comma 2-*bis* esclude l'applicazione ai velocipedi dell'obbligo di cui al comma 2, stabilito per i veicoli sprovvisti di motore e gli animali, di tenersi il più vicino possibile al margine destro della carreggiata. L'esenzione è ammessa nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui, pertanto, i velocipedi possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata, pur nel rispetto delle regole della precedenza. In presenza di piste e corsie ciclabili, tuttavia, è previsto l'obbligo per i velocipedi di circolare su di esse, eccezione fatta per quelle tipologie di ciclabili su cui è vietato il transito in ragione delle loro particolari forme e dimensioni.

Infine, si stabilisce che nelle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua rispetto alla carreggiata destinata ai veicoli a motore, i velocipedi devono occupare la parte più esterna della corsia sempre per ragioni di sicurezza dell'utenza.

Si tratta di disposizioni di carattere ordinamentale e prescrittivo, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 15, comma 1, lettera g), sostituisce i commi 4-*bis* e 4-*ter* dell'articolo 145. La norma elimina la previsione che stabiliva l'obbligo di dare sempre la precedenza ai velocipedi che circolano o si immettono su strade urbane ciclabili, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio. Il nuovo comma 4-*bis*, per garantire maggior sicurezza nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, prevede che i veicoli a motore prestino particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti, favorendone il transito (punto 1). Il nuovo comma 4-*ter*, invece, riconosce la precedenza ai velocipedi solo se circolano su corsia ciclabile delimitata da striscia discontinua (punto 2).

Le disposizioni in oggetto hanno natura ordinamentale e, dunque, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 15, comma 1, lettera h), modifica la disciplina in tema di sorpasso di cui all'articolo 148 del Codice della strada. Nello specifico, il comma 9-*bis* viene riformulato allo scopo di disciplinare in sicurezza il sorpasso



dei velocipedi, prevedendo l'obbligo per i veicoli a motore di mantenersi ad adeguata distanza laterale per tenere conto della differente velocità di circolazione dei velocipedi e della ridotta stabilità dei medesimi. Rispetto alla formulazione precedente, si elimina il riferimento alle strade urbane ciclabili, sicché l'obbligo di distanziamento viene esteso a tutte le tipologie di strade, sia urbane, che extraurbane, allo scopo di innalzare i livelli di sicurezza. Rimane ferma, invece, la previsione di apposita sanzione in caso di violazione delle presenti disposizioni.

Si tratta di disposizioni di carattere ordinamentale, che introducono mere regole di comportamento e dai cui, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 15, comma 1, lettera i), dispone l'abrogazione del comma 2-bis dell'articolo 150, avente ad oggetto la disciplina dell'incrocio tra veicoli nei passaggi ingombri o su strade di montagna, al fine di recepire le modifiche introdotte dal presente disegno di legge. Il comma 2-bis citato prevedeva l'obbligo lungo le strade urbane a senso unico, in cui fosse consentita la circolazione a doppio senso ciclabile, di dare la precedenza ai velocipedi circolanti su corsia ciclabile a doppio senso ciclabile, qualora non fosse agevole l'incrocio.

La norma ha mero scopo di coordinamento e, pertanto, non implica nuovi costi a carico della finanza pubblica. Al riguardo si precisa che l'adeguamento della segnaletica rappresenta una mera facoltà per le amministrazioni che sarà pertanto adottata laddove le stesse dispongano adeguate risorse finanziarie e che, comunque, eventuali interventi di modifica della segnaletica stradale esistente costituiscono un adempimento già svolto dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Spetterà, in ogni caso, agli enti proprietari delle strade valutare la necessità di installare nuovi segnali, nel rispetto dei rispettivi vincoli di bilancio.

L'articolo 15, comma 1, lettera l), per evidenti esigenze di coordinamento con la modifica introdotta alla lettera e), modifica il comma 1 dell'articolo 153, recante la norma di comportamento riferita all'obbligo di usare i dispositivi di segnalazione luminosa, eliminando il riferimento ai soli veicoli a motore, in modo da rendere chiaro che la disciplina ivi prevista riguarda tutti i veicoli (inclusi i velocipedi) e non solo quelli a motore.

La disposizione si limita ad introdurre una modifica di coordinamento. Trattasi, pertanto, di disposizione di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 15, comma 1, lettera m), introduce disposizioni di coordinamento con la nuova disciplina in materia di casa avanzata. Più nel dettaglio, la norma interviene sull'articolo 154, comma 2, per escludere i ciclisti dall'obbligo di segnalazioni per il cambiamento di direzione o di corsia o altre manovre in corrispondenza della zona di attestamento ciclabile (punto 1).

La norma introduce, altresì, un nuovo comma 3-bis, per specificare che i cambiamenti di direzione all'interno della zona di attestamento devono avvenire durante il rosso semaforico, per garantire l'attestamento dei ciclisti in condizioni di sicurezza (punto 2).

Si tratta, per un verso, di disposizioni di coordinamento, per altro verso, di disposizioni di carattere ordinamentale, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 15, comma 1, lettera n) aggiunge all'articolo 182, comma 1-bis, dopo le parole "strade urbane ciclabili" le parole "sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili", al fine di escludere anche queste ultime dall'applicazione delle disposizioni che disciplinano la circolazione dei velocipedi di cui al comma 1 dell'articolo 182 ed assicurare la necessaria coerenza interna dell'articolo (punto 1). La norma dispone, infine, l'abrogazione del comma 9-ter del medesimo articolo, in quanto assorbito dalle modifiche in materia di casa avanzata di cui sopra (punto 2). **Si tratta di disposizioni di coordinamento, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

L'articolo 15, comma 1, lettera o) apporta una modifica all'articolo 208, comma 4, lettera c) del Codice della strada, laddove prevede che una quota pari al 50 per cento dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal Codice della strada spettanti a regioni, province e comuni sia destinata,



tra l'altro, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti vulnerabili, al fine di includere fra questi ultimi anche i conducenti di ciclomotori e di motocicli.

La disposizione, in conseguenza dell'inclusione di conducenti di ciclomotori e motocicli fra gli utenti vulnerabili della strada, introduce una modifica di mero coordinamento. Dalla stessa, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 15, comma 2, prevede, per la determinazione delle condizioni per la realizzazione della "Corsia ciclabile" di cui all'articolo 3, comma 1, punto 12-bis) del Codice della Strada, nonché della relativa segnaletica, sia in ambito urbano che extraurbano, l'adozione di un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentita la Conferenza unificata. 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.

Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale, che non comporta effetti sui saldi di finanza pubblica.

L'articolo 16 modifica l'articolo 175, comma 2 del Codice della strada, che disciplina la circolazione dei motocicli sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali e su altre strade, al fine di consentire l'accesso e la circolazione su tali strade anche 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, solo se condotti da un soggetto di maggiore età.

Ciò in aderenza alla normativa di altri Paesi europei ove non esistono limitazioni alla circolazione dei motocicli di 125cc su autostrade e tangenziali. La motivazione storica per la quale nel nostro ordinamento la circolazione in autostrada è riservata a motocicli con cilindrata non inferiore a 150cc è che la patente A1, che abilita alla guida di motocicli fino a 125cc, può essere conseguita a partire dai 16 anni d'età. Sicché, con la previsione del divieto di circolazione si intende garantire maggiori livelli di sicurezza ai minori d'età. Per tali ragioni, si consente l'accesso in autostrada, comunque, solo ai conducenti maggiorenni.

La disposizione, limitandosi ad individuare le categorie di veicoli la cui circolazione è ammessa su determinate tipi di strade, ha natura ordinamentale e, dunque, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **Titolo III** detta la disciplina dei segnali e delle regole di comportamento in casi particolari e si articola in due Capi.

Il **Capo I** interviene sul decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 apportando modifiche in materia di sicurezza dei passaggi a livello ferroviari.

In particolare, l'articolo 17, comma 1, lettera a), inserisce, all'articolo 25, il comma 1-sexies, che reca la disciplina in materia di attraversamento e uso della sede stradale, demandando ad una convenzione tra gli enti proprietari delle infrastrutture la definizione del segnalamento dell'attraversamento, nel caso in cui quest'ultimo abbia un'altezza libera inferiore a quella minima prevista dalle norme per le costruzioni.

