

XVII legislatura

**Dossier del Servizio Studi  
sull'A.S. n. 1638**

"Delega al Governo per la  
riforma del codice della  
strada, di cui al decreto  
legislativo 30 aprile 1992,  
n. 285"

ottobre 2014  
n. 176



servizio studi del Senato

ufficio ricerche nei settori  
delle infrastrutture e dei trasporti



# Servizio Studi

(Consigliere parlamentare anziano:  
F. Marcelli)

tel. 06. 6706\_2114

## Segreteria

tel. 06. 6706\_2451

### Uffici ricerche e incarichi

#### Settori economico e finanziario

(Compito particolare: R. Loiero) \_2424

#### Questioni del lavoro e della salute

Capo ufficio: M. Bracco \_2104

#### Attività produttive e agricoltura

Capo ufficio: G. Buonomo \_3613

#### Ambiente e territorio

Capo ufficio: R. Ravazzi \_3476

#### Infrastrutture e trasporti

Capo ufficio: F. Colucci \_2988

#### Questioni istituzionali, giustizia e cultura

Capo ufficio: L. Borsi \_3538

Capo ufficio: F. Cavallucci \_3443

#### Politica estera e di difesa

Capo ufficio: A. Mattiello \_2180

Capo ufficio: A. Minichiello \_4761

#### Questioni regionali e delle autonomie locali

Capo ufficio: F. Marcelli \_2114

#### Legislazione comparata e CERDP

Capo ufficio: L. Gianniti \_2134

### Documentazione

Vladimiro Satta \_2057

Letizia Formosa \_2135

Maria Paola Mascia \_3369

Simone Bonanni \_2932

Luciana Stendardi \_2928

Michela Mercuri \_3481

Beatrice Gatta \_5563

---

I dossier del Servizio studi sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. I testi e i contenuti normativi ufficiali sono solo quelli risultanti dagli atti parlamentari. Il Senato della Repubblica declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

XVII legislatura

**Dossier del Servizio Studi  
sull'A.S. n. 1638**

"Delega al Governo per la  
riforma del codice della  
strada, di cui al decreto  
legislativo 30 aprile 1992,  
n. 285"

ottobre 2014  
n. 176

a cura di: F. Colucci



## INDICE

|   |    |
|---|----|
| INTRODUZIONE E SINTESI.....   | 7  |
| SCHEDE DI LETTURA.....  | 13 |
| <b>Articolo 1</b><br><i>(Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)</i>  |    |
| Scheda di lettura.....  | 15 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettere a,) b) e c)</b><br><i>(Principi e criteri direttivi sulla riorganizzazione e semplificazione del codice della strada)</i>   |    |
| Scheda di lettura.....  | 19 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettera d)</b><br><i>(Mobilità sostenibile e miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano)</i>   |    |
| Scheda di lettura.....  | 21 |
| La direttiva 2010/40/UE che istituisce un quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) .....   | 22 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettera e)</b><br><i>(Progettazione dello spazio stradale e segnaletica)</i>  |    |
| Scheda di lettura.....  | 27 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettera f)</b><br><i>(Pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale)</i>   |    |
| Scheda di lettura.....  | 29 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettere g), h), i), l) e m)</b><br><i>(Polizia stradale; revisione dei veicoli e consulenza automobilistica; controlli nelle aree aperte ad uso pubblico; rilevamento a distanza delle infrazioni; accessibilità e fruibilità dei dati)</i> |    |
| Scheda di lettura.....  | 31 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettera n)</b><br><i>(Disciplina sanzionatoria)</i>   |    |
| Scheda di lettura.....  | 35 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettere o) e p)</b><br><i>(Ricorsi amministrativi e giurisdizionali)</i>  |    |
| Scheda di lettura.....  | 43 |

|   |    |
|---|----|
| <b>Articolo 2, comma 1, lettere q) e r)</b><br><i>(Conducenti minorenni; disciplina per il conseguimento della patente di guida)</i>            |    |
| Scheda di lettura.....  | 45 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettere s), t) e u)</b><br><i>(Requisiti di idoneità psicofisica; definizione dei soggetti portatori di disabilità)</i> |    |
| Scheda di lettura.....  | 47 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettera v)</b><br><i>(Neopatentati con patente di categoria B)</i>  |    |
| Scheda di lettura.....  | 51 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettera z)</b><br><i>(Veicoli atipici, compresi i veicoli di interesse storico e collezionistico)</i>                   |    |
| Scheda di lettura.....  | 53 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettera aa)</b><br><i>(Servizio di piazza con velocipedi)</i>   |    |
| Scheda di lettura.....  | 55 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettera bb)</b><br><i>(Sosta e transito dei veicoli adibiti al servizio di invalidi)</i>                                |    |
| Scheda di lettura.....  | 57 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettera cc)</b><br><i>(Veicoli adibiti al soccorso stradale, anche nella condizione di servizio medico)</i>             |    |
| Scheda di lettura.....  | 59 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettera dd)</b><br><i>(Circolazione dei veicoli sulla rete stradale e autostradale nel periodo invernale)</i>           |    |
| Scheda di lettura.....  | 61 |
| <b>Articolo 2, comma 1, lettera ee)</b><br><i>(Sosta tariffata)</i>   |    |
| Scheda di lettura.....  | 63 |
| <b>Articolo 2, commi 2-5</b><br><i>(Delegificazione e normativa secondaria)</i>   |    |
| Scheda di lettura.....  | 65 |
| <b>Articolo 3</b><br><i>(Disposizioni integrative e correttive e norme finali)</i>  |    |
| Scheda di lettura.....  | 69 |

## INTRODUZIONE E SINTESI

Il disegno di legge Atto Senato n. 1638 “Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285” è stato approvato dalla Camera dei deputati il 9 ottobre 2014 in un testo risultante dall’unificazione del disegno di legge Atto Camera n. 731 (d’iniziativa dei deputati Velo, Meta, Mauri, Amoddio, Cardinale, Cimbro, D’Incecco, Ermini, Fiano, Marantelli e Porta) e del disegno di legge Atto Camera n. 1588 (d’iniziativa governativa). Il disegno di legge, trasmesso al Senato della Repubblica il 13 ottobre 2014 è stato assegnato, il 17 dicembre 2014, in sede referente, all’8<sup>a</sup> Commissione permanente “Lavori pubblici, comunicazioni”.

**L'articolo 1** prevede una delega al governo per l'adozione entro dodici mesi dall'entrata in vigore della legge, di decreti legislativi di modifica e riordino del codice della strada. Per l'attuazione della delega sono previsti i seguenti passaggi: 1) adozione entro sette mesi dall'entrata in vigore della legge degli schemi dei decreti legislativi, previa intesa, per le parti di competenza, della Conferenza unificata; 2) esame da parte delle competenti commissioni parlamentari che si deve concludere con l'espressione del parere entro sessanta giorni; 3) nel parere le Commissioni devono indicare specificamente eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi della delega; 4) il Governo entro i successivi trenta giorni deve ritrasmettere alle Camere il testo per il parere definitivo; il parere definitivo deve essere espresso entro i successivi trenta giorni.

**L'articolo 2, comma 1**, indica i seguenti principi e criteri direttivi della delega:

- riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di coerenza e di armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore, con quelle dell'Unione europea e quelle derivanti da accordi internazionali, nonché con le norme sulla competenza delle regioni e degli enti locali;
- delegificazione della disciplina riguardante l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea;
- semplificazione del testo del codice della strada, circoscrivendone il contenuto;
- revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale, con particolare riferimento all'utenza vulnerabile;
- individuazione di criteri e modalità per l'identificazione delle biciclette, attraverso l'apposizione facoltativa di un numero identificativo di telaio e annotazione dello stesso nel sistema informativo del Dipartimento per i trasporti del Ministero;

- introduzione di disposizioni per la classificazione delle motoslitte anche attraverso la previsione di un apposito contrassegno e disciplina della loro circolazione su strada;
- aggiornamento delle disposizioni sulla circolazione su autostrade e strade extraurbane principali consentendo l'accesso ai motocicli di cilindrata non inferiore a 120 cc, se guidati da maggiorenni;
- aggiornamento delle disposizioni sulla progettazione dello spazio stradale e della segnaletica;
- previsione di un unico strumento, per ciascun ente territoriale, di pianificazione della mobilità e coordinamento tra gli strumenti di pianificazione dei diversi livelli;
- riordino dei compiti della polizia stradale, anche attraverso la specializzazione delle funzioni delle diverse forze, e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari, compresi quelli autostradali; creazione di una banca dati unica relativa alle infrazioni stradali;
- rafforzamento dei controlli sulle attività di revisione dei veicoli e di consulenza automobilistica nonché introduzione di disposizioni per rafforzare l'efficacia dei controlli nelle aree aperte ad uso pubblico (porti, aeroporti, università, ospedali, cimiteri, mercati);
- promozione della diffusione di sistemi telematici per la rilevazione dell'inosservanza delle norme di circolazione, anche attraverso il collegamento automatico con l'archivio nazionale dei veicoli e introduzione di disposizioni per favorire ampia accessibilità e fruibilità attraverso strumenti telematici, in formato di tipo aperto dei dati relativi ai veicoli, ai titoli abilitativi alla guida, alle infrazioni stradali, all'incidentalità, fermo restando il rispetto della disciplina sulla riservatezza dei dati personali;
- revisione dell'apparato sanzionatorio, anche modificando l'entità delle sanzioni secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione, con particolare riferimento: alla graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della reiterazione e dell'effettiva pericolosità del comportamento (anche con meccanismi premiali per i comportamenti virtuosi e misure riduttive delle sanzioni per i pagamenti in tempi brevi); la semplificazione e la riduzione del numero delle classi sanzionatorie; nei casi di omicidio colposo con violazione delle norme sulla circolazione stradale, definizione, anche in coerenza con eventuali modifiche del codice penale che introducano il reato di "omicidio stradale", del grado di colpevolezza e delle tipologie di violazioni per le quali prevedere la revoca perpetua della patente e l'inibizione perpetua alla guida sul territorio nazionale; revoca e inibizione perpetue dovranno essere comunque disposte in caso di omicidio colposo commesso da soggetto alla guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l ovvero sotto l'effetto di sostanze psicotrope o stupefacenti ovvero in caso di omicidio colposo che provochi la morte di più persone ovvero la morte di una persona e la lesione di due o più persone; si richiede inoltre che l'alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti sia determinata con

precisione e certezza, anche ai fini dell'accertamento del reato di omicidio colposo da parte di soggetto alla guida sotto l'effetto di tali sostanze; inasprimento delle sanzioni per comportamenti direttamente o indirettamente lesivi dell'incolumità e della sicurezza degli utenti della strada; la qualificazione giuridica della decurtazione dei punti dalla patente di guida come sanzione amministrativa accessoria, prevedendo inoltre che la decurtazione costituisca atto amministrativo definitivo e limitando i casi in cui la decurtazione dei punti può essere sostituita dal pagamento di una sanzione; misure per rafforzare l'efficacia delle sanzioni per violazioni dell'obbligo di RC auto; revisione sistema accertamento illeciti amministrativi, anche con riferimento ai nuovi strumenti di controllo a distanza; coordinamento della durata delle misure cautelari amministrative con pendenza procedimenti penali su medesime fattispecie; previsione, per le sanzioni accertate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, della destinazione dei relativi proventi, in misura non inferiore al 15 per cento a un fondo istituito presso il Ministero dell'interno per l'intensificazione dei controlli su strada e, in misura non inferiore al 20 per cento, a un fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per finanziare il piano nazionale sicurezza stradale; introduzione dell'obbligo di rendicontazione da parte degli enti titolari di funzioni di polizia stradale e/o proprietari delle strade e sanzioni per enti inadempienti;