Si tratta di adempimenti che sono già previsti in sede di stipula delle convenzioni tra gli enti proprietari delle infrastrutture, relativamente ai quali la norma detta indicazioni di principio e cui i soggetti gestori provvedono nell'ambito del regolare svolgimento delle proprie attività. Peraltro, si precisa che il richiamato comma 1-sexies, solo apparentemente costituisce una nuova disposizione poiché attualmente non vi è un riferimento esplicito nell'art. 25 Codice della Strada all'obbligo di dover segnalare gli "attraversamenti stradali bassi", ma in realtà tale obbligo esiste già e non trattasi, quindi, di nuova introduzione, poiché lo si ricava indirettamente dalla norma secondaria costituita dall'art. 118 del Regolamento di attuazione del Codice stesso. Tale articolo 118, al c. 1 lett.

b) dispone che il segnale di Fig. II 66 deve essere posto solo se l'altezza ammissibile sulla strada è inferiore all'altezza dei veicoli definita dall'art. 61 del codice (n.d.r.: 4,30 mt).

Pertanto, in conclusione, la disposizione del comma 1-sexies, formula in modo diverso un obbligo già esistente in capo agli enti gestori delle infrastrutture interferenti negli attraversamenti stradali ma non introduce alcun nuovo obbligo e quindi non introduce alcun nuovo onere per la finanza pubblica. Al riguardo si precisa gli oneri



di manutenzione ordinaria e straordinaria costituiscono apposita voce del Contratto di programma- parte servizi, proprio in ragione delle competenze attribuite al gestore dell'infrastruttura. Eventuali oneri derivanti da un mero adeguamento della segnaletica potranno essere imputati alla predetta voce di costo, senza che ciò determini pregiudizio per le attività già programmate a legislazione vigente, né necessità di risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare.

L'articolo 17, comma 1, lettera b), modifica l'articolo 40, comma 5, al fine di specificare che il conducente deve arrestare il veicolo in corrispondenza dei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi o del segnale "fermarsi e dare precedenza". Nell'attuale formulazione, la norma prevede l'obbligo di fermarsi di fronte al segnale di "passaggio a livello", senza alcuna ulteriore specificazione e, pertanto, in ogni caso. Tale formulazione si pone in contrasto con l'articolo 147, comma 2, del Codice della strada, che nel caso di passaggi a livello senza barriere o semibarriere impone agli utenti della strada di assicurarsi che nessun treno sia in vista e, in caso affermativo, di attraversare rapidamente i binari e, solo in caso contrario, di fermarsi senza impegnarli. **La norma ha mera finalità di coordinamento e introduce esclusivamente regole di comportamento. Essa, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

L'articolo 17, comma 1, lettera c), introduce la disciplina dei passaggi a livello privi di barriere, mediante l'inserimento di un nuovo comma *2-bis* all'articolo 44 (che attualmente disciplina solo i passaggi a livello provvisti di barriere e semibarriere). In particolare, si prevede che 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 per avvertire in tempo utile del passaggio del treno, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica. Tali dispositivi devono comunque essere installati in caso di visibilità insufficiente.

I costi derivanti dall'attuazione della disposizione sono espressamente posti a carico del gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Come già precisato alla lettera a), gli eventuali oneri derivanti dagli obblighi di cui alla presente lettera c) potranno essere imputati alla predetta voce di costo del Contratto di programma- parte servizi e pertanto non sono necessarie risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare.

L'articolo 17, comma 1, lettera d), sopprime il riferimento alle linee ferroviarie di cui all'articolo 145, comma 7, con riferimento al divieto per il conducente di impegnare il passaggio a livello, qualora non abbia la possibilità di proseguire e sgombrare in tempi rapidi l'area di manovra, in modo da consentire il transito di altri veicoli. La disciplina specifica dell'attraversamento dei passaggi a livello, infatti, è contenuta nell'articolo 147. **La norma ha il fine di assicurare omogeneità e coerenza interna all'articolo e, pertanto, non implica nuovi costi a carico della finanza pubblica.**

L'articolo 17, comma 1, lettera e), apporta modifiche all'articolo 147, disciplinando i comportamenti da tenere in prossimità dei passaggi a livello. Più nel dettaglio:

- il **punto 1** sostituisce il comma 2, ai fini di coordinamento con le modifiche apportate all'articolo 40. Si prevede, in particolare, che gli utenti della strada, prima di impegnare un passaggio a livello privo di barriere o di dispositivi di segnalazione luminosa o acustica, devono assicurarsi, nei casi in cui la segnaletica indichi il solo obbligo di dare la precedenza, che nessun treno sia in vista e, in caso affermativo, attraversare rapidamente il passaggio a livello. In caso contrario, i conducenti devono fermarsi prima della linea di arresto

16

discontinua, senza impegnare il passaggio a livello, e riprendere la marcia dopo il passaggio del treno. Il medesimo obbligo di fermarsi prima della linea di arresto continua e attraversare rapidamente il passaggio a livello è previsto nei casi in cui la segnaletica indichi l'obbligo di fermarsi e dare la precedenza e non vi sia alcun treno in vista;



- il **punto 2** inserisce all'articolo 147 il comma *2-bis* il quale prevede l'obbligo di fermarsi prima della linea di arresto continua in presenza di passaggi a livello privi di barriere, laddove i dispositivi di segnalazione luminosa e/o acustica siano accesi;
- il **punto 3** riformula il comma 3 dell'articolo 147 per disciplinare le ipotesi in cui è vietato l'attraversamento del passaggio a livello, mantenendo il contenuto della norma sostanzialmente inalterato rispetto alla precedente formulazione;
- il **punto 4** apporta modifiche di mero coordinamento al comma *3-bis*, prevedendo che la violazione delle disposizioni di cui ai commi *2-bis* e 3 possa essere rilevata anche mediante dispositivi approvati od omologati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- il **punto 5** inserisce il nuovo comma *3-ter* per disciplinare le modalità di accertamento delle violazioni sopra citate. Nello specifico, la norma prevede il decorso di un lasso di tempo di almeno tre secondi dall'entrata in funzione dei dispositivi di segnalazione luminosa per l'accertamento delle violazioni medesime. La previsione di un tempo minimo di ritardo (pari a tre secondi) nell'avvio del dispositivo di rilevazione delle violazioni rispetto all'attivazione della lanterna rossa ha lo scopo di far assumere a tale intervallo temporale la funzione del giallo semaforico di una lanterna tradizionale. In tal modo, si consente all'utenza veicolare di decidere se attraversare il passaggio a livello in condizioni di sicurezza o arrestare in tempo utile la marcia del veicolo;
- il **punto 6** modifica l'articolo 147, comma 4, al fine di recepire le ulteriori modifiche apportate agli articoli 145 e 147 del presente disegno di legge. Si prevede che gli utenti della strada non devono impegnare un passaggio a livello quando non hanno la possibilità di proseguire e devono, in ogni caso, sgombrare in breve tempo l'attraversamento. Allo scopo di agevolare l'intervento in caso di emergenza, si prevede, altresì, la facoltà per il conducente di portare il veicolo al di fuori dei binari non solo in caso di arresto forzato del veicolo, ma anche in caso di intrappolamento tra le barriere, eventualmente anche abbattendole;
- il **punto 7** riscrive integralmente il comma 5, al fine di inasprire le sanzioni in caso di attraversamento del passaggio a livello in violazione delle disposizioni di cui ai commi 2, *2bis*, 3, lettere a), c) e d) e 4, primo periodo, dell'articolo 147 (consistenti nel pagamento di una somma da euro 200 a euro 800). È esclusa l'ipotesi di violazione delle disposizioni di cui al comma 3, lettera b), cui si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma compresa fra euro 87 ed euro 344;
- il **punto 8** specifica al comma 6, a scopo di coordinamento, che la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida consegue alle violazioni di cui al comma 5, primo e secondo periodo, commesse per almeno due volte in un periodo di due anni;
- il **punto 9**, infine, riscrive il comma *6-bis* al fine di prevedere che l'installazione dei dispositivi automatici di cui al comma *3-bis* è consentita anche al gestore dell'infrastruttura, a sue spese, previa stipula di apposita convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada.

Come già precisato alle lettere a) e c), gli eventuali oneri derivanti dagli obblighi di cui alla presente lettera e) potranno essere imputati alla predetta voce di costo del Contratto di programma- parte servizi e pertanto non sono necessarie risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare.

L'articolo-17, comma 2, prevede, infine, una specifica clausola di invarianza finanziaria ove si specifica che dall'attuazione dell'articolo 9 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e gli enti gestori, i quali provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione.