- revisione del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, anche individuando ambiti di competenza diversi tra autorità amministrativa e autorità giudiziaria e semplificazione delle procedure per il ricorso al prefetto;
- espressa previsione dell'applicabilità degli istituti della decurtazione di punteggio, del ritiro, della sospensione e della revoca della patente di guida nei confronti dei conducenti minorenni;
- revisione della disciplina per il conseguimento della patente di guida al fine di verificare puntualmente sia le cognizioni teoriche sia le capacità pratiche;
- predisposizione, da parte del Ministero della salute, di linee guida per garantire uniformità nell'operato delle commissioni mediche locali e dei medici monocratici per il conseguimento o il rinnovo della patente di guida e previsione che il rinnovo della patente per gli ultraottantenni abbia la durata di un anno;
- adeguamento della terminologia utilizzata dal codice della strada sostituendo la locuzione "mutilati e minorati fisici" con quella "soggetti con invalidità";
- revisione dei soggetti abilitati all'accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento della patente, prevedendo l'esclusione dei medici in pensione;
- modifica dell'ambito di applicazione della disposizione che esclude dalla guida dei veicoli superiori a determinati limiti di potenza (55 kw/t per gli autoveicoli) i soggetti neopatentati;
- definizione delle norme di circolazione per i veicoli atipici, compresi i veicoli di interesse storico e collezionistico;
- previsione della possibilità di svolgere servizio di piazza con velocipedi;

- disciplina generale e specificazione delle modalità di sosta e di transito dei veicoli adibiti al servizio di invalidi;
- regolazione delle condizioni di circolazione dei veicoli adibiti al soccorso stradale;
- coordinamento delle prescrizioni adottate dagli enti proprietari delle strade per la circolazione dei veicoli sulla rete stradale e autostradale nel periodo invernale, in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità;
- revisione dell'attuale normativa relativa alla sosta tariffata e introduzione di un sistema sanzionatorio proporzionale ai tempi di permanenza illegittima con eventuale previsione di una soglia di tolleranza non soggetta a sanzione.

**Il comma 2 dell'articolo 2** prevede l'adozione di regolamenti di delegificazione nelle seguenti materie:

- caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità;
- disciplina della massa limite e della sagoma limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto di carichi sporgenti;
- caratteristiche specifiche della segnaletica stradale, con particolare attenzione a specifiche esigenze (riconoscibilità passaggi a livello; sicurezza gallerie; parità di genere nella segnaletica);
- disciplina della manutenzione delle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici;
- classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica del settore;
- semplificazione delle procedure di modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, fermo restando il rispetto dei requisiti di sicurezza stradale;
- classificazione e utilizzazione dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, con particolare riferimento alle macchine agricole ed operatrici, anche in relazione alla disciplina UE in materia di limiti di massa;
- procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici e revisione della disciplina delle associazioni di amatori dei veicoli di interesse storico;
- disciplina dell'uso di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive;
- istruzioni tecniche per gli itinerari ciclabili.

**Il comma 3 dell'articolo 2** prevede l'abrogazione delle norme di legge che disciplinano le materie oggetto di delegificazione con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di delegificazione. **Il comma 4** prevede che il governo modifichi il regolamento di esecuzione del codice al fine di adeguarlo al contenuto dei decreti legislativi di attuazione della delega. **Il comma 5** attribuisce a decreti dirigenziali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di

stabilire le istruzioni tecniche per i procedimenti amministrativi previsti dai regolamenti di delegificazione di cui al comma 2 e dal regolamento di esecuzione del codice.

L'**articolo 3** prevede la possibilità di adottare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi e reca le clausole di invarianza finanziaria.



## **SCHEDE DI LETTURA**



## Articolo 1

*(Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per la semplificazione e la pubblica amministrazione, dell'interno, della giustizia e, per i profili di competenza, con gli altri Ministri interessati, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, e nel rispetto della procedura di cui ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni intese a rivedere e riordinare la disciplina del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di seguito denominato «codice della strada», apportandovi le modifiche necessarie in conformità ai principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2 della

presente legge.

2. Entro sette mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo trasmette gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

3. Ciascuna delle Commissioni parlamentari di cui al comma 2 esprime il proprio parere entro sessanta giorni dall'assegnazione, indicando specificamente eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 2.

4. Il Governo, entro i successivi trenta giorni, esaminati i pareri di cui al comma 3, ritrasmette alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, il testo per il parere definitivo delle Commissioni parlamentari, che deve essere espresso entro trenta giorni dall'assegnazione.

**L'articolo 1, comma 1**, delega il Governo all'adozione, entro dodici mesi dall'entrata in vigore della legge, di decreti legislativi di modifica e riordino del Nuovo Codice della strada (decreto legislativo [285/1992](#)). Per l'attuazione della delega sono previsti i seguenti passaggi (**commi 2, 3 e 4**):

- 1) adozione entro sette mesi dall'entrata in vigore della legge degli schemi dei decreti legislativi;
- 2) esame da parte delle competenti commissioni parlamentari che si deve concludere con l'espressione del parere entro sessanta giorni;
- 3) nel parere le Commissioni devono indicare specificamente eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi della delega;
- 4) il Governo entro i successivi trenta giorni deve ritrasmettere alle Camere il testo per il parere definitivo; il parere definitivo deve essere espresso entro i successivi trenta giorni.

Il disegno di legge verte in tema di sicurezza stradale, riconducibile, sulla base della giurisprudenza costituzionale (sentenze n. 428/2004 e n. 9/2009) alla competenza esclusiva dello Stato in materia di ordine pubblico e sicurezza, di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera h) della Costituzione. Sugli schemi dei decreti legislativi per il riordino della disciplina del codice della strada, come pure sugli schemi degli eventuali decreti legislativi integrativi e correttivi, è previsto il parere della Conferenza unificata (articolo 1, comma 1; articolo 3, comma 1).

*Con riferimento al criterio direttivo di cui all'articolo 2, comma 1, lettera f) relativo alla pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale, si rileva che l'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, attribuisce la materia "Governo del territorio" alla competenza legislativa concorrente tra lo Stato e le Regioni; potrebbe essere opportuno prevedere, in tale caso, l'intesa con la Conferenza unificata, in luogo del parere, nell'esercizio della delega per tale materia.*

Per quanto concerne la disciplina delle sanzioni amministrative per le infrazioni al codice della strada, si applica il principio generale secondo cui la competenza a dettare la disciplina sanzionatoria rientra in quella a porre i precetti della cui violazione si tratta (sentenze n. 428/2004; nello stesso senso sentenze n. 106/2006, n. 384/2005, n. 50/2005; n. 12/2004). Per le successive fasi contenziose, amministrativa e giurisdizionale, viene in rilievo la competenza statale esclusiva nelle materie della giustizia amministrativa e della giurisdizione, di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera l) della Costituzione (sentenza n. 428/2004).

Il 20 luglio 2010 la Commissione europea ha adottato un piano d'azione (COM(2010)389) per il periodo 2011-2020 volto a creare uno spazio comune europeo della sicurezza stradale. Per favorire l'adozione di standard di sicurezza stradale più severi al fine di dimezzare entro il 2020, rispetto al 2010, il numero delle vittime della strada nell'UE, viene proposta una maggiore partecipazione di tutte le parti interessate e una più stretta collaborazione con gli Stati membri. Questi ultimi, nel pieno rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità, dovranno elaborare piani e obiettivi nazionali specifici concentrando gli interventi nei settori nei quali si registrano risultati meno soddisfacenti. Il rafforzamento della sicurezza stradale costituisce una delle priorità del Libro bianco sulla politica europea dei trasporti (COM(2011)144) che riconferma l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime entro il 2020, avvicinandosi all'obiettivo "zero vittime" entro il 2050.

La Camera dei deputati sta esaminando (Atto Camera n. 1512) 16 proposte di legge recanti specifiche modifiche al codice della strada in materia, fra l'altro, di semplificazione delle azioni di contrasto dell'evasione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie

immatricolazioni di veicoli all'estero, di utilizzo dei proventi delle sanzioni amministrative. Il Senato ha avviato l'esame del disegno di legge (Atto Senato n. 859) in materia di omicidio stradale.



**Articolo 2, comma 1, lettere a), b) e c)**

*(Principi e criteri direttivi sulla riorganizzazione e semplificazione del codice della strada)*

1. Al fine di conseguire gli obiettivi della tutela della sicurezza stradale, dell'efficienza nell'organizzazione e della semplificazione delle procedure, nonché della razionalizzazione, proporzionalità ed efficacia degli istituti sanzionatori, i decreti legislativi di cui all'articolo 1, conformandosi ai principi di delegificazione e semplificazione, informano le disposizioni del codice della strada e della disciplina applicativa in materia di regolazione dell'uso degli spazi fruibili per la mobilità stradale, di circolazione negli ambiti urbani, di norme di comportamento e relative sanzioni al principio di garanzia della sicurezza di tutti gli utenti della strada, in particolare di quelli maggiormente vulnerabili, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) riorganizzazione delle disposizioni del

codice della strada secondo criteri di coerenza e di armonizzazione con le norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali, nonché con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade;

b) conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea;

c) semplificazione del testo del codice della strada, orientandolo alla disciplina dei comportamenti degli utenti della strada, alle conseguenti previsioni sanzionatorie e alla regolazione dello spazio stradale e del suo utilizzo;

**Il comma 1** specifica gli obiettivi assegnati al legislatore delegato:

- efficienza nell'organizzazione;
- semplificazione delle procedure;
- razionalizzazione, proporzionalità ed efficacia degli istituti sanzionatori;
- sicurezza di tutti gli utenti della strada, in particolare di quelli maggiormente vulnerabili, in materia di regolazione dell'uso degli spazi fruibili per la mobilità stradale, di circolazione negli ambiti urbani, di norme di comportamento e relative sanzioni.

**Il comma 1, lettera a)** richiede la riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di coerenza e di armonizzazione con le norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali, nonché con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade

**Il comma 1, lettera b)** in tema di fonti normative, prevede il conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea.

**Il comma 1, lettera c)** individua il criterio della semplificazione del testo del codice della strada, orientandolo alla disciplina dei comportamenti degli utenti della strada, alle conseguenti previsioni sanzionatorie e alla regolazione dello spazio stradale e del suo utilizzo.

Riguardo alla determinatezza dei principi e criteri direttivi alla base della delega legislativa ai sensi dell'art. 76 Cost. la Corte Costituzionale ha evidenziato, nell'ampia giurisprudenza sul punto (*ex multis* sentenze n. 128 del 1986, n. 224 del 1990, n. 53 del 1997, n. 49 del 1999, n. 98 del 2008,) che la varietà delle materie riguardo alle quali si può ricorrere alla delega legislativa comporta che non è possibile "enucleare una nozione rigida valevole per tutte le ipotesi di principi e criteri direttivi"; il "livello di specificazione dei principi e criteri direttivi può essere in concreto diverso caso a caso, anche in relazione alle caratteristiche della materia e della disciplina su cui la legge delegata incide".