L'articolo 18, al fine di agevolare la mobilità dei soggetti con disabilità visiva e garantirne gli spostamenti in sicurezza, interviene sull'articolo 41, comma 5, alinea, del Codice della strada, prevedendo la possibilità che gli attraversamenti pedonali semaforizzati siano dotati di segnalazioni acustiche o tattili che agevolino l'individuazione delle segnalazioni medesime.



Trattasi di disposizione a carattere meramente facoltativo che, dunque, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 19 introduce un articolo aggiuntivo, volto ad apportare modificazioni all'articolo 13, comma 17-bis, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21.

Il predetto articolo 13, comma 17-bis, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, ha introdotto disposizioni finalizzate ad assicurare l'omogeneità della normativa nazionale con quella dell'Unione europea in materia di requisiti e di sicurezza delle gallerie ferroviarie del sistema ferroviario, prevedendo l'adozione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 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, per l'approvazione di apposite linee guida finalizzate, per quanto qui di interesse, a garantire un livello adeguato di sicurezza ferroviaria mediante specifiche prescrizioni tecniche di prevenzione e di protezione da applicare alle infrastrutture ferroviarie, nonché di definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie.

Ad oggi, è in corso di definizione l'iter di approvazione delle sopra richiamate linee guida al fine di acquisire le valutazioni di tutte le amministrazioni interessate e procedere alla notifica alla Commissione europea e all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie.

Nelle more, la presente disposizione, al fine di garantire l'accessibilità in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco in caso di incidente, in particolare nelle gallerie ferroviarie di lunghezza superiore a 1000 metri, impone ai gestori di provvedere alla predisposizione di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche e idonee.

A tal fine, si prevede l'adozione, a cura dei gestori, di un programma annuale recante le modalità operative di accesso in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco, elaborato in collaborazione con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco e che tenga anche conto delle specifiche situazioni territoriali. Si precisa che i gestori predispongono i programmi predetti nell'ambito delle risorse disponibili per la gestione e la manutenzione della rete, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Si specifica, infine, che di tali programmi i gestori debbano informare annualmente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

Tenuto conto che si prevede che i gestori assicurino l'accessibilità in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco con oneri a proprio carico, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto trattasi di attività che rientra nelle competenze istituzionale dei soggetti di cui trattasi.

Il **Capo II** reca disposizioni in materia di *safety car – auto di sicurezza*, pannelli con valore prescrittivo e destra rigorosa. Si tratta di norme volte a consentire una efficiente regolazione dei flussi di traffico, a incrementare la sicurezza e a migliorare la comunicazione degli operatori e dei gestori di strade ed autostrade verso i conducenti, soprattutto in situazioni di emergenza o pericolo, come nel caso di incidenti o traffico.

In linea con tali obiettivi, l'**articolo 20, comma 1**, introduce quale misura di regolazione della circolazione stradale un nuovo sistema di rallentamento del flusso veicolare, il cd. **auto di sicurezza - safety-car**, per prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di ostacoli sulla carreggiata.

In particolare, l'**articolo 20, comma 1, lettera a)**, inserisce all'articolo 43, comma 5, del Codice della strada fra le esigenze per le quali gli agenti possono rallentare il traffico dei veicoli, anche in contrasto con la segnaletica esistente o con le norme di circolazione, non solo le esigenze connesse con la fluidità o con la sicurezza della circolazione, ma anche quelle attinenti alla protezione degli operatori stradali (**punto 1**). La norma introduce, inoltre, due nuovi commi all'articolo 43 (**punto 2**).

Nello specifico, il nuovo comma *5-bis* prevede il ricorso ai 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, per la regolazione del traffico 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 altri eventi imprevedibili.

Il comma 5-ter stabilisce che i veicoli di cui sopra devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante con un pannello rettangolare recante la scritta "*auto di sicurezza - safety-car*". La norma demanda, inoltre, ad apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare d'intesa con il Ministero dell'interno, la definizione delle modalità di regolazione del traffico nei casi sopra menzionati, nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.

Si tratta di attività già svolte dagli organi di polizia in ambito autostradale. La disposizione si limita a disciplinare in modo chiaro regole di comportamento di cui sono destinatari gli utenti della strada quando si attua la procedura di *safety car*. Pertanto, dalla stessa non derivano nuovi né maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al contrario, la violazione degli obblighi di comportamento, che viene sanzionata mediante le conseguenti modifiche all'articolo 177 di cui alla lettera c), potrebbe determinare potenzialmente maggiori entrate seppure non quantificabili a priori.

L'articolo 20, comma 1, lettera b), modifica l'articolo 177, in materia di circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze, al fine di coordinarlo con le modifiche introdotte dalla lettera a) di cui al medesimo comma 1 dell'articolo 10.

Nel dettaglio, è inserito il comma 3-bis, che pone il divieto di sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento e regolazione del traffico di cui all'articolo 43, comma 5-bis, introdotto dal presente disegno di legge. Si prevede, altresì, che nelle medesime situazioni i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti impiegati nella procedura (punto 1).

Il nuovo comma 5-bis, in caso di violazione delle disposizioni del comma 3-bis citato, prevede l'applicazione di una sanzione consistente nel pagamento di una somma da euro 167 a euro 665. In ragione della gravità e pericolosità della condotta, tali sanzioni sono equiparate, quanto ad ammontare e sanzioni accessorie, a quelle previste per i conducenti che violano i divieti di sorpasso di cui all'articolo 148 del Codice della strada. In caso di violazione delle previsioni di cui al comma in esame, invece, si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. Se le violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la sospensione è aumentata da tre a sei mesi (punto 2).

Si tratta, per un verso, di disposizioni di coordinamento, per altro verso, di disposizioni di carattere ordinamentale, che introducono regole di comportamento, di cui si è detto alla lettera a) (*safety car*). Esse, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. A ciò si aggiunga che le maggiori entrate per la finanza pubblica derivanti dalla previsione delle nuove sanzioni non possono essere quantificate in questa sede, in quanto dipendono dal numero effettivo di infrazioni poste in essere dagli utenti.

L'articolo 21 disciplina le modalità d'uso dei pannelli a messaggio variabile. In particolare, all'articolo 41 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (che disciplina i segnali luminosi) sono inseriti i commi 19-bis, 19-ter e 19-quater.

Il primo detta prescrizioni al fine di assicurare il regolare funzionamento dei segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e dei segnali a messaggio variabile. Il secondo, invece, 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.

La disposizione è volta a rendere attuabile il valore prescrittivo dei segnali luminosi e dei segnali a messaggio variabile, quando recano indicazioni di pericolo e di prescrizione.

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 dei relativi messaggi. Sul punto si precisa, pertanto, 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 e dalla stessa quindi potrebbero derivare maggiori entrate.

Al fine di tenere conto della possibile presenza sul territorio di utenti che non conoscono la lingua italiana e, dunque, di agevolare la conoscibilità e la comprensione dei segnali a messaggio variabile da parte di tutti gli utenti della strada, si prevede la possibilità di ricorrere alla traduzione in lingua straniera dei predetti segnali, con particolare riferimento ai comuni classificati a vocazione turistica, dove si registrano maggiori flussi di stranieri che non conoscono la lingua italiana. Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale, che introduce una mera facoltà e non un obbligo e da cui, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il comma 19-*quater* prevede, infine, una **specificata 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 umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 22, comma 1, attribuisce ad un apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di prevedere una disciplina di dettaglio che definisca le misure e la specifica segnaletica da installare negli imbocchi delle strade a doppia carreggiata per contrastare il fenomeno del contromano.

La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta maggiori costi a carico del bilancio statale. Ad ogni buon conto, si ribadisce che l'apposizione di segnaletica stradale costituisce un adempimento già svolto dalle amministrazioni competenti, le quali vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 22, comma 2, modifica l'articolo 143, comma 12 del Codice della strada, al fine di prevedere la confisca del veicolo utilizzato in caso di circolazione contromano, quando dalla violazione derivi un incidente grave con morti o lesioni personali gravi o gravissime.

Al riguardo si rappresenta che la disciplina della confisca amministrativa dei veicoli è espressamente prevista all'articolo 213 del Codice della strada, che pone a carico del proprietario o, in caso di sua assenza, del conducente del veicolo o altro soggetto obbligato in solido gli oneri di recupero e custodia del medesimo e, comunque, senza spese per l'erario. Sarà dunque questa la disciplina applicabile, non essendo stato previsto alcun elemento di novità sul punto.

Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale, volta ad introdurre esclusivamente la sanzione accessoria della confisca del veicolo in caso di circolazione contromano, da cui, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 22, comma 3, inserisce un nuovo periodo all'articolo 176, comma 9, del Codice della strada, che disciplina i comportamenti da osservare durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.

Sul punto, si segnala che in base alla normativa vigente risulta particolarmente difficoltoso l'utilizzo di dispositivi automatici di controllo remoto per l'accertamento della violazione del divieto di sorpasso per i mezzi pesanti in autostrada. Al fine di rendere più agevole tale accertamento, dunque, si prevede, nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso, l'obbligo per conducenti di mezzi pesanti di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata. La disposizione si applica qualunque sia il numero di corsie per carreggiata, salvo diversa segnalazione. In questo modo, attraverso i predetti dispositivi è sufficiente documentare l'occupazione della corsia vietata, senza necessità di documentare l'intera manovra di sorpasso.

La disposizione ha carattere ordinamentale in quanto introduce mere regole di comportamento e, dunque, non implica nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Infine, l'articolo 22, comma 4, apporta modifiche all'articolo 20, 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. **La disposizione ha carattere ordinamentale e, dunque, non implica nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**



Il **Titolo IV** interviene sulla disciplina in materia di sosta e circolazione.

Il **Capo I**, in particolare, introduce disposizioni volte a regolamentare la sosta riservata e il sistema di tariffazione.

Nel dettaglio, l'**articolo 23, comma 1, lettera a)**, apporta all'articolo 7 del Codice della strada (che regola la circolazione nei centri abitati) le seguenti modifiche:

- il **punto 1.1** introduce al comma 1, lettera d), la possibilità di riservare spazi di sosta per la ricarica dei veicoli elettrici;
- il **punto 1.2** introduce tra le ipotesi di spazi riservati per la sosta di cui al comma 1, lettera d) anche la fattispecie del cosiddetto "kiss&ride", ovvero le aree destinate all'accompagnamento dei passeggeri in arrivo o partenza da stazioni ferroviarie, porti, aeroporti e altri nodi di interscambio;
- il **punto 1.3** riscrive la lettera f) del comma 1, al fine di riconoscere ai comuni la facoltà di istituire aree di sosta e parcheggi a pagamento. Nello specifico, si demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione delle modalità di riscossione del pagamento, delle esenzioni e dei massimali delle tariffe, previa intesa in sede di Conferenza unificata;
- il **punto 1.4** corregge un refuso al comma 1, lettera g), sostituendo il termine "cose" con quello di "merci", in coerenza con la tipologia di veicolo (categoria N) cui è riservata la sosta per le operazioni di carico e scarico;
- il **punto 2** sopprime il comma 5 che rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche, delle modalità costruttive, della procedura di omologazione e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta. La previsione, infatti, è assorbita dalla modifica introdotta dal punto 4;
- il **punto 3** aggiunge un nuovo periodo al comma 6, al fine di precisare che le aree destinate al parcheggio sono considerate ad uso pubblico anche qualora l'accesso alle medesime sia indiscriminato, ma subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili;
- il **punto 4** integra il comma 8 al fine di risolvere la criticità relativa all'indeterminatezza della quota parte di stalli non assoggettati a tariffazione, prevedendo che i comuni individuino con motivata determinazione la soglia di aree destinate al parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguati stalli non assoggettati al pagamento, anche a limitazione temporale di durata.

In particolare, le disposizioni dei punti dall'1.1. all'1.4. sulla riserva di spazi di sosta riconoscono una mera facoltà in capo ai comuni, che potranno eventualmente provvedervi nell'ambito dei rispettivi equilibri di bilancio.

I punti 2, 3 e 4 configurano disposizioni a carattere ordinamentale, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 23, comma 1, lettera b)**, modifica l'articolo 42 del Codice al fine di ricomprendere, tra i segnali complementari, anche gli interventi sull'infrastruttura, volti alla messa in sicurezza e alla moderazione della velocità e del traffico, a condizione che tali interventi richiedano un segnalamento (colorazione giallo-nera dei rialzi, ecc.).

Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale, a cui non sono ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

L'**articolo 23, comma 1, lettera c)**, interviene sull'articolo 188, comma 3-*bis*, al fine di riconoscere la gratuità della sosta per le persone con disabilità senza condizioni. Si esclude, quindi, la necessità che la sosta gratuita per i disabili sia subordinata all'indisponibilità di stalli a loro riservati.



Si evidenzia, al riguardo, che i comuni sono già titolari del potere di individuare il numero di stalli non a pagamento da riservare alle persone con disabilità e di esentare le medesime dal pagamento per l'occupazione di aree di sosta o di parcheggio a pagamento, ai sensi dell'articolo 11 del D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503. Tale norma stabilisce che, nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, muniti di dispositivi di controllo della durata della sosta ovvero con custodia dei veicoli, devono essere riservati gratuitamente ai detentori del contrassegno almeno 1 posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili.

L'articolo 23, comma 2, con riferimento alla disposizione che prevede la gratuità della sosta per i disabili, chiarisce che resta fermo quanto previsto dall'articolo 1, comma 1-ter, secondo periodo, del D.L. n. 121/2021, ai sensi del quale "Nell'eventualità in cui dall'attuazione del comma 1, lettera f), derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestata dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate."

L'articolo 24, comma 1, lettera a), apporta ulteriori modifiche all'articolo 7 del Codice della strada, con la finalità di introdurre una nuova disciplina della sosta. Nello specifico:

- il **punto 1** interviene sul comma 14, prevedendo che nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria indicata nel primo periodo di tale comma è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore per il quale si protrae la violazione. Nel caso di violazione della sosta avente limitazione temporale di durata, la sanzione amministrativa consiste nel pagamento di una somma da euro 26 a euro 102. Nel caso in cui tale violazione si protragga nel tempo, la sanzione stessa è calcolata 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 indicati;
- il **punto 2** introduce il comma 14-bis che estende la sanzione del pagamento di una somma da euro 83 a euro 102 di cui al secondo periodo del comma 14 del medesimo articolo 7 anche all'ipotesi di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9 di tale articolo, per il mancato pagamento dell'intera somma prevista. Si disciplinano, inoltre, le modalità di recupero della tariffa non corrisposta. Il nuovo comma 14-ter, invece, detta la disciplina applicabile alla sanzione sopraddetta nel caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al citato comma 9 per insufficiente pagamento della somma prevista. Anche in tal caso, si disciplinano le modalità di recupero della tariffa non corrisposta. Infine, il comma 14-quater, al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati al comma 14-ter, lettere b) e c), prevede la maggiorazione delle sanzioni per l'importo corrispondente alla tariffa non corrisposta; *in particolare, si prevede che la sanzione pecuniaria dovuta in caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9 del citato articolo 7 (c.d. ZTL), nei casi di mancato pagamento della tariffa e al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, è maggiorata di una somma corrispondente alla tariffa dell'intero periodo tariffato per giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Gli introiti derivanti dalla predetta maggiorazione sono vincolati quindi alla destinazione già fissata dal citato articolo 208, pertanto si tratta di somme che restano acquisite alle casse comunali ma per i quali si applicano i vincoli di destinazione previsti a normativa vigente dal richiamato articolo 208, con particolare riguardo al loro utilizzo nell'ottica di garantire la sicurezza stradale. La stessa previsione è inserita nel nuovo comma 14-ter, che disciplina il caso di pagamento insufficiente con riferimento alla stessa fattispecie disciplinata dal suddetto comma 14-bis nonché al comma 15, che disciplina la sosta tariffata di cui al comma 1, lettera f) dell'articolo 7 del codice della strada.*
- il **punto 3** sostituisce il comma 15, al fine di estendere le sanzioni di cui al comma 14, primo periodo, anche al caso di violazione della sosta tariffata di cui al comma 1, lettera f). Si definiscono, altresì, al nuovo comma 15-bis, introdotto dal **punto 4**, le modalità di recupero della tariffa non corrisposta.