**Articolo 2, comma 1, lettera d)**

*(Mobilità sostenibile e miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano)*

d) revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano, con particolare riferimento all'utenza vulnerabile, quali bambini, disabili, anziani, pedoni, ciclisti, utilizzatori di ciclomotore e motociclo e tutti coloro che meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulla strada, nonché ai mezzi di trasporto a trazione animale, prevedendo:

1) misure per la tutela dell'utenza vulnerabile, idonee a limitare, attraverso prescrizioni comportamentali e relative sanzioni nonché attraverso regole di progettazione stradale, comportamenti pericolosi verso terzi, in particolare nelle aree urbane e ovunque vi siano condizioni di promiscuità delle diverse tipologie di utenza, anche attraverso la riduzione dei limiti di velocità;

2) l'obbligo per gli enti proprietari e gestori delle strade di rivedere i limiti di velocità delle strade extraurbane, secondo criteri di ragionevolezza, al fine di adeguarli alle reali esigenze di sicurezza della circolazione;

3) disposizioni in tema di pianificazione della viabilità e disciplina della circolazione tali da incentivare la mobilità ciclistica e pedonale, con particolare riguardo alla sicurezza e alla sua promozione e diffusione;

4) il rafforzamento delle disposizioni che favoriscono la circolazione e la sicurezza del trasporto pubblico e l'interconnessione tra questo e le altre modalità di trasporto;

5) disposizioni che migliorino la sicurezza dei pedoni e della circolazione

di biciclette, ciclomotori e motoveicoli, con particolare attenzione ai ciclisti di età inferiore agli anni quattordici;

6) la facoltà per i comuni di riservare appositi spazi per il parcheggio delle donne in stato di gravidanza e di coloro che trasportano bambini di età non superiore a due anni;

7) una specifica disciplina per l'ambito urbano, che recepisca le principali innovazioni introdotte in altri Stati europei per la sicurezza dell'utenza vulnerabile, con particolare riferimento ai concetti di «spazio condiviso», «zona d'incontro» e «principio di prudenza», che assegnano la precedenza agli utenti vulnerabili e assicurano la coesistenza delle funzioni residenziali e commerciali con quelle di mobilità, prevedendo altresì disposizioni che favoriscano l'accesso delle biciclette, dei ciclomotori e dei motocicli alle corsie riservate ai mezzi pubblici;

8) la definizione, nella classificazione dei veicoli, della bicicletta e di veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e di persone, nonché l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'identificazione delle biciclette, attraverso l'apposizione facoltativa di un numero identificativo del telaio e l'annotazione dello stesso nel sistema informativo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

9) misure volte a favorire la coesistenza di diversi tipi di utenza vulnerabile negli spazi comuni consentendo il parcheggio delle biciclette in aree riservate ai pedoni,

ove questa misura non rechi intralcio o pericolo;

10) disposizioni in tema di classificazione delle motoslitte e disciplina delle relative caratteristiche costruttive e funzionali, nonché disciplina della loro circolazione su strada attraverso la previsione di un apposito contrassegno identificativo, di documenti di circolazione e di guida e di obblighi assicurativi per la responsabilità civile verso terzi;

11) l'aggiornamento delle disposizioni concernenti la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane

principali, consentendo l'accesso di motocicli di cilindrata non inferiore a 120 centimetri cubici, se guidati da conducenti maggiorenni;

12) l'introduzione di una definizione normativa di *car pooling* inteso come servizio di trasporto, non remunerato, basato sull'uso condiviso di veicoli privati tra due o più persone che debbano percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso, messe in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari pubblici o privati, anche attraverso l'utilizzo di strumenti informatici;

**L'articolo 2, comma 1, lettera d)** esplicita il criterio direttivo della revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano, con particolare riferimento all'utenza vulnerabile, quali bambini, disabili, anziani, pedoni, ciclisti, utilizzatori di ciclomotore e motociclo e tutti coloro che meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulla strada nonché ai mezzi di trasporto a trazione animale.

**La direttiva 2010/40/UE che istituisce un quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti (ITS)**

La direttiva - che si compone di 20 articoli e 2 allegati – istituisce un quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nell'ambito dell'Unione europea, mediante azioni specifiche all'interno di settori prioritari, illustrati all'interno della direttiva stessa (articolo 1).

I sistemi di trasporto intelligenti sono definiti dall'art. 4 quali sistemi in cui sono applicate tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nel settore del trasporto stradale, infrastrutture, veicoli e utenti compresi, e nella gestione del traffico e della mobilità.

I settori prioritari ai quali dovranno applicarsi le azioni specifiche, e indicati dall'articolo 2, sono:

- l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;
- la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto
- merci;
- le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza (security)
- del trasporto;
- il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.

In tale ambito, costituiscono azioni prioritarie ai sensi dell'articolo 3:

- la predisposizione di servizi di informazione sulla mobilità multimodale;

- la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale;
- i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale;
- la predisposizione armonizzata di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (*eCall*) interoperabile;
- la predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali;
- la predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali.

L'articolo 5 prevede che gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le specifiche, adottate dalla Commissione ai sensi dell'articolo 6, siano applicate agli ITS all'atto della loro diffusione, conformemente ai principi di cui all'Allegato II, fermo restando il diritto di ciascuno Stato membro di decidere sulla diffusione delle applicazioni e dei servizi ITS nel suo territorio.

Secondo l'art. 6, la Commissione adotta, entro il 27 febbraio 2013, le specifiche necessarie ad assicurare la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo degli ITS inizialmente per le azioni prioritarie.

La direttiva prevede inoltre - articolo 7 - che la Commissione possa adottare atti delegati, per quanto riguarda le specifiche, in conformità alle disposizioni della direttiva.

E' ancora da segnalare l'articolo 10, in base al quale gli Stati membri assicurano che il trattamento dei dati personali nel quadro del funzionamento delle applicazioni e dei servizi ITS avvenga nel rispetto delle norme dell'Unione in materia di tutela dei diritti e delle libertà fondamentali delle persone, assicurando che i dati personali siano protetti contro utilizzi impropri.

Entro il 27 agosto 2011 gli Stati membri devono trasmettere alla Commissione una relazione sulle attività e sui progetti nazionali riguardanti i settori prioritari, ed entro il 27 agosto 2012 dovranno comunicare alla Commissione stessa informazioni sulle azioni nazionali previste in materia di ITS per i successivi cinque anni (art. 17).

Il termine di recepimento della direttiva è stabilito al 27 febbraio 2012 (art. 18).

Gli Allegati I e II dettagliano, rispettivamente, la normativa contenuta nella direttiva sulle Azioni e settori prioritari e quella sui Principi per le specifiche e la diffusione degli ITS.

L'articolo 8, comma 4, del decreto-legge [179/2012](#)<sup>1</sup> detta disposizioni per il recepimento, nell'ordinamento nazionale, della direttiva 2010/40/UE, dettando i seguenti settori di intervento costituenti obiettivi prioritari per la diffusione e l'utilizzo, in modo coordinato e coerente, di sistemi di trasporto intelligenti sul territorio nazionale:

- a) uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;
- b) continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci;
- c) applicazioni ITS per la sicurezza stradale e la sicurezza del trasporto;
- d) collegamento telematico tra veicoli e infrastruttura di trasporto.

Il comma 5 demanda ai sistemi di trasporto intelligenti, nell'ambito dei settori di intervento di cui al comma 4, di garantire sul territorio nazionale:

<sup>1</sup> D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, recante "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese".

- a) la predisposizione di servizi di informazione sulla mobilità multimodale;
- b) la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale;
- c) i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale;
- d) la predisposizione armonizzata di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile;
- e) la predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali;
- f) la predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali.

Il comma 9 stabilisce che, al fine di assicurare la massima diffusione di sistemi di trasporto intelligenti sul territorio nazionale, assicurandone l'efficienza, la razionalizzazione e l'economicità di impiego e in funzione del quadro normativo comunitario di riferimento, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri competenti per materia, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge 179/2012, sono adottate le direttive con cui vengono stabiliti i requisiti per la diffusione, la progettazione, la realizzazione degli ITS, per assicurare disponibilità di informazioni gratuite di base e l'aggiornamento delle informazioni infrastrutturali e dei dati di traffico, nonché le azioni per favorirne lo sviluppo sul territorio nazionale in modo coordinato, integrato e coerente con le politiche e le attività in essere a livello nazionale e comunitario. A tale adempimento ha provveduto il D.M. 1° febbraio 2013 "Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia che demanda (articolo 12) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di comunicare alla Commissione europea informazioni sulle azioni nazionali previste in materia di ITS per i successivi cinque anni, e di adottare il Piano nazionale per lo sviluppo dei sistemi ITS, da aggiornarsi con cadenza triennale<sup>2</sup>.

Il criterio direttivo è specificato in 12 punti.

**Il punto 1)** richiede misure per la tutela dell'utenza vulnerabile, idonee a limitare, attraverso prescrizioni comportamentali e relative sanzioni nonché attraverso regole di progettazione stradale, comportamenti pericolosi verso terzi, in particolare nelle aree urbane e ovunque vi siano condizioni di promiscuità delle diverse tipologie di utenza, anche attraverso la riduzione dei limiti di velocità.

Il codice della strada fa riferimento, anziché "all'utenza vulnerabile", al concetto di "utenza debole". Gli utenti deboli della strada sono i pedoni, i disabili in carrozzella, i ciclisti e tutti coloro che meritano una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade (art. 3. comma 1, numero 53-*bis*).

**Il punto 2)** dispone l'obbligo per gli enti proprietari e gestori delle strade di rivedere i limiti di velocità delle strade extraurbane, secondo criteri di

<sup>2</sup> [www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=17684](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=17684)

ragionevolezza, al fine di adeguarli alle reali esigenze di sicurezza della circolazione.

L'articolo 142 del codice disciplina i limiti di velocità, prevedendo che, ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali.

**Il punto 3)** demanda al legislatore delegato la formulazione di disposizioni in tema di pianificazione della viabilità e disciplina della circolazione tali da incentivare la mobilità ciclistica e pedonale, con particolare riguardo alla sicurezza e alla sua promozione e diffusione.

**Il punto 4)** richiede il rafforzamento delle disposizioni che favoriscono la circolazione e la sicurezza del trasporto pubblico e l'interconnessione tra questo e le altre modalità di trasporto.

**Il punto 5)** prevede disposizioni che migliorino la sicurezza dei pedoni e della circolazione di biciclette, ciclomotori e motoveicoli, con particolare attenzione ai ciclisti di età inferiore agli anni quattordici.

**Il punto 6)** dispone che i comuni possano riservare appositi spazi per il parcheggio delle donne in stato di gravidanza e di coloro che trasportano bambini di età non superiore a due anni.

**Il punto 7)** nell'ambito di una specifica disciplina per l'ambito urbano, richiede una normativa che:

- recepisca le principali innovazioni introdotte in altri Stati europei per la sicurezza dell'utenza vulnerabile, con particolare riferimento ai concetti di «spazio condiviso», «zona d'incontro» e «principio di prudenza» che:
  - assegnano la precedenza agli utenti vulnerabili,

- assicurano la coesistenza delle funzioni residenziali e commerciali con quelle di mobilità;
- favorisca l'accesso delle biciclette, dei ciclomotori e dei motocicli alle corsie riservate ai mezzi pubblici.

**Il punto 8)** è relativo alla bicicletta ed ai veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e di persone con riferimento alla loro definizione, nella classificazione dei veicoli; si prevede, inoltre, l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'identificazione delle biciclette, attraverso l'apposizione facoltativa di un numero identificativo del telaio e l'annotazione dello stesso nel sistema informativo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale.

**Il punto 9)** richiede misure volte a favorire la coesistenza di diversi tipi di utenza vulnerabile negli spazi comuni, consentendo il parcheggio delle biciclette in aree riservate ai pedoni, ove questa misura non rechi intralcio o pericolo.

**Il punto 10)** specifica i criteri per la classificazione delle motoslitte e disciplina delle relative caratteristiche costruttive e funzionali, nonché disciplina della loro circolazione su strada attraverso la previsione di un apposito contrassegno identificativo, di documenti di circolazione e di guida e di obblighi assicurativi per la responsabilità civile verso terzi.

**Il punto 11)** consente l'accesso di motocicli di cilindrata non inferiore a 120 centimetri cubici, se guidati da conducenti maggiorenni, nell'ambito dell'aggiornamento delle disposizioni concernenti la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.

**Il punto 12)** richiede l'introduzione di una definizione normativa di *car pooling* inteso come servizio di trasporto, non remunerato, basato sull'uso condiviso di veicoli privati tra due o più persone che debbano percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso, messe in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari pubblici o privati, anche attraverso l'utilizzo di strumenti informatici.

**Articolo 2, comma 1, lettera e)**  
*(Progettazione dello spazio stradale e segnaletica)*

e) aggiornamento e ammodernamento delle disposizioni concernenti la progettazione dello spazio stradale e della segnaletica, in particolare prevedendo:

1) il riassetto della disciplina concernente la classificazione, la costruzione e la tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e delle diramazioni, nonché la pubblicità e ogni forma di occupazione del suolo stradale, finalizzato in particolare al miglioramento delle condizioni di sicurezza da offrire agli utenti della strada;

2) disposizioni miranti alla limitazione della presenza ai bordi della carreggiata di ostacoli fissi artificiali, quali i supporti della segnaletica commerciale e stradale e delle barriere di sicurezza, al fine di ridurre le condizioni di pericolo per ciclomotori e motoveicoli;

3) l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito

di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale, linee di indirizzo destinate agli enti proprietari e gestori delle strade, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani che migliorino la sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote, dei pedoni e, in generale, dell'utenza vulnerabile;

4) criteri atti alla riduzione dell'uso della segnaletica stradale e all'aggiornamento della stessa secondo principi di semplificazione e di organicità, assicurando il perseguimento degli obiettivi di visibilità e risparmio energetico, tenendo conto delle diverse tipologie di utenza, in particolare di quella pedonale e ciclistica, e predisponendo una segnaletica dedicata all'utenza vulnerabile, al fine di garantirne la sicurezza;

**L'articolo 2, comma 1, lettera e)** illustra il criterio direttivo dell'aggiornamento e ammodernamento delle disposizioni concernenti la progettazione dello spazio stradale e della segnaletica.

**Il punto 1)** richiede il riassetto della disciplina concernente la classificazione, la costruzione e la tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e delle diramazioni, nonché la pubblicità e ogni forma di occupazione del suolo stradale, finalizzato in particolare al miglioramento delle condizioni di sicurezza da offrire agli utenti della strada.

**Il punto 2)** è volto a alla limitazione della presenza ai bordi della carreggiata di ostacoli fissi artificiali, quali i supporti della segnaletica commerciale e stradale e delle barriere di sicurezza, al fine di ridurre le condizioni di pericolo per ciclomotori e motoveicoli.

**Il punto 3)** prevede l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale,

linee di indirizzo destinate agli enti proprietari e gestori delle strade, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani che migliorino la sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote, dei pedoni e, in generale, dell'utenza vulnerabile.

**Il punto 4)** prevede la riduzione dell'uso della segnaletica stradale e l'aggiornamento della stessa secondo principi di semplificazione e di organicità, assicurando il perseguimento degli obiettivi di visibilità e risparmio energetico, tenendo conto delle diverse tipologie di utenza, in particolare di quella pedonale e ciclistica, e predisponendo una segnaletica dedicata all'utenza vulnerabile, al fine di garantirne la sicurezza.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (articolo 13, del codice della strada) sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio nazionale delle ricerche, emana le norme funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade, dei relativi impianti e servizi. Le norme devono essere improntate alla sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada, alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico per la salvaguardia degli occupanti gli edifici adiacenti le strade ed al rispetto dell'ambiente e di immobili di notevole pregio architettonico o storico. Le norme che riguardano la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico sono emanate nel rispetto delle direttive e degli atti di indirizzo del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, che viene richiesto di specifico concerto nei casi previsti dalla legge. In attuazione di tale previsione sono stati emanati i D.M. 5 giugno 2001, il D.M. 5 novembre 2001, il D.M. 14 settembre 2005 ed il D.M. 19 aprile 2006.

**Articolo 2, comma 1, lettera f)**

*(Pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale)*

f) riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale, anche al fine di rendere più efficiente e sostenibile la mobilità, con la previsione di un unico strumento di programmazione per ciascun ente territoriale competente, per il proprio livello di governo, e con l'introduzione di adeguate modalità di raccordo e coordinamento tra strumenti di pianificazione relativi a livelli territoriali diversi, nonché con la previsione di meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti, anche attraverso la riduzione progressiva ovvero l'esclusione dai finanziamenti eventualmente previsti dai piani sovraordinati;

**L'articolo 2, comma 1, lettera f)** prefigura il riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale, anche al fine di rendere più efficiente e sostenibile la mobilità, con la previsione di:

- un unico strumento di programmazione per ciascun ente territoriale competente, per il proprio livello di governo;
- adeguate modalità di raccordo e coordinamento tra strumenti di pianificazione relativi a livelli territoriali diversi;
- meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti, anche attraverso la riduzione progressiva ovvero l'esclusione dai finanziamenti eventualmente previsti dai piani sovraordinati.

L'articolo 36 del codice della strada disciplina il Piano urbano del traffico adottato dai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti ovvero inferiore se registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale. L'elenco dei comuni interessati viene predisposto dalla regione e pubblicato, a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. Le province provvedono, all'adozione di piani del traffico per la viabilità extraurbana d'intesa con gli altri enti proprietari delle strade interessate. I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base

informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire. Il piano urbano del traffico viene aggiornato ogni due anni e comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'inserimento nel sistema informativo. La redazione dei piani di traffico deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, sulla base delle indicazioni formulate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto.

*L'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, attribuisce la materia "Governo del territorio" alla competenza legislativa concorrente tra lo Stato e le Regioni; potrebbe essere opportuno prevedere, in tale caso, l'intesa con la Conferenza unificata, in luogo del parere (previsto dall'articolo 1, comma 1 e dall'articolo 3, comma 1, del disegno di legge sugli schemi di decreto legislativo) nell'esercizio della delega per tale materia.*

**Articolo 2, comma 1, lettere g,) h,) i,) l) e m)**

*(Polizia stradale; revisione dei veicoli e consulenza automobilistica; controlli nelle aree aperte ad uso pubblico; rilevamento a distanza delle infrazioni; accessibilità e fruibilità dei dati)*

g) riordino delle disposizioni riguardanti l'espletamento dei servizi di polizia stradale e le relative abilitazioni, mediante la specializzazione delle funzioni svolte dalle diverse forze alle quali spetta l'espletamento dei suddetti servizi, nonché il potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari, compresi quelli autostradali, e delle condizioni di particolare necessità e urgenza a cui può essere connessa l'attivazione dei predetti servizi ausiliari; creazione di una banca di dati unica relativa alle infrazioni stradali, condivisa da tutti gli organi che svolgono compiti di polizia stradale;

h) introduzione di specifiche misure che rafforzino i controlli sulle attività di revisione dei veicoli e di consulenza automobilistica;

i) introduzione di disposizioni volte ad assicurare l'efficacia dei controlli nelle aree aperte ad uso pubblico e in particolare nelle strade comprese nelle aree dei porti, degli aeroporti, degli autoporti, delle università, degli ospedali, dei cimiteri, dei mercati, nonché nelle altre aree demaniali o private aperte al pubblico transito e alla sosta;

l) introduzione di disposizioni volte a favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici idonei a rilevare, anche attraverso il collegamento automatico con l'archivio nazionale dei veicoli, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché con gli altri enti e organismi pubblici competenti, l'inosservanza delle disposizioni in materia di circolazione dei

veicoli, con particolare riferimento alla circolazione in aree o in condizioni sensibili sotto il profilo sanitario e ambientale, alla correttezza della condotta di guida, al rispetto dei limiti di velocità in aree ad alta incidentalità, alle prescrizioni relative al trasporto di merci pericolose, alla tracciabilità dei veicoli per il trasporto di merci anche al fine di contrastare pratiche di cabotaggio illegale, nonché alla massa complessiva a pieno carico dei veicoli stessi, anche al fine di verificare e sanzionare la responsabilità del conducente per danneggiamento della sede stradale, lo stato della revisione e l'esistenza e la validità dell'assicurazione obbligatoria del veicolo per la responsabilità civile verso terzi, nonché se il veicolo è sottoposto a una misura di sequestro o di confisca penale o oggetto di denuncia di furto;

m) introduzione di disposizioni volte a favorire la più ampia accessibilità e fruibilità attraverso strumenti telematici dei dati relativi ai veicoli, ai titoli abilitativi alla guida, alle infrazioni stradali, all'incidentalità, alla dotazione dei fondi di cui alla lettera n), numero 11), e agli interventi finanziati con i medesimi fondi, da parte dei soggetti interessati, in formato di tipo aperto, come definito dall'articolo 68, comma 3, del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modificazioni, fermo restando il rispetto della disciplina per la tutela della riservatezza dei dati personali;

**L'articolo 2, comma 1, lettera g)** specifica il riordino delle disposizioni riguardanti l'espletamento dei servizi di polizia stradale e le relative abilitazioni, mediante:

- la specializzazione delle funzioni svolte dalle diverse forze alle quali spetta l'espletamento dei suddetti servizi;
- il potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto
  - degli assi viari, compresi quelli autostradali;
  - delle condizioni di particolare necessità e urgenza a cui può essere connessa l'attivazione dei predetti servizi ausiliari;
- la creazione di una banca di dati unica relativa alle infrazioni stradali, condivisa da tutti gli organi che svolgono compiti di polizia stradale.

**L'articolo 2, comma 1, lettera h)** prevede l'introduzione di specifiche misure che rafforzino i controlli sulle attività di revisione dei veicoli e di consulenza automobilistica.

**L'articolo 2, comma 1, lettera i)** richiede l'introduzione di disposizioni volte ad assicurare l'efficacia dei controlli nelle aree aperte ad uso pubblico e in particolare nelle strade comprese nelle aree di:

- porti;
- aeroporti;
- autoporti;
- università,
- ospedali,
- cimiteri;
- mercati;
- altre aree demaniali o private aperte al pubblico transito e alla sosta.

La legge 33/2012<sup>3</sup> prevede che al fine di gestire i flussi veicolari in entrata e in uscita negli aeroporti aperti al traffico civile, la direzione aeroportuale dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) competente per territorio, sentita la società o ente di gestione aeroportuale, a salvaguardia della sicurezza della circolazione, dell'accessibilità, della fruibilità, della sicurezza dell'utenza, può con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del codice della strada: istituire corsie o aree nelle quali è limitato l'accesso o la permanenza, tenendo conto delle specifiche caratteristiche infrastrutturali e del traffico dell'aeroporto.

**L'articolo 2, comma 1, lettera l)** prevede l'introduzione di disposizioni volte a favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici idonei a rilevare:

---

<sup>3</sup> Legge 22 marzo 2012, n. 33 "Norme in materia di circolazione stradale nelle aree aeroportuali".

- anche attraverso il collegamento automatico con l'archivio nazionale dei veicoli, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché con gli altri enti e organismi pubblici competenti:
  - l'inosservanza delle disposizioni in materia di circolazione dei veicoli, con particolare riferimento:
    - alla circolazione in aree o in condizioni sensibili sotto il profilo sanitario e ambientale,
    - alla correttezza della condotta di guida;
    - al rispetto dei limiti di velocità in aree ad alta incidentalità;
    - alle prescrizioni relative al trasporto di merci pericolose,
    - alla tracciabilità dei veicoli per il trasporto di merci anche al fine di contrastare pratiche di cabotaggio illegale;
    - alla massa complessiva a pieno carico dei veicoli stessi, anche al fine di verificare e sanzionare la responsabilità del conducente per danneggiamento della sede stradale in occasione di circolazione con eccesso di carico.

L'articolo 226 del codice della strada prevede l'istituzione, presso la direzione per la motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture dell'archivio nazionale dei veicoli, contenente le informazioni tecniche sui veicoli circolanti in Italia. L'art. 1, comma 427, della legge di stabilità 2014 ([147/2013](#)) prevedeva l'emanazione, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge (e quindi entro il 2 marzo 2014) di regolamenti di delegificazione per l'unificazione in un unico archivio dei dati concernenti la proprietà e le caratteristiche tecniche dei veicoli attualmente inseriti nel pubblico registro automobilistico e nell'archivio nazionale dei veicoli (infatti, in base al Regio decreto-legge n. 436/1927 nel pubblico registro automobilistico, gestito su base provinciale dall'ACI, risultano iscritte le vicende giuridiche - proprietà, compravendita etc. - dei veicoli circolanti). I regolamenti non risultano però adottati.