L'articolo 24, comma 1, lettera b), accogliendo le richieste emerse in sede di Conferenza Unificata, inasprisce le sanzioni pecuniarie e accessorie previste per le fattispecie di sosta e fermata vietate dall'articolo 158 del Codice della strada. In particolare:



- il **punto 1** modifica le sanzioni pecuniarie di cui al comma 4-bis previste in caso di violazione della sosta riservata ai disabili, elevandole, per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote, a 165-660 euro, e per i restanti veicoli a 330-990 euro;
- il **punto 2** interviene sul comma 5, apportando le modifiche necessarie a recepire le novità introdotte dal nuovo comma 5-bis;
- il **punto 3** introduce il comma 5-bis, prevedendo un inasprimento della sanzione amministrativa pecuniaria stabilita per la fattispecie di cui al comma 1, lettera f), relativa alla violazione del divieto di sosta e di fermata sulle intersezioni, e per quelle di cui al comma 2, lettere d) e h), relative alla violazione del 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. Tali fattispecie, originariamente ricomprese al comma 5 e punite con la sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra 41-168 euro per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e tra 87-344 euro per i restanti veicoli, vengono ora elevate, rispettivamente, a 87-328 euro e 165-660 euro.

Le disposizioni comportano un irrigidimento dell'apparato sanzionatorio e, pertanto, dall'irrogazione delle predette sanzioni potrà derivare gettito aggiuntivo per la finanza pubblica.

L'articolo 25 è volto a consentire alle regioni, alle province autonome di Trento e Bolzano, agli enti proprietari e ai gestori delle infrastrutture stradali interessate l'istituzione di zone a traffico limitato territoriali per straordinarie e motivate esigenze connesse alla tutela di particolari ambiti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO. Si precisa, al riguardo, che la possibilità di prevedere zone a traffico limitato, apponendo la relativa segnaletica e disponendo i relativi controlli, rientra nell'ambito delle attività istituzionali degli enti citati. Si rileva, comunque, che la limitazione è molto stringente ed è circoscritta ai casi in cui risulti necessario tutelare zone patrimonio UNESCO, ragione per la quale l'applicazione pratica della disposizione ha valenza limitata ed eventuale.

Si prevede, inoltre, che l'accesso alle zone a traffico limitato per le categorie autorizzate non possa in ogni caso essere a titolo oneroso e si prevede una sanzione amministrativa in caso di trasgressione. La previsione di una sanzione in caso di accesso non autorizzato alle zone a traffico limitato in oggetto potrà comportare maggiori entrate per gli enti territoriali interessati, non quantificabili in questa sede in ragione dell'aleatorietà delle violazioni e delle relative sanzioni. Neppure è quantificabile in questa sede una eventuale riduzione dei proventi, posto che è rimessa alla discrezionalità degli enti medesimi l'individuazione delle categorie di soggetti autorizzati all'accesso alle predette zone.

Si precisa, altresì, che il parere reso dai Prefetti ai fini dell'istituzione delle zone a traffico limitato non ha carattere vincolante ed è limitato ai soli aspetti di sicurezza della circolazione stradale.

Trattasi di disposizione avente carattere ordinamentale, dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 26 introduce una modifica all'articolo 27, comma settimo, della legge 24 novembre 1981, n. 689, in tema di entità della maggiorazione in caso di ritardo nel pagamento della sanzione pecuniaria, stabilita dal comma sesto del medesimo articolo in 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. Mediante la presente disposizione si prevede che l'importo della maggiorazione, comprensiva degli interessi eventualmente previsti dalle disposizioni vigenti, non possa essere comunque superiore ai tre quinti dell'importo base della sanzione stessa. Dal punto di vista finanziario, la presente disposizione, finalizzata a stabilire un importo massimo della maggiorazione della sanzione in caso di ritardo del pagamento, in ossequio al principio di proporzionalità, non è suscettibile di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto detta maggiorazione non viene esclusa ma viene prevista fino a una soglia massima, allo scopo di evitare, tra l'altro, uno sproporzionato accumulo di interessi determinati, tra l'altro, dai termini di trasmissione del ruolo all'agente della riscossione. Poiché, inoltre, essa si limita a stabilire – a garanzia degli utenti della strada - un tetto massimo per la maggiorazione delle sanzioni amministrative per violazione delle disposizioni del Codice, ma non ad escludere la predetta maggiorazione, si ritiene che essa non possa ridurre l'efficacia deterrente delle sanzioni previste e, dunque, comportare un rallentamento dei pagamenti, comunque non prevedibile ex ante.



Il **Capo II** disciplina la circolazione in casi particolari. Esso, inoltre, detta principi e criteri direttivi per l'esercizio della delega in materia di circolazione.

L'**articolo 27** reca disposizioni in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade.

In particolare, al **comma 1**, si interviene nuovamente sull'articolo 7 del Codice della strada, modificando il comma 1 al fine di introdurre disposizioni finalizzate a disciplinare le modalità di limitazione della circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli nei casi in cui risulti necessario congiuntamente ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio culturale nel rispetto comunque delle esigenze di mobilità dei residenti e della tutela della produzione.

Si inserisce inoltre il comma 10-bis che prevede in capo ai comuni l'obbligo di comunicazione, con un preavviso di almeno 24 ore, dell'entrata in vigore dei divieti o delle limitazioni alla circolazione disposte con carattere di urgenza.

Inoltre, al **comma 2**, si interviene sull'articolo 16 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introducendo il comma aggiuntivo 1-bis al fine di introdurre specifiche fattispecie di deroga alla disciplina del divieto di edificabilità per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie, **ovvero** in presenza di 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. Al riguardo si precisa che, nella formulazione vigente il suddetto articolo 16 e gli articoli 26 e seguenti del regolamento di esecuzione e attuazione del Codice di cui al D.P.R. n. 495 del 1992 pongono un divieto di edificabilità assoluto e inderogabile nell'ambito della fascia di rispetto autostradale per una distanza di 60 metri fuori dai centri abitati e 30 metri all'interno dei centri abitati oppure nelle aree fuori previste come edificabili dagli strumenti urbanistici.

Ai proprietari dei fondi all'interno di queste fasce di rispetto è quindi fatto divieto di eseguire lavori di movimento terra (aprire canali, fossi ed eseguire escavazioni) e di costruire, ricostruire o ampliare edificazioni di qualsiasi tipo. Tale distanza minima è volta ad assicurare il prioritario interesse pubblico alla sicurezza del traffico e all'incolumità delle persone, ad assicurare l'esecuzione di lavori di manutenzione, la realizzazione di opere accessorie e di ampliamento della sede stradale, che sarebbero impediti dalla presenza di edificazioni o manufatti prossimi alla sede stradale.

Ciò posto, appare opportuno segnalare che vi sono fattispecie in cui - per le condizioni orografiche particolari del territorio - le suddette norme portano a conseguenze assolutamente assurde e ingiuste. La disposizione è pertanto finalizzata ad ovviare a tali problematiche ed evitare che venga imposta alla proprietà privata una limitazione del tutto scissa da qualunque interesse pubblico.

Al fine di garantire l'esatta comminazione delle sanzioni previste dal comma 4, dell'articolo 16, sarà opportuno procedere alla lettura del combinato disposto del comma 1, delle disposizioni introdotte dal nuovo comma 1-bis e dalla disciplina del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti recante le specifiche ipotesi derogatorie. Tale decreto, pertanto, individuerà puntualmente le deroghe ai divieti individuati al comma 1 dell'articolo che, conseguentemente, saranno esclusi dalle predette sanzioni.

Le disposizioni non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 28 è volto ad estendere la competenza a disciplinare la circolazione stradale nei porti al Presidente dell'Autorità di sistema portuale, laddove istituita.

Trattasi di disposizione avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 29 interviene modificando il primo periodo del comma 1 dell'articolo 57 (macchine agricole) del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. In particolare, la disposizione mira, da un lato, a definire le macchine agricole quali 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, dall'altro, a specificare e perimetrare i casi in cui le stesse possono, in quanto veicoli, circolare su strada. La norma risulta, pertanto, di carattere ordinamentale e dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 30 interviene sulla disciplina della locazione senza conducente di cui all'articolo 84 del Codice della Strada. In particolare, si modifica il comma 3-bis (lettera a), al fine di consentire alle imprese autorizzate all'esercizio della professione di trasporto di persone di stipulare contratti di locazione anche con imprese locatarie stabilite in un altro Stato membro dell'Unione europea. Ciò a condizione che gli autobus oggetto di locazione risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro. Tale facoltà, in base alla normativa vigente, è ammessa esclusivamente nell'ambito del trasporto merci per conto di terzi.