**L'articolo 2, comma 1, lettera m)** prescrive l'introduzione di disposizioni volte a favorire la più ampia accessibilità e fruibilità attraverso strumenti telematici dei dati relativi:

- ai veicoli;
- ai titoli abilitativi alla guida,
- alle infrazioni stradali;
- all'incidentalità;
- alla dotazione dei fondi di cui alla lettera n), numero 11) concernenti le modalità di utilizzo dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie;
- agli interventi finanziati con i medesimi fondi, da parte dei soggetti interessati, in formato di tipo aperto, come definito dall'articolo 68 comma 3, del Codice dell'amministrazione digitale (decreto legislativo [82/2005](#)<sup>4</sup>) fermo restando il rispetto della disciplina per la tutela della riservatezza dei dati personali.

---

<sup>4</sup> Decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 "Codice dell'amministrazione digitale".

Il citato articolo 68 (Analisi comparativa delle soluzioni) comma 3, definisce i dati di tipo aperto, fornendone le seguenti definizioni e caratteristiche:

- formato dei dati di tipo aperto: un formato di dati reso pubblico, documentato esaustivamente e neutro rispetto agli strumenti tecnologici necessari per la fruizione dei dati stessi;
- dati di tipo aperto: i dati che presentano le seguenti caratteristiche:
  - disponibili secondo i termini di una licenza che ne permetta l'utilizzo da parte di chiunque, anche per finalità commerciali in formato disaggregato;
  - accessibili attraverso le tecnologie dell'informazione e della comunicazione, ivi comprese le reti telematiche pubbliche e private, in formati aperti ai sensi della lettera a), adatti all'utilizzo automatico da parte di programmi per elaboratori e provvisti dei relativi metadati;
  - disponibili gratuitamente attraverso le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT), ivi comprese le reti telematiche pubbliche e private, oppure sono resi disponibili ai costi marginali sostenuti per la loro riproduzione e divulgazione. Si prevede, poi, che l'Agenzia per l'Italia digitale deve stabilire, con propria deliberazione, i casi eccezionali, individuati secondo criteri oggettivi, trasparenti e verificabili, in cui essi sono resi disponibili a tariffe superiori ai costi marginali attenendosi alle indicazioni fornite dalla Direttiva Europea sul riutilizzo dell'Informazione Pubblica (Dir. 2003/98/CE).

La suddetta direttiva è stata recepita con il D.Lgs. n. 36/2006 volto a disciplinare le modalità di riutilizzo dei documenti contenenti dati pubblici nella disponibilità delle pubbliche amministrazioni e degli organismi di diritto pubblico. L'articolato ha cura di specificare che le pubbliche amministrazioni e gli organismi di diritto pubblico non hanno l'obbligo di consentire il riutilizzo dei predetti documenti e che la decisione di consentire o meno tale riutilizzo spetta all'amministrazione o all'organismo interessato, salvo diversa previsione di legge o di regolamento. Nell'esercizio di tale potere le pubbliche amministrazioni o gli organismi di diritto pubblico perseguono la finalità di rendere riutilizzabile il maggior numero di informazioni, in base a modalità che assicurino condizioni eque, adeguate e non discriminatorie.

**Articolo 2, comma 1, lettera n)**  
*(Disciplina sanzionatoria)*

n) revisione della disciplina sanzionatoria, anche modificando l'entità delle sanzioni, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione, in particolare prevedendo:

1) la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della reiterazione e dell'effettiva pericolosità del comportamento, anche con l'introduzione di meccanismi premiali in relazione a comportamenti virtuosi, mantenendo le misure riduttive dell'entità delle sanzioni in caso di assolvimento dell'obbligo del pagamento in tempi brevi, con esclusione delle violazioni per le quali sono previste la sanzione accessoria della confisca del veicolo e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida, di cui all'articolo 20, comma 5-bis, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98;

2) la semplificazione e la riduzione del numero delle classi sanzionatorie;

3) nel caso in cui il conducente cagioni la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, la definizione, anche in coerenza con eventuali modifiche del codice penale che introducano il reato di «omicidio stradale», del grado di colpevolezza dell'autore del fatto e della tipologia di violazioni in relazione alle quali saranno previste le sanzioni amministrative accessorie della revoca della patente e dell'inibizione della guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato, disponendo comunque l'applicazione delle suddette sanzioni nei casi di cui all'articolo 589, terzo e quarto comma, del codice penale;

4) la previsione, con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 187, comma 1, del codice della strada, che l'alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti sia determinata con la massima precisione e certezza, come esistente al momento dell'infrazione, anche ai fini dell'integrazione delle condotte di cui all'articolo 589, terzo comma, del codice penale;

5) l'aggravamento delle sanzioni per comportamenti direttamente o indirettamente pericolosi e lesivi dell'incolumità e della sicurezza degli utenti della strada, in ragione anche del loro grado di vulnerabilità, stimato sia distinguendo la categoria di utenza motorizzata da quella non motorizzata, sia con riferimento al livello di esposizione al rischio dei soggetti appartenenti a ciascuna delle due categorie;

6) la qualificazione giuridica della decurtazione dei punti dalla patente di guida come sanzione amministrativa accessoria, prevedendo altresì che la comunicazione della decurtazione costituisca atto amministrativo definitivo, e la limitazione a casi tassativi e specifici della possibilità di sostituire la decurtazione dei punti con il pagamento di una sanzione pecuniaria;

7) misure volte ad assicurare l'efficacia delle sanzioni relative alla violazione dell'obbligo di assicurazione del veicolo per la responsabilità civile, intervenendo anche con l'aggravamento delle sanzioni medesime, anche utilizzando i sistemi di cui alla lettera l) ai fini dell'individuazione dei veicoli che non

ottemperano agli obblighi di assicurazione;

8) la semplificazione e la trasparenza dei procedimenti per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie nonché delle misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida;

9) la revisione del sistema dell'accertamento degli illeciti amministrativi, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza che consentono l'accertamento della violazione con contestazione differita, e la connessa revisione del regime delle spese;

10) il coordinamento della durata delle misure cautelari disposte dall'autorità amministrativa con la pendenza dei procedimenti penali instaurati in relazione alle medesime fattispecie;

11) la revisione delle modalità di utilizzo dei proventi delle sanzioni

amministrative pecuniarie, in particolare prevedendo che i proventi di sanzioni amministrative, effettivamente riscossi, di spettanza dello Stato siano destinati prioritariamente ad alimentare, nell'ambito delle finalità di spesa già previste a legislazione vigente, un fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero dell'interno e un fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzati, rispettivamente, all'intensificazione dei controlli su strada e al finanziamento del Piano nazionale della sicurezza stradale nonché ai relativi programmi attuativi;

12) l'obbligo di rendicontazione, da parte degli enti titolari di funzioni di polizia stradale o proprietari di strade, dei proventi delle sanzioni amministrative, nonché la disciplina dei criteri della rendicontazione e dei meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti;

**L'articolo 2, comma 1, lettera n)** prevede la revisione della disciplina sanzionatoria, anche modificando l'entità delle sanzioni, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione; il criterio direttivo è articolato in 12 punti.

Per quanto concerne la disciplina delle sanzioni amministrative per le infrazioni al codice della strada, si applica il principio generale secondo cui la competenza a dettare la disciplina sanzionatoria rientra in quella a porre i precetti della cui violazione si tratta (sentenze della Corte costituzionale n. 428/2004; nello stesso senso, ex multis, sentenze n. 106/2006, n. 384/2005, n. 50/2005; n. 12/2004). Per le successive fasi contenziose, amministrativa e giurisdizionale, viene in rilievo la competenza statale esclusiva nelle materie della giustizia amministrativa e della giurisdizione, di cui all'art. 117, secondo comma, lettera l), Cost. (sentenza n. 428/2004).

**Il punto 1** prescrive la graduazione delle sanzioni in funzione:

- della gravità;
- della reiterazione;
- dell'effettiva pericolosità del comportamento;
- anche con l'introduzione di meccanismi premiali in relazione a comportamenti virtuosi mantenendo le misure riduttive dell'entità delle

sanzioni in caso dell'assolvimento dell'obbligo del pagamento in tempi brevi:

- con esclusione delle violazioni per le quali sono previste:
  - la sanzione accessoria della confisca del veicolo;
  - la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida, di cui all'articolo 20, comma 5-*bis*, del decreto-legge [69/2013](#)<sup>5</sup>.

Il citato articolo 20, comma 5-*bis*, modifica in più punti l'articolo 202 del Nuovo Codice della strada (decreto legislativo [285/1992](#) di seguito codice) per garantire l'efficacia del sistema sanzionatorio relativo alle violazioni del codice della strada e l'effettiva disponibilità delle risorse destinate al finanziamento dei programmi annuali di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale; si prevede:

a) al comma 1, che la sanzione sia ridotta del 30 per cento se il pagamento viene effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione ovvero anche nel caso in cui il trasgressore non sia incorso, per il periodo di due anni, in violazioni di norme di comportamento del codice da cui derivino decurtazioni del punteggio, ai sensi dell'articolo 126-*bis*. La riduzione non si applica peraltro alle violazioni più gravi, cioè a quelle per cui è prevista la sanzione accessoria della confisca del veicolo (dell'articolo 210, comma 3) o della sospensione della patente di guida.

b) al comma 2, consentendo il pagamento delle suddette sanzioni mediante strumenti di pagamento elettronico.

c) un nuovo comma 2.1 all'articolo 202, con la previsione che qualora l'agente accertatore sia munito di idonea apparecchiatura il conducente, in deroga a quanto previsto dal comma 2, possa effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore medesimo il pagamento mediante strumenti di pagamento elettronico, nella misura ridotta. L'agente trasmette in questo caso il verbale al proprio comando o ufficio e rilascia al trasgressore una ricevuta della somma riscossa, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che consegna al trasgressore, anche all'atto della contestazione, nelle mani dell'agente accertatore.

d) al **comma 2-bis** dell'articolo 202, si ammette il pagamento immediato nelle mani dell'agente accertatore mediante strumenti di pagamento elettronico anche per determinate violazioni commesse da soggetti in possesso di alcune categorie di patente nell'ambito dell'autotrasporto di persone o cose. Le violazioni alle quali fa riferimento il comma 2-*bis* sono quelle commesse nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose, dai titolari delle patenti di guida C, C+E, D e D+E (si tratta di autoveicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, anche con rimorchio, e di autobus per più di 8 passeggeri, anche con rimorchio, anche se le nuove classificazioni delle patenti europee entrate in vigore dal 19 gennaio 2013 prevedono ora una nuova classificazione) e previste dai seguenti articoli del Codice della strada:

- articolo 142, commi 9 e 9-*bis*: superamento dei limiti di velocità di oltre 40 chilometri orari;
- articolo 148: violazione dei divieti di sorpasso;
- articolo 167, circolazione con eccedenza del carico superiore al 10% rispetto alla massa complessiva a pieno carico del veicolo, indicata nella carta di circolazione;

---

<sup>5</sup>Decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia".

- articolo 174, commi 5, 6 e 7, e articolo 178, commi 5, 6 e 7: mancato rispetto dei periodi di guida e di riposo prescritti ai conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose, se la violazione ha durata superiore al 10% rispetto al limite.

**Il punto 2)** richiede la semplificazione e la riduzione del numero delle classi sanzionatorie.

Il codice della strada prevede (art. 195) che la misura delle sanzioni amministrative pecuniarie sia compreso tra un limite minimo ed un limite massimo fissato per la specifica violazione dall'apposita norma del Codice, sempre entro il limite minimo generale di euro 24 ed il limite massimo generale di euro 9.296 (fatte salve le sanzioni proporzionali e gli aggiornamenti al tasso di inflazione). La misura precisa, all'interno dell'intervallo previsto dalle norme del codice, è fissata con decreto del Ministro della Giustizia; il decreto del 19 dicembre 2012 ha previsto anche un meccanismo automatico di adeguamento biennale delle sanzioni, a partire dal 1° gennaio 2013. Le sanzioni sono indicate nella tabella I allegata al decreto che prevede più di sessanta classi di sanzioni pecuniarie, comprese tra un minimo di 24 € ed un massimo di 16.189 €.