Si interviene, altresì, sul comma 4 (lettera b), al fine di includere nel novero dei veicoli che possono essere destinati alla locazione senza conducente tutti i veicoli adibiti al trasporto di persone, aventi anche più di nove posti compreso quello del conducente (e cioè gli autobus), e non solo quelli di linea di cui all'articolo 87, comma 2 del Codice.

Poiché si limita a disciplinare condizioni e requisiti per la stipula di contratti di locazione senza conducente per il trasporto di persone, la disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 31, in aderenza a quanto previsto dall'articolo 13, comma 1, lettera m) del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, l'emendamento – tenuto conto della specificità del trasporto di valori e/o denaro - elimina l'obbligo di cronotachigrafo di cui all'articolo 179, comma 1, del Codice della Strada per i veicoli adibiti a tale tipologia di trasporto, avvalendosi della facoltà riconosciuta dal citato articolo 13 del Regolamento n. 561/2006.

Al riguardo, si evidenzia che il decreto del Ministero dei trasporti del 20 giugno 2007, in materia di esenzione dall'obbligo di rispetto dei tempi di guida e di riposo nel settore dei trasporti stradali e dall'obbligo di dotazione ed uso dell'apparecchio di controllo previsto dal regolamento (CEE) 3821/85, all'articolo 1 già prevede l'esenzione della disciplina sopra richiamata per talune categorie di veicoli, e precisamente:

- *veicoli o una combinazione di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati da fornitori di servizi universali di cui all'articolo 2, paragrafo 13, della direttiva 97/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qualità del servizio per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale (lettera d, primo trattino del regolamento (CE) n. 561/2006);*
- *veicoli impiegati nell'ambito di servizi fognari, di protezione contro le inondazioni, di manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, di manutenzione e controllo della rete stradale, di nettezza urbana, dei telegrafi, dei telefoni, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio (lettera h del regolamento (CE) n. 561/2006);*
- *veicoli speciali che trasportano materiale per circhi o parchi di divertimenti (lettera j del regolamento (CE) n. 561/2006);*
- *veicoli impiegati per la raccolta del latte nelle fattorie e la restituzione alle medesime dei contenitori di latte o di prodotti lattieri destinati all'alimentazione animale (lettera l del regolamento (CE) n. 561/2006).*

La presente disposizione estende la medesima disciplina anche ai veicoli adibiti ai trasporti di valori e/o denaro, avvalendosi, come anzidetto, di una facoltà di deroga espressamente consentita dall'ordinamento europeo.

Trattasi, pertanto, di disposizione di carattere ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



L'articolo 32 aggiunge l'articolo 15-bis, che interviene sul decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, in materia di pianificazione della qualità dell'aria sostituendo integralmente il comma 2-ter dell'articolo 1, al fine di precisare che il decreto ivi previsto deve individuare le modalità di accesso agevolate dei veicoli di interesse storico e collezionistico alle aree soggette alle limitazioni della circolazione in ragione dell'esigenza ambientale di ridurre l'inquinamento. In particolare, rispetto alla formulazione vigente si espunge il periodo che rinvia al decreto anche l'individuazione di adeguate percorrenze chilometriche, posto che tale previsione ha scontato criticità a livello applicativo non essendo possibile tale individuazione per alcune tipologie dei veicoli in argomento.

Trattasi di disposizione avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 33 modifica l'articolo 8, comma 1, del Codice della strada, al fine di prevedere che il provvedimento di limitazione della circolazione nelle piccole isole sia adottato dal Presidente della Regione territorialmente competente, sentite le prefetture, anziché dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come previsto dalla vigente disposizione.

La disposizione ha carattere ordinamentale e da essa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 34 interviene sull'articolo 56 del Codice della strada al fine di prevedere che anche i rimorchi dei motoveicoli di cui all'articolo 53 del Codice della strada (motocicli; motocarrozette; motoveicoli per trasporto promiscuo; motocarri; mototrattori; motoarticolati) siano considerati parti integranti di questi, purché rientranti nei limiti di sagoma e di massa previsti dagli articoli 61 e 62 del Codice della strada.

Trattasi di disposizione avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **Titolo V** è appositamente dedicato ad una norma di delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale e la delegificazione di materie tecniche che necessitano di aggiornamenti frequenti.

L'articolo 35 reca principi e criteri direttivi per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale, tramite l'adozione di uno o più decreti legislativi di modifica al Codice della strada.

Nel dettaglio, la delega per la riforma del Codice della strada si propone:

- la riscrittura di un "Codice breve" recante disposizioni definitorie, comportamentali e sanzionatorie in materia della circolazione stradale, nonché l'assetto delle competenze dei vari soggetti coinvolti;
- il coordinamento tra disposizioni che, per effetto di una stratificazione di interventi normativi d'urgenza, pur incidendo sulla medesima materia, non risultano sistematicamente collocate e, talora, si sovrappongono a norme regolamentari di derivazione europea;
- la delegificazione delle disposizioni del Codice vigente che, in quanto suscettibili di frequenti aggiornamenti per esigenze di adeguamento alle evoluzioni tecnologiche ovvero a disposizioni europee, richiedono uno strumento di produzione normativa che consenta tempi più rapidi e procedure più snelle rispetto a quelle proprie di norme di rango primario;
- la riforma della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità, dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea.

In particolare, l'articolo 35, al **comma 1**, disciplina il procedimento di adozione dei decreti delegati.

In particolare, si prevede che, ai fini della successiva trasmissione alle Camere, i testi degli schemi di decreto legislativo adottati in attuazione della delega siano corredati da un testo a fronte tra la normativa vigente e le modifiche ad essa apportate.

Il termine entro cui le Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari possono esprimersi sulle osservazioni del Governo è fissato in sessanta giorni.



Si introduce una clausola di salvaguardia per la quale, qualora il termine previsto per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti cada nei quaranta giorni precedenti la scadenza del termine previsto per l'esercizio della delega o successivamente, la scadenza medesima è prorogata di centoventi giorni.

Si prevede, altresì, che il Governo, qualora non intenda conformarsi al parere parlamentare, trasmette nuovamente i testi alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Conseguentemente, si fissa il termine entro cui le Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari possono esprimersi sulle osservazioni del Governo in venti giorni.

Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale, che incide esclusivamente sui termini e le modalità di esercizio della delega, da cui pertanto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il **comma 2** reca i principi e i criteri di carattere generale per l'esercizio della delega:

- *la lettera a), introduce il riferimento al miglioramento della trasparenza dell'azione amministrativa, alla digitalizzazione ed automazione delle procedure, con particolare riguardo a quelle relative ai veicoli pesanti, quali immatricolazione, passaggio di proprietà, revisioni periodiche e certificazioni relative, ad esempio, al trasporto merci a temperatura controllata o merci pericolose. Si evidenzia, sotto il profilo finanziario, che le procedure predette sono già digitalizzate, ma si rendeva necessario chiarire in delega che nel nuovo codice la disciplina sarà volta a garantire la totale trasformazione digitale di tutte le procedure. Si ribadisce che trattasi di attività già svolta dalla competente Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che attinge per tale attività ai capitoli 1276 e 1277 di pertinenza del medesimo Ministero;*
- *la lettera c) precisa che il riassetto delle competenze tra gli enti istituzionali, ferme restando le competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità, debba avere riguardo all'esigenza – laddove si prevedessero limitazioni di circolazione - 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. Poiché la disposizione si limita a definire un criterio cui deve ispirarsi il riassetto delle competenze degli enti istituzionali si tratta di disposizione di carattere ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;*
- *la lettera d) prevede iniziative di sensibilizzazione degli studenti in luogo di attività formative nelle scuole. Si evidenzia, al riguardo, che la sostituzione di iniziative di sensibilizzazione in luogo di attività formative non è di per sé suscettibile di determinare oneri, in quanto si ritiene che una attività formativa possa ricomprendere anche iniziative di sensibilizzazione. È evidente che – nell'ambito dell'autonomia didattica – le scuole potranno adottare tali iniziative nell'ambito delle risorse disponibili. La delega si limita a promuoverle e suggerirle nell'ambito dell'attività formativa scolastica che gli istituti di ogni ordine e grado già assicurano. Dalla disposizione, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico dello Stato.*

Il **comma 3** individua, più nel dettaglio e per ogni singolo ambito di intervento, i principi e i criteri direttivi per l'adozione dei decreti in argomento.

Si rappresenta che la Commissione in sede referente ha modificato la lettera f), prevedendo, altresì, l'armonizzazione delle disposizioni del codice della strada con la disciplina concernente gli illeciti penali e amministrativi di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che hanno effetti sulla sicurezza della circolazione stradale (punto 4), nonché la revisione della disciplina in materia di destinazione dei proventi derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada, tenuto conto anche degli esiti delle relazioni predisposte dagli enti locali con particolare riferimento ai proventi derivanti dalla violazione dei limiti di velocità, al fine di assicurarne la destinazione ad interventi di riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale (punto 5). Si segnala che dalle disposizioni non derivano nuovi né maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto il punto 4 si limita a garantire un migliore coordinamento della normativa vigente, mentre il punto 5 interviene esclusivamente sulla destinazione degli introiti derivanti dalle "sanzioni al codice della strada" senza incidere sul quantum delle stesse. In sostanza, i decreti delegati si limiteranno a prevedere da quali soggetti (Stato, Comuni, Regioni o Provincie) saranno "incassate" le



multe e quale dovrà essere la destinazione dei proventi da sanzioni, precisando, al riguardo, la necessità di assicurarne la destinazione prioritaria ad interventi di riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale.

La Commissione in sede referente ha, inoltre, integrato il criterio direttivo di cui alla lettera i), relativo alla ridefinizione della disciplina della circolazione dei velocipedi e di quella dei veicoli, prevedendo, al fine di perseguire l'obiettivo della sicurezza della circolazione e di prevenire gli incidenti stradali, anche l'obbligo di utilizzo, fra gli altri sistemi di protezione personale, del giubbotto riflettente salvavita. Trattasi, pertanto, di disposizione di carattere ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con riferimento alla lettera s), relativa alla previsione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete autostradale nel periodo invernale, è stato previsto che l'ente proprietario o il concessionario di autostrade, in presenza di manifestazioni atmosferiche di particolare intensità, possa imporre, in alternativa all'utilizzo di pneumatici invernali, anche idonei dispositivi supplementari di aderenza per gli pneumatici (c.d. catene). Trattasi, pertanto, di disposizione di carattere ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Fra i principi e criteri direttivi della delega in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali (lettere l) e t)), è stata prevista la possibilità di apposizione della terza fascia sui guard rail ove prevista, al fine di incentivare la produzione e installazione di sistemi per proteggere gli utenti vulnerabili della strada. Si precisa che anche a normativa vigente è fatto obbligo di dotare le infrastrutture stradali di adeguati sistemi di protezione, che viene richiamata in delega solo al fine di armonizzare la disciplina vigente facendola rientrare in un unico "corpus" giuridico. Trattasi di disposizione da cui non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Infine, la lettera aa), che prevede la razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida dei veicoli, con semplificazione delle procedure e coordinamento delle competenze dei vari soggetti intervenienti, garantendo la tutela degli interessi coinvolti e in particolare della sicurezza individuale e collettiva, anche assicurando un'adeguata attività formativa, è stata integrata al fine di precisare che l'attività formativa può avvenire anche mediante l'ausilio di simulatori di guida e che essa deve avere ad oggetto, tra l'altro, l'attività di primo soccorso. Trattasi, pertanto, di disposizione di carattere ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La Commissione in sede referente ha peraltro introdotto i seguenti nuovi criteri di delega:

- *lettera b), finalizzata a promuovere la 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. In tale ottica, si fa espresso riferimento anche alla necessità di procedere agli opportuni adeguamenti terminologici. Trattasi, pertanto, di disposizione avente carattere ordinamentale che non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*
- *lettera c), volta ad armonizzare le disposizioni del codice con la disciplina in materia di disabilità, prevedendo una revisione della disciplina della circolazione delle macchine per uso di persone con disabilità, tenuto conto dell'evoluzione delle norme tecniche di settore, al fine di rimuovere gli ostacoli alla libertà di circolazione stradale degli utenti della strada con disabilità, promuovendo, al contempo, la massima tutela dei medesimi. Il criterio di delega introdotto in sede referente è finalizzato esclusivamente a rivedere, in chiave di mera semplificazione delle procedure, la disciplina della circolazione delle macchine per uso di persone con disabilità, sia con riferimento alle regole di condotta sia con riferimento ad eventuali semplificazioni relative ai procedimenti di approvazione dei dispositivi di adattamento. Sotto il profilo finanziario, si evidenzia che l'attuazione del criterio di delega potrà garantire una maggiore efficienza dei procedimenti e un risparmio in termini di riduzione dei termini procedurali per l'utenza con disabilità.*
- *lettera g), che prevede la semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali, anche attraverso una disciplina semplificata per eventuali atti di preavviso di accertamento e conseguenti pagamenti. Ciò al fine 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. Al riguardo, si precisa che il criterio di delega è finalizzato a disciplinare in chiave semplificata le procedure di notifica mediante strumenti che sono già in possesso dei soggetti preposti alla relativa attività. Nella sostanza, è stato necessario inserire il criterio per consentire una organica disciplina all'interno del nuovo codice, semplificata rispetto a quella vigente, anche nell'ottica di ridurre costi di riproduzione su carta nonché i tempi (agevolando anche la riscossione ed evitando di incorrere in decadenze) con potenziali risparmi che però non sono quantificabili a priori, stante l'aleatorietà degli accertamenti.

- *lettera h), che prevede la 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. Trattasi di disposizione avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. La stessa, infatti, è finalizzata al riordino di una materia complessa che – a normativa vigente – presenta notevoli criticità anche ai fini dell'agevole riscossione delle sanzioni da parte degli enti proprietari in caso di conducente residente all'estero per il quale soprattutto non si proceda a contestazione immediata.*
- *lettera o), che prevede il 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. Trattasi, pertanto, di disposizione avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*
- *lettera u), che prevede la 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. Trattasi, pertanto, di disposizione avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*
- *lettera bb), che prevede il riordino e la semplificazione della disciplina relativa alla conferma di validità della patente di guida per conducenti con disabilità, diabetici ed affetti da patologie neurologiche. Sul punto si precisa che l'attività finalizzata alla conferma di validità è già svolta a normativa vigente dalle commissioni mediche locali e che il criterio di delega si limita a precisare che tale disciplina dovrà essere rivista in chiave di una maggiore semplificazione a favore di alcuni soggetti affetti da patologie specifiche che oggi incontrano ostacoli per ottenere il rinnovo della patente di guida, anche nei casi in cui la patologia si sia stabilizzata e non determini criticità ai fini della conferma del titolo abilitativo.*
- *lettera cc), che prevede il riordino e la 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. La previsione si limita a chiarire che la revisione della disciplina sia in materia di motorizzazione che di circolazione stradale nonché il riordino delle commissioni mediche locali debba avvenire in chiave di mera semplificazione. Per quanto riguarda, in particolare, l'attività delle predette commissioni, si precisa che la remunerazione delle relative funzioni, eventualmente svolte anche da centri sanitari accreditati, è sempre corrisposta dal soggetto che la richiede. A titolo esemplificativo, sarà il soggetto che richiede il rilascio del certificato cd. CML per eventuale rilascio o rinnovo della patente di guida a sostenere il relativo onere. Non si incide, peraltro, su tali costi. Al contrario, la semplificazione potrebbe anche ridurli in termini di oneri complessivi.*
- *lettera ee), che prevede la reimmatricolazione dei veicoli esteri in uso a persone o imprese aventi residenza o sede in Italia, scaduto un arco temporale minimo di permanenza nel territorio italiano. Ciò al fine di sottoporre i veicoli esteri utilizzati in Italia in forma stabile agli stessi vincoli assicurativi previsti per i veicoli nazionali. Trattasi, pertanto, di disposizione avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

Il **comma 4** autorizza il Governo ad adottare, entro un anno dalla data di entrata in vigore dei suddetti decreti legislativi, uno o più regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per la



disciplina prevista dal Codice della strada, dal relativo regolamento di esecuzione e di attuazione di cui al d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 e dalle altre norme vigenti, nelle materie più specificamente tecniche indicate dalla lettera a) alla lettera l) del medesimo comma 4.