**Il punto 3)** riferendosi al caso in cui il conducente cagioni la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, demanda al legislatore delegato:

- la definizione, anche in coerenza con eventuali modifiche del codice penale che introducano il reato di «omicidio stradale»:
  - del grado di colpevolezza dell'autore del fatto;
  - della tipologia di violazioni in relazione alle quali saranno previste:
- le sanzioni amministrative accessorie della revoca della patente e dell'inibizione della guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato;
- disponendo comunque l'applicazione delle suddette sanzioni nei casi di cui all'articolo 589 (Omicidio colposo) terzo e quarto comma, del codice penale.

In base al citato terzo comma, dell'articolo 589, del codice penale, si applica la pena della reclusione da tre a dieci anni se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale da:

- 1) soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi [dell'articolo 186](#), comma 2, lettera c), del Codice della strada (tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l));
- 2) soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Il successivo quarto comma prevede che nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni di una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni quindici.

In presenza di omicidio colposo l'articolo 222 del codice prevede la sospensione della patente fino a quattro anni; se però l'omicidio colposo è stato commesso in presenza di

un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l è disposta la revoca della patente. In base all'articolo 219, la durata della revoca è, per la guida in stato di ebbrezza o con assunzione di stupefacenti, di tre anni (il termine ordinario di durata della revoca è due anni).

**Il punto 4)** con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 187, comma 1, del codice della strada, prevede che l'alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti (oggetto del menzionato articolo 187) sia determinata:

- con la massima precisione e certezza, come esistente al momento dell'infrazione;
- anche ai fini dell'integrazione delle condotte di cui all'articolo 589, terzo comma, del codice penale, prima citato.

**Il punto 5)** dispone l'aggravamento delle sanzioni per comportamenti direttamente o indirettamente pericolosi e lesivi dell'incolumità e della sicurezza degli utenti della strada, in ragione anche del loro grado di vulnerabilità, stimato:

- sia distinguendo la categoria di utenza motorizzata da quella non motorizzata;
- sia con riferimento al livello di esposizione al rischio dei soggetti appartenenti a ciascuna delle due categorie.

**Il punto 6)** prescrive la qualificazione giuridica della decurtazione dei punti dalla patente di guida come sanzione amministrativa accessoria, prevedendo altresì:

- che la comunicazione della decurtazione costituisca atto amministrativo definitivo;
- la limitazione a casi tassativi e specifici della possibilità di sostituire la decurtazione dei punti con il pagamento di una sanzione pecuniaria.

La qualificazione della decurtazione della patente a punti, introdotta nell'ordinamento italiano dal 1° luglio 2003, come sanzione amministrativa accessoria appare coerente con la giurisprudenza della Corte di cassazione che ha precisato (Sezioni Unite civili - sentenza n. 20544 del 29 luglio 2008) che la decurtazione costituisce una sanzione amministrativa conseguente alla violazione di norme sulla circolazione stradale, le cui controversie sono attratte alla giurisdizione del giudice ordinario. Inoltre, la sua definizione come atto amministrativo definitivo appare richiamare un ulteriore principio stabilito dalla Corte (Sezioni Unite civili - Sentenza 13 marzo 2012 n. 3936) vale a dire il principio in base al quale l'automobilista non deve attendere la comunicazione della variazione del punteggio da parte dell'Anagrafe nazionale ma può agire subito, all'atto del preannuncio della decurtazione, per tutelare i propri diritti.

**Il punto 7)** richiede misure volte ad assicurare l'efficacia delle sanzioni relative alla violazione dell'obbligo di assicurazione del veicolo per la responsabilità civile (RC) intervenendo:

- con l'inasprimento delle sanzioni;

- utilizzando, ai fini dell'individuazione dei veicoli che non ottemperano gli obblighi di assicurazione, le metodologie di cui alla lettera l) (sistemi telematici idonei a rilevare le infrazioni anche attraverso il collegamento automatico con l'archivio nazionale dei veicoli, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché con gli altri enti e organismi pubblici competenti).

In materia di RC auto, nell'ambito dell'esame dei disegni di legge Atto Camera 1512 e abbinati (recanti specifiche modifiche del codice della strada) che la IX Commissione ha avviato nella seduta del 16 aprile 2014 si prevede che la violazione dell'obbligo di RC auto possa essere accertata anche tramite il confronto dei dati ricavati con dispositivi o apparecchiature di rilevamento del luogo, del tempo e dell'identificazione del veicolo con l'elenco tenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei veicoli non coperti da RC auto.

**Il punto 8)** individua la semplificazione e la trasparenza:

- dei procedimenti per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie;
- delle misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida.

**Il punto 9)** dispone la revisione del sistema dell'accertamento degli illeciti amministrativi, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza che consentono l'accertamento della violazione con contestazione differita, e la connessa revisione del regime delle spese.

**Il punto 10)** prescrive il coordinamento tra:

- la durata delle misure cautelari disposte dall'autorità amministrativa;
- la pendenza dei procedimenti penali instaurati in relazione alle medesime fattispecie.

In materia di durata delle misure cautelari amministrative, in via generale il codice della strada dispone, all'articolo 213, che per talune violazioni si applichi la sanzione accessoria della confisca amministrativa e che pertanto si provveda al sequestro del veicolo, affidandolo in custodia al proprietario, o in sua assenza al conducente, che è obbligato a custodirlo in un luogo non soggetto a pubblico passaggio, a pena di una sanzione minima di 1.818 € e della sospensione della patente da uno a tre mesi. Il fermo amministrativo del veicolo è invece disciplinato dall'art. 214 del Codice, ed è una sanzione accessoria con la quale si sottrae la disponibilità del bene all'avente diritto per una durata di tempo prevista dalla norma di legge che lo stabilisce; chi circola con un veicolo sottoposto al fermo amministrativo, salva l'applicazione delle sanzioni penali per la violazione degli obblighi poste in capo al custode, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 770 ad euro 3.086. E' disposta, inoltre, la confisca del veicolo.

**Il punto 11)** è relativo alla revisione delle modalità di utilizzo dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie, in particolare prevedendo che i proventi di

sanzioni amministrative, effettivamente riscossi, di spettanza dello Stato siano destinati prioritariamente ad alimentare, nell'ambito delle finalità di spesa già previste a legislazione vigente:

- un fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero dell'interno;
- un fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzati, rispettivamente:
  - all'intensificazione dei controlli su strada,
  - al finanziamento del Piano nazionale della sicurezza stradale nonché ai relativi programmi attuativi.

L'articolo 208 del codice della strada prevede che l'80 per cento della quota di proventi delle sanzioni spettanti allo Stato, perchè riscosse da organi dello Stato, e destinate alle ricerche sulla sicurezza stradale e all'educazione stradale (quota par al 15 per cento del totale, ai sensi dell'art. 2, co. 1. lett. x della legge 190/1991) sia destinata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ispettorato per la sicurezza stradale per studi per la sicurezza stradale; il restante 20 per cento è destinato al Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture per studi sulla sicurezza stradale; infine il 7,5 per cento del totale annuo è destinato al Ministero dell'istruzione, sempre per attività connesse all'educazione stradale.

Il disegno di legge Atto Camera 1512 (la commissione IX Trasporti, poste, telecomunicazioni, ha approvato un nuovo testo) prevede una nuova finalizzazione per i proventi delle sanzioni pecuniarie spettanti allo Stato, utilizzando una quota di tali proventi per l'intensificazione dei controlli su strada.

**Il punto 12)** dispone:

- l'obbligo di rendicontazione, da parte degli enti titolari di funzioni di polizia stradale o proprietari di strade, dei proventi delle sanzioni amministrative,
- la disciplina dei criteri della rendicontazione e dei meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti.



**Articolo 2, comma 1, lettere o) e p)**  
*(Ricorsi amministrativi e giurisdizionali)*

o) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, ai fini della semplificazione della procedura, dell'alleggerimento degli oneri amministrativi a carico dei cittadini e dell'eliminazione di duplicazioni, individuando, tra autorità amministrativa e autorità giudiziaria, ambiti di competenza a conoscere diversi in relazione ai motivi di legittimità e di merito;

p) semplificazione delle procedure previste per il ricorso al prefetto, prevedendo:

1) la presentazione del ricorso esclusivamente all'organo accertatore, che, previa istruttoria, lo trasmette al prefetto per la decisione;

2) l'eliminazione dell'obbligo di procedere all'audizione dell'interessato che ne abbia fatto richiesta;

3) l'allineamento del termine per il ricorso al prefetto a quello previsto per il ricorso al giudice di pace;

4) la competenza della prefettura limitrofa per la trattazione dei ricorsi presentati dai dipendenti delle prefetture, dal loro coniuge e dai loro parenti fino al terzo grado;

**L'articolo 2, comma 1, lettera o)** prevede la revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, ai fini:

- della semplificazione della procedura
- dell'alleggerimento degli oneri amministrativi a carico dei cittadini
- dell'eliminazione di duplicazioni, individuando, tra autorità amministrativa e autorità giudiziaria, ambiti di competenza a conoscere diversi in relazione ai motivi di legittimità e di merito.

**L'articolo 2, comma 1, lettera p)** dispone la semplificazione delle procedure per il ricorso al prefetto, prevedendo:

- 1) la presentazione del ricorso esclusivamente all'organo accertatore, che, previa istruttoria, lo trasmette al prefetto per la decisione;
- 2) l'eliminazione dell'obbligo di procedere all'audizione dell'interessato che ne abbia fatto richiesta;
- 3) l'allineamento del termine per il ricorso al prefetto a quello previsto per il ricorso al giudice di pace;
- 4) la competenza della prefettura limitrofa per la trattazione dei ricorsi presentati dai dipendenti delle prefetture, dal loro coniuge e dai loro parenti fino al terzo grado.

Gli articoli 203 e 204 del Codice della strada prevedono: a) la presentazione da parte dell'interessato, entro sessanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione, del ricorso all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore ovvero direttamente al

prefetto che lo invia all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore; b) l'obbligo per il responsabile dell'ufficio o del comando di trasmettere gli atti al prefetto nel termine di sessanta giorni dal deposito; c) l'obbligo per il prefetto di audire gli interessati che ne abbiano fatto richiesta; d) l'obbligo per il prefetto di adottare entro centoventi giorni dal ricevimento degli atti, una decisione sulla conferma dell'accertamento, con conseguente ingiunzione di pagamento all'autore della violazione ovvero sull'archiviazione degli atti ritenendosi fondato il ricorso (in caso di richiesta di audizione da parte dell'interessato, il decorrere del termine dei centoventi giorni viene sospeso). L'articolo 204-bis del codice consente in alternativa a quello al prefetto il ricorso al giudice di pace, che deve essere esperito entro trenta giorni.

**Articolo 2, comma 1, lettere *q*) e *r*)**

*(Conducenti minorenni; disciplina per il conseguimento della patente di guida)*

*q*) espressa previsione dell'applicabilità degli istituti della decurtazione di punteggio dalla patente di guida, del ritiro, della sospensione e della revoca della stessa nei confronti di conducenti minorenni, anche in deroga alle disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689;

*r*) revisione della disciplina per il conseguimento della patente di guida, in modo da assicurare una puntuale verifica, in sede di esame, sia delle cognizioni teoriche sia delle capacità pratiche e dei comportamenti alla guida, al fine di garantire la sicurezza della circolazione;

**L'articolo 2, comma 1, lettera *q*)** prescrive l'applicabilità, alla patente di conducenti minorenni, degli istituti di:

- decurtazione di punteggio;
- ritiro;
- sospensione;
- revoca;
- anche in deroga alle disposizioni della legge [689/1981](#)<sup>6</sup>, che contempla l'irrogazione di sanzioni amministrative solo nei confronti dei soggetti maggiorenni.

L'articolo 126-*bis* del codice della strada disciplina la patente a punti.

**L'articolo 2, comma 1, lettera *r*)** dispone la revisione della disciplina per il conseguimento della patente di guida, in modo da assicurare, al fine di garantire la sicurezza della circolazione, una puntuale verifica, in sede di esame:

- delle cognizioni teoriche;
- delle capacità pratiche,
- dei comportamenti alla guida.

L'articolo 121 del codice della strada disciplina l'accertamento dell'idoneità tecnica necessaria per il rilascio della patente di guida, che si consegue superando una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti ed una prova di controllo delle cognizioni.

---

<sup>6</sup> Legge 24 novembre 1981, n. 689 "Modifiche al sistema penale".



**Articolo 2, comma 1, lettere s), t) e u)**

*(Requisiti di idoneità psicofisica; definizione dei soggetti portatori di disabilità)*

s) attribuzione al Ministero della salute del compito di adottare, tenendo conto delle nuove indicazioni sui requisiti di idoneità psicofisica per l'autorizzazione alla guida contenute nella vigente normativa dell'Unione europea, linee guida in relazione alle attività di accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento e il rinnovo della patente, con riferimento sia a quelle svolte dalle commissioni mediche locali, sia a quelle svolte dai medici monocratici;

t) adeguamento della terminologia utilizzata nel codice della strada per definire le categorie di soggetti portatori di disabilità, in particolare sostituendo la locuzione «mutilati e minorati fisici» con la seguente: «soggetti con invalidità»;

u) revisione dei soggetti abilitati all'accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento della patente, prevedendo l'esclusione dei medici in quiescenza;

**L'articolo 2, comma 1, lettera s)** attribuisce al Ministero della salute del compito di adottare, tenendo conto delle nuove indicazioni in termini di requisiti di idoneità psicofisica per l'autorizzazione alla guida contenute nella vigente normativa dell'Unione europea:

- linee guida in relazione alle attività di accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento e il rinnovo della patente, con riferimento a quelle svolte:
  - dalle commissioni mediche locali;
  - dai medici monocratici.

Il decreto-legge [5/2012](#)<sup>7</sup> ha introdotto all'articolo 11 una serie di modifiche all'attività delle commissioni mediche locali per il rinnovo delle patenti, disponendo: 1) la soppressione dell'obbligo per gli ultraottantenni dell'esame specialistico presso le commissioni mediche locali ai fini del rinnovo della patente; 2) che le commissioni mediche locali siano costituite dai competenti organi regionali ovvero dalle province autonome di Trento e di Bolzano e non più su base provinciale. In generale, in tema di rinnovo della patente, il codice della strada attualmente prevede che questo debba avvenire, per i veicoli di categorie B, B1 e BE (autovetture), ogni dieci anni per i soggetti fino a cinquanta anni di età; ogni cinque anni per i soggetti di età compresa tra i cinquanta e i settanta anni; ogni tre anni per i soggetti di età compresa tra i settanta e gli ottanta anni di età e ogni due anni per i soggetti di età superiore agli ottanta anni (art. 126).

---

<sup>7</sup> Decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5 “Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo”.

La direttiva 2014/85/UE (il cui termine di recepimento è il 31 dicembre 2015) valuta che le conoscenze scientifiche sulle patologie che influiscono sull'idoneità alla guida si sono evolute, in particolare per quanto concerne la stima dei rischi per la sicurezza stradale e l'efficacia delle misure atte a scongiurare tali rischi e che studi e ricerche confermano come la sindrome delle apnee ostruttive da sonno sia uno dei principali fattori di rischio negli incidenti automobilistici; la direttiva, pertanto, stabilisce che questa patologia non dovrebbe più essere ignorata nell'ambito della legislazione unionale in materia di patente di guida, apportando le necessarie modifiche alla direttiva sulla patente europea (2006/126/CE).

Il decreto-legge [90/2014](#)<sup>8</sup> (articolo 25, comma 2) prevede che i rinnovi di validità della patente di guida per i mutilati ed i minorati fisici possano essere esperiti secondo le procedure e secondo le scadenze temporali ordinarie qualora, all'esito della visita per il rilascio della patente, la commissione medica locale certifichi che il conducente presenti situazioni di mutilazione o minorazione fisica stabilizzate e non suscettibili di aggravamento né di modifica delle prescrizioni o delle limitazioni in atto. Le patenti speciali sono rilasciate, ai sensi dell'articolo 116, comma 5, del Codice della strada ai mutilati ed ai minorati fisici, anche se affetti da più minorazioni, e che possono essere limitate alla guida di veicoli di particolari tipi e caratteristiche, nonché con determinate prescrizioni. I termini di rinnovo di tali patenti sono inferiori rispetto a quelli delle patenti ordinarie: cinque anni, anziché dieci, ridotti a tre a partire dal settantesimo anno di età. Il rinnovo è subordinato all'accertamento dei requisiti fisici e psichici del conducente, effettuato dalle commissioni mediche locali. E' anche previsto il rilascio di un permesso di guida provvisorio, valido sino all'esito delle procedure di rinnovo, per i titolari di patente di guida speciale in fase di rinnovo. La durata della patente di guida, regolamentata dall'articolo 126 del Codice della strada, è di 10 anni per gli autoveicoli e motoveicoli delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B e BE (5 anni oltre il cinquantesimo anno di età e 3 anni oltre il settantesimo anno di età), mentre è inferiore e pari a 5 anni, 3 anni o 2 anni per le altre categorie (autobus, veicoli per il trasporto merci, etc.), a seconda della sussistenza di determinati requisiti. L'articolo 119 del Codice della strada stabilisce in particolare che l'accertamento dei requisiti psichici e fisici sia effettuato da commissioni mediche locali, costituite dai competenti organi regionali, ovvero dalle province autonome di Trento e Bolzano, che provvedono altresì alla nomina dei rispettivi presidenti, per una serie di soggetti, fra cui i mutilati e i minorati fisici, per i quali tale accertamento è ritenuto indispensabile. Inoltre, nel caso in cui il giudizio di idoneità non possa essere formulato in base ai soli accertamenti clinici, la norma prevede che si debba procedere anche ad una prova pratica di guida su veicolo adattato in relazione alle particolari esigenze.

**L'articolo 2, comma 1, lettera t)** dispone l'adeguamento della terminologia utilizzata nel codice della strada per definire le categorie di soggetti portatori di disabilità, in particolare sostituendo la locuzione «mutilati e minorati fisici» con la seguente: «soggetti con invalidità».

---

<sup>8</sup> Decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90 “Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari”.

**L'articolo 2, comma 1, lettera u)** prevede la revisione dei soggetti abilitati all'accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento della patente, escludendone i medici in quiescenza.



**Articolo 2, comma 1, lettera v)**  
*(Neopatentati con patente di categoria B)*

v) previsione che la misura relativa ai limiti di potenza specifica, riferita alla tara, dei veicoli la cui guida è consentita ai neopatentati con patente di categoria B:

- 1) non si applichi quando a fianco del conducente neopatentato si trovi, in funzione di accompagnatore, una 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;
- 2) abbia in ogni caso una durata non

superiore a sei mesi, quando il predetto conducente neopatentato, nel medesimo intervallo di tempo, non si sia reso responsabile di violazioni di norme comportamentali del codice della strada da cui derivi decurtazione di punteggio;

- 3) si applichi ai conducenti di età superiore a ottanta anni, fatta salva la possibilità per gli stessi di accertare i requisiti di idoneità psicofisica a tale fine previsti con visita presso una commissione medica locale, con oneri a carico del richiedente;

**L'articolo 2, comma 1, lettera v)** individua i criteri per la legislazione relativa ai limiti di potenza specifica, riferita alla tara, dei veicoli la cui guida è consentita ai neopatentati con patente di categoria B:

- 1) non si applichi quando a fianco del conducente neopatentato si trovi, in funzione di accompagnatore, una 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;
- 2) abbia in ogni caso una durata non superiore a sei mesi, quando il predetto conducente neopatentato, nel medesimo intervallo di tempo, non si sia reso responsabile di violazioni di norme comportamentali del codice della strada da cui derivi decurtazione di punteggio;
- 3) si applichi ai conducenti di età superiore a ottanta anni, fatta salva la possibilità per gli stessi di accertare i requisiti di idoneità psicofisica a tal fine previsti con visita presso una commissione medica locale, con oneri a carico del richiedente.

Il codice della strada (art. 117) prevede che ai titolari di patente di guida di categoria B (autoveicoli) per il primo anno dal rilascio non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t.



**Articolo 2, comma 1, lettera z)**

*(Veicoli atipici, compresi i veicoli di interesse storico e collezionistico)*

z) definizione dei criteri di classificazione dei veicoli atipici, compresi i veicoli di interesse storico e collezionistico, nonché dei requisiti minimi per la circolazione degli stessi;

**L'articolo 2, comma 1, lettera z)** individua i criteri per la legislazione relativa:

- alla definizione dei criteri di classificazione dei veicoli atipici, compresi i veicoli di interesse storico e collezionistico,
- dei requisiti minimi per la circolazione degli stessi.

Il codice della strada, pur facendo rientrare i veicoli con caratteristiche atipiche tra quelli oggetto di classificazione, ai fini del medesimo codice, all'articolo 47, non stabilisce una vera e propria definizione dei veicoli da considerarsi atipici, individuando piuttosto per essi una categoria residuale nella quale dovrebbero far parte tutti quei veicoli che, per le loro specifiche caratteristiche, non rientrano fra quelli definiti al Capo I del Titolo III del codice, relativo ai veicoli in generale. L'articolo 59 che richiama i veicoli con caratteristiche atipiche, al comma 2, rimanda peraltro ad un decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione sia della categoria alla quale assimilare i veicoli atipici, sia dei requisiti tecnici di idoneità alla circolazione dei medesimi veicoli.

Il Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 17 dicembre 2009 (pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* 19 marzo 2010 S.O.) disciplina le procedure per l'iscrizione dei veicoli di interesse storico e collezionistico nei registri, nonché per la loro riammissione in circolazione e la revisione periodica.



**Articolo 2, comma 1, lettera aa)**  
*(Servizio di piazza con velocipedi)*

aa) previsione della possibilità di velocipedi;  
svolgere servizio di piazza con

**L'articolo 2, comma 1, lettera aa)** richiede al legislatore delegato di disciplinare il servizio di piazza con velocipedi.

L'articolo 70 del codice disciplina i servizi di piazza con veicoli a trazione animale o con slitte; l'articolo 86 il servizio di piazza con autovetture con conducente o taxi.

L'articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge 145/2013<sup>9</sup> prevede che l'attività di noleggio con conducente possa essere svolta anche da velocipedi.

---

<sup>9</sup> Decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145 "Interventi urgenti di avvio del piano "Destinazione Italia", per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015".



**Articolo 2, comma 1, lettera *bb*)**

*(Sosta e transito dei veicoli adibiti al servizio di invalidi)*

*bb*) disciplina generale e specificazione delle modalità di sosta e di transito dei veicoli adibiti al servizio di invalidi, prevedendo l'aggravamento delle sanzioni conseguenti all'utilizzo improprio del contrassegno o all'occupazione impropria delle strutture volte a consentire o ad agevolare la mobilità delle persone disabili;

**L'articolo 2, comma 1, lettera *bb*)** prevede la disciplina generale e specificazione delle modalità di sosta e di transito dei veicoli adibiti al servizio di invalidi, prevedendo l'aggravamento delle sanzioni conseguenti:

- all'utilizzo improprio del contrassegno;
- all'occupazione impropria delle strutture volte a consentire o ad agevolare la mobilità delle persone disabili.