Con particolare riferimento alla lettera l) del predetto comma 4, la Commissione in sede referente ha introdotto una modifica volta a prevedere che siano oggetto di delegificazione anche i procedimenti di cancellazione dai pubblici registri dei veicoli soggetti a fermo amministrativo. Trattasi, pertanto, di disposizione avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Inoltre, è stata introdotta una modifica volta a garantire che il Governo tenga conto, in sede di delegificazione della materia relativa alle procedure di omologazione dei veicoli di cui alla lettera p), delle sperimentazioni nazionali ed internazionali sui veicoli che adottano sistemi di guida autonoma, che sono soggetti a frequenti cambiamenti in ragione dello sviluppo tecnologico e che, pertanto, necessitano di maggiori interventi normativi di aggiustamento e flessibilità. Trattasi, pertanto, di disposizione avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La Commissione ha infine introdotto, tra le materie oggetto di delegificazione, anche:

- *la lettera e), relativa all'adeguata regolamentazione della durata minima della luce gialla semaforica per le nuove installazioni delle lanterne semaforiche, comprendendo altresì l'apposizione di dispositivi per la visualizzazione del tempo residuo di accensione della luce. Trattasi di disposizione avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. La stessa riguarda, infatti, le nuove installazioni e non determina oneri di adeguamenti a carico degli enti proprietari, mentre i costruttori potranno adeguare la progettazione per i nuovi dispositivi.*
- *la lettera g), in materia di disciplina di dispositivi innovativi di segnalazione di emergenza stradale, che è soggetta a frequenti cambiamenti, legati all'innovazione tecnologica, e che pertanto necessita di maggiore flessibilità. Trattasi, pertanto, di disposizione avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*
- *la lettera n), relativa alle autorizzazioni e alla collocazione, lungo le strade o in vista di esse, della pubblicità, con la previsione di congrui tempi di durata delle medesime e l'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. La materia citata è oggetto di delegificazione, in quanto soggetta a frequenti mutamenti, necessitando, pertanto, di una disciplina semplificata. Conseguentemente, il riferimento alla pubblicità è stato espunto dalla lettera m). Trattasi di disposizione avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*
- *la lettera s), concernente l'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. Trattasi, pertanto, di disposizione avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

Con riferimento alle disposizioni per favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici ed elettronici (lettera r), comma 3), alla disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose (lettera d), comma 4), nonché alla disciplina del processo di trasformazione digitale esteso progressivamente a tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema nazionale integrato dei trasporti e ad altre infrastrutture di completamento (lettera q), comma 4), si evidenzia quanto segue:

- *la lettera r), comma 3, si limita a prevedere l'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. Non è possibile quantificare in questa sede l'impatto economico della disposizione in oggetto, considerato che non si prevede l'introduzione di una misura specifica, ma si tratta di una disposizione di principio, volta ad agevolare la diffusione di sistemi elettronici e telematici a fini di sicurezza stradale. Da un lato, dunque, in sede di attuazione della delega sarà possibile individuare in maniera dettagliata tali misure incentivanti (che potrebbero, ad esempio, assumere la forma di contributi economici, agevolazioni fiscali, e così via) e, dunque, indicare i*



relativi oneri e la connessa copertura; dall'altro lato, per quanto attiene all'uso di etilometri monouso obbligatori, si evidenzia che gli organi preposti ai controlli su strada già dispongono di tali apparecchiature strumentali, sicché ad un loro eventuale incremento o ad una loro sostituzione, comunque non prevedibili ex ante in quanto subordinate a valutazioni di opportunità anche da un punto di vista finanziario, si potrà provvedere nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente; nel caso, invece, di obbligo di uso di etilometri obbligatori da parte di conducenti di veicoli ovvero altri soggetti quali i proprietari di locali commerciali che vendono sostanze alcoliche, comunque dalla disposizione non derivano nuovi oneri per la finanza pubblica, essendo i costi di uso di tali strumenti a carico dei medesimi soggetti citati;

- *la lettera d), comma 4, prevede una delegificazione della disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici. Al riguardo, si rappresenta che la disposizione si limita a prevedere una revisione della disciplina manutentiva, dalla quale, verosimilmente, si può attendere un risparmio di spesa per lo Stato. L'attività manutentiva cui la norma fa riferimento, infatti, rientra nelle attività ordinariamente svolte dagli enti proprietari delle strade e consente di evitare una rapida obsolescenza degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, con un abbattimento dei costi legati ad una loro eventuale sostituzione; inoltre, la norma esplicita espressamente la necessità di ridurre i consumi energetici.;*
- *la lettera q), comma 4, prevede una delegificazione della 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 elevato livello di automazione e connessione che le percorrono. Al riguardo, si rappresenta che la norma si limita a rimettere a norme di rango secondario la definizione del processo di trasformazione digitale del Sistema nazionale integrato dei trasporti, soggetto ad una successiva attività di programmazione, sicché non è possibile indicare allo stato attuale gli interventi che la futura disciplina prevedrà, gli investimenti a tal fine necessari e i relativi canali di finanziamento, nell'ambito delle risorse disponibili finalizzabili allo scopo (disponibilità rinvenienti da revisione di spesa, Fondo per lo Sviluppo e la Coesione, fondi regionali e locali di cofinanziamento, anche a valere sui Fondi europei, e così via, come peraltro indicato dal citato Documento di economia e finanza del 2017). Si evidenzia, ad ogni buon conto, che la disposizione si inserisce in un contesto di interventi già da tempo avviati, sicché essa si limita a rimarcare la necessità di proseguire in tale direzione, anche al fine di consentire un allineamento delle infrastrutture nazionali agli standard definiti a livello europeo (si veda, a titolo esemplificativo, la "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" della Commissione europea del 9 dicembre 2020). Trattasi, dunque, di una disposizione di carattere ordinamentale, di principio, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

Al **comma 5**, si prevede l'abrogazione, con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al comma 4, delle norme di legge che disciplinano le materie elencate al medesimo comma 4. Il **comma 6** prevede che il Governo adotti, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della citata legge n. 400 del 1988, ogni altra disposizione integrativa o correttiva necessaria al fine di coordinare il regolamento di cui al d.P.R. n. 495 del 1992, di esecuzione e attuazione del Codice della strada, con le modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti di cui all'articolo in esame.

Il **comma 7**, infine, dispone che con uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti siano stabilite le istruzioni tecniche attuative relative ai procedimenti amministrativi introdotti o modificati dai regolamenti di cui ai commi 4 e 6 e, previo parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, siano previste misure finalizzate alla dematerializzazione della documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate del Centro elaborazione dati del medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.



Il **comma 8** autorizza il Governo, entro tre anni dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di attuazione della delega, ad adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative o correttive degli stessi. Come meglio specificato in relazione alla clausola di invarianza finanziaria di cui all'articolo 18, comma 2, allo stato non è possibile prevedere una quantificazione degli oneri derivanti dall'adozione dei suddetti decreti legislativi, in relazione ai quali l'eventuale copertura sarà individuata all'atto di emanazione dei medesimi decreti.

Il **comma 9** prevede una specifica clausola di invarianza finanziaria, ove si stabilisce che dall'attuazione dell'articolo 35 non devono derivare 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.

Si dispone, inoltre, in linea con quanto previsto dall'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che nell'ipotesi di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, i decreti legislativi adottati in attuazione della delega siano emanati successivamente o contestualmente alla data di entrata in vigore dei provvedimenti legislativi con cui sono stanziati le risorse finanziarie necessarie. Al riguardo si precisa, con particolare riferimento alla previsione del ricorso alla disciplina prevista dall'art. 17 comma 2, della legge n. 196 del 2009, che i contenuti della delega di cui all'articolo 17 non consentono all'attualità di pervenire ad una quantificazione degli oneri derivanti dall'adozione dei decreti legislativi. In particolare, gli obiettivi e le finalità della delega prevedono l'adozione di misure finalizzate alla promozione di attività formative nelle scuole di ogni ordine e grado, all'incremento della tutela dell'utenza debole della strada, alla diffusione di sistemi telematici ed elettronici (ivi compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori) e alla progressiva trasformazione digitale di tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, i cui eventuali oneri per la finanza pubblica non sono quantificabili puntualmente *ex ante*.

L'**articolo 36**, al fine di dare attuazione alle previsioni recate dalla legge in esame, prevede, al **comma 1**, che 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.

Il **comma 2** reca la **clausola di invarianza finanziaria, prevedendo che le amministrazioni provvedono agli adempimenti di rispettiva competenza con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.**





*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