Il DPR 151/2012<sup>10</sup> disciplina la sostituzione del "contrassegno invalidi" con il "contrassegno di parcheggio per disabili", conforme al modello previsto dalla raccomandazione del Consiglio dell'Unione europea del 4 giugno 1998.

---

<sup>10</sup> Decreto del Presidente della Repubblica n. 151 del 30 luglio 2012: "Regolamento recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, concernente il regolamento di esecuzione e attuazione del Nuovo codice della strada, in materia di strutture, contrassegno e segnaletica per facilitare la mobilità delle persone invalide".



**Articolo 2, comma 1, lettera cc)**

*(Veicoli adibiti al soccorso stradale, anche nella condizione di servizio medico)*

cc) regolazione delle specifiche condizioni di circolazione dei veicoli adibiti al soccorso stradale, anche nella condizione di servizio medico, con particolare riferimento all'esenzione dal pagamento delle tariffe autostradali e alla possibilità di trasportare familiari della persona soccorsa;

**L'articolo 2, comma 1, lettera cc)** prevede la regolazione delle specifiche condizioni di circolazione dei veicoli adibiti al soccorso stradale, anche nella condizione di servizio medico, con particolare riferimento:

- all'esenzione dal pagamento delle tariffe autostradali;
- alla possibilità di trasportare familiari della persona soccorsa.

Il 2 ottobre 2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emesso una circolare interpretativa delle norme che regolano il servizio di ambulanze e trasporto malati in autostrada a cura delle associazioni di volontariato. Nel documento si precisa che nel concetto di "soccorso in emergenza" sono ricomprese le seguenti attività: servizio 118, trasporto organi, trasporto sangue ed emoderivati in condizioni di emergenza, trasporto sanitario assistito (con medico o infermiere a bordo), trasporto neonatale/pediatrico, trasporto di pazienti oncologici, trasporto pazienti dializzati che necessitano dell'utilizzo di ambulanza come da attestazione del centro dialitico.



**Articolo 2, comma 1, lettera *dd*)**

*(Circolazione dei veicoli sulla rete stradale e autostradale nel periodo invernale)*

*dd*) introduzione di una disciplina di coordinamento delle prescrizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete stradale e autostradale nel periodo invernale, in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare;

**L'articolo 2, comma 1, lettera *dd*)** richiede l'introduzione di una disciplina di coordinamento delle prescrizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete stradale e autostradale nel periodo invernale, in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità, al fine di:

- preservare l'incolumità degli utenti;
- garantire idonei livelli di circolazione veicolare.

Gli articoli 6 e 7 del codice della strada demandano all'ente proprietario della strada di prescrivere che i veicoli siano muniti ovvero abbiano a bordo mezzi antidrucciolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve o su ghiaccio.



**Articolo 2, comma 1, lettera *ee*)**  
*(Sosta tariffata)*

*ee*) revisione dell'attuale normativa ai tempi di permanenza illegittima con relativa alla sosta tariffata e introduzione di un sistema sanzionatorio proporzionale ai tempi di permanenza illegittima con eventuale previsione di una soglia di tolleranza non soggetta a sanzione.

**L'articolo 2, comma 1, lettera *ee*)** prescrive:

- la revisione della normativa relativa alla sosta tariffata;
- l'introduzione di un sistema sanzionatorio proporzionale ai tempi di permanenza illegittimi;
- l'eventuale previsione di una soglia di tolleranza non soggetta a sanzione.

Gli articoli 6 e 7 del codice della strada demandano all'ente proprietario della strada di vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli.



## **Articolo 2, commi 2-5**

### *(Delegificazione e normativa secondaria)*

2. Il Governo è autorizzato ad adottare, entro il termine previsto dal comma 1 dell'articolo 1 e nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui al comma 1 del presente articolo, regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, per la disciplina, prevista dal codice della strada o da altre norme vigenti, delle materie di seguito elencate:

a) caratteristiche dei veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità, di cui all'articolo 10 del codice della strada;

b) disciplina della sagoma limite e della massa limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto e dei carichi sporgenti trasportati, di cui agli articoli 61 e 62 del codice della strada, anche consentendo l'installazione a sbalzo dei carrelli elevatori;

c) caratteristiche specifiche della segnaletica stradale, di cui al comma 6 dell'articolo 38, ai commi da 1 a 3 dell'articolo 44 e al comma 6 dell'articolo 45 del codice della strada, al fine, oltre che di assicurare l'uniformità sul territorio nazionale, la conformità con le norme internazionali in materia e il rispetto dei principi e criteri direttivi di cui al comma 1 del presente articolo, di perseguire particolari esigenze, quali la riconoscibilità dei passaggi a livello e la sicurezza delle gallerie, nonché di tenere conto di criteri di parità tra i sessi;

d) disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, di cui al comma 19 dell'articolo 41 del codice della strada, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici;

e) classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di

equipaggiamento e di identificazione dei veicoli e dei rimorchi, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità, di cui agli articoli da 47 a 55, da 71 a 74 e da 79 a 92 del codice della strada, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica e tecnologica del settore, nonché di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione;

f) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, di cui agli articoli da 75 a 78 del codice della strada, al fine di ridurre gli adempimenti richiesti all'utente, fermo restando il rigoroso rispetto dei requisiti di sicurezza stradale;

g) classificazione e impiego dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, anche con riguardo alle macchine agricole e operatrici, e disciplina in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino nonché di circolazione su strada, di cui agli articoli 57 e 58 e da 104 a 114 del codice della strada, a fini di adeguamento alla normativa dell'Unione europea, con particolare riguardo al coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con quanto previsto dalla disciplina europea in materia di macchine;

h) procedure di ammissione alla circolazione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici, nonché revisione della disciplina delle associazioni di amatori dei veicoli di interesse storico ai fini della certificazione degli stessi, di cui agli articoli 59, 60 e da 93 a 103 del codice della strada;

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

l) istruzioni tecniche per gli itinerari ciclabili e per l'utilizzo di strumenti di moderazione della velocità.

3. I regolamenti di cui al comma 2 individuano espressamente, con riferimento alle disposizioni indicate al medesimo comma, le norme di legge vigenti nelle materie da essi disciplinate, di cui dispongono l'abrogazione con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti medesimi.

4. Il Governo adotta, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, ogni altra disposizione integrativa o correttiva necessaria per adeguare il regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, alle modifiche introdotte con i decreti legislativi di cui al comma 1

dell'articolo 1 della presente legge e con i regolamenti di cui al comma 2 del presente articolo.

5. Con decreti dirigenziali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite istruzioni tecniche attuative per i procedimenti amministrativi disciplinati dai regolamenti di cui ai commi 2 e 3, concernenti le modalità di semplificazione delle procedure, e, previo parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, la dematerializzazione della relativa documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sugli schemi dei decreti di cui al presente comma è sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, nel caso in cui abbiano per oggetto procedimenti di competenza delle regioni e degli enti locali.

**L'articolo 2, comma 2** prevede l'adozione di regolamenti di delegificazione (ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge [400/1988](#)<sup>11</sup>)

L'articolo 17, comma 2, della citata legge 400/1988 nel disciplinare in via generale l'istituto per la delegificazione, prevede che le leggi della Repubblica possano autorizzare l'esercizio della potestà regolamentare del Governo, determinando nel contempo le norme generali regolatrici della materia e disponendo direttamente l'abrogazione delle norme vigenti con effetto dall'entrata in vigore delle norme regolamentari.

La delegificazione riguarda le seguenti materie:

- caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità (art. 10 del Nuovo Codice della strada (decreto legislativo [285/1992](#)) di seguito codice; lettera a);

---

<sup>11</sup> Legge 23 agosto 1988, n. 400 "Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri".

- disciplina della massa limite e della sagoma limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto di carichi sporgenti, anche consentendo l'installazione a sbalzo dei carrelli elevatori (artt. 61 e 62 del codice; lettera b);
- caratteristiche specifiche della segnaletica stradale, con particolare attenzione a specifiche esigenze (riconoscibilità passaggi a livello; sicurezza gallerie; parità di genere nella segnaletica) (oggetto di delegificazione risultano in particolare l'art. 38, comma 6, che prescrive l'uniformità della segnaletica stradale sul territorio nazionale; i comma da 1 a 3 dell'articolo 44, in materia di passaggi a livello e il comma 6 dell'art. 45 in materia di omologazione della segnaletica; lettera c);
- disciplina della manutenzione delle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici (art. 41, co. 19 del codice; lettera d);
- classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica del settore (oggetto di delegificazione risultano gli articoli da 47 a 55 in materia di classificazione dei veicoli; da 71 a 74 in materia di caratteristiche dei rimorchi e da 79 a 92 in materia di revisione e di destinazione ed uso dei veicoli; lettera e);
- semplificazione delle procedure di modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, fermo restando il rispetto dei requisiti di sicurezza stradale (oggetto di delegificazione sono gli articoli da 75 a 78 in materia di accertamento dei requisiti di idoneità, controlli di conformità e modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli; lettera f);
- classificazione e utilizzazione dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, con particolare riferimento alle macchine agricole ed operatrici, anche in relazione alla disciplina UE in materia di limiti di massa (oggetto di delegificazione sono gli articoli 57 sulle macchine agricole e 58 sulle macchine operatrici, nonché gli articoli da 104 a 114 del codice in materia di circolazione delle macchine agricole e operatrici; lettera g);
- procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici e revisione della disciplina delle associazioni di amatori dei veicoli di interesse storico (oggetto di delegificazione sono gli articoli 59, sui veicoli con caratteristiche atipiche; 60 sui motoveicoli e gli autoveicoli d'epoca e d'interesse storico e da 93 a 103 in materia di immatricolazione e circolazione dei veicoli; lettera h);
- disciplina dell'uso di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive (lettera i);
- istruzioni tecniche per gli itinerari ciclabili (lettera l).

**Il comma 3** prevede l'abrogazione delle norme di legge che disciplinano le materie oggetto di delegificazione con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di delegificazione.

**Il comma 4** prevede che il governo modifichi il Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (D.P.R. [495/1992](#)<sup>12</sup> al fine di adeguarlo al contenuto dei decreti legislativi di attuazione della delega.

**Il comma 5** dispone che con decreti dirigenziali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti siano stabilite istruzioni tecniche per i procedimenti amministrativi previsti dai regolamenti di delegificazione di cui al comma 2 e dal regolamento di esecuzione del codice. Le istruzioni dovranno essere finalizzate alla semplificazione e alla dematerializzazione delle procedure anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate. Sugli schemi di decreto è acquisito il parere della Conferenza unificata nel caso in cui abbiano per oggetto provvedimenti di competenza di regioni ed enti locali.

---

<sup>12</sup> D.P.R. 16 dicembre 1992 “Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada”.

### **Articolo 3**

*(Disposizioni integrative e correttive e norme finali)*

1. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui all'articolo 1, il Governo può adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive degli stessi, in conformità con le procedure previste dal medesimo articolo e nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2.

2. Dall'attuazione delle disposizioni della presente legge non devono derivare nuovi

o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3. Le amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti previsti dalla presente legge e dai decreti legislativi adottati in attuazione della medesima avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

**L'articolo 3** prevede la possibilità di adottare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi (**comma 1**) e reca una clausola di invarianza finanziaria generale (**comma 2**) ed una specifica per la pubblica amministrazione (**comma 3**) prescrivendo che agli adempimenti previsti dalla legge e dai decreti legislativi adottati in attuazione della medesima si provvede avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.





# Ultimi dossier del Servizio Studi

## XVII LEGISLATURA

|                               |                |   |
|-------------------------------|----------------|---|
| <a href="#"><u>166/I</u></a>  | Dossier        | Partecipazione alla 69 <sup>a</sup> Assemblea Generale dell'ONU (New York, 22-26 settembre 2014)  |
| <a href="#"><u>166/II</u></a> | Dossier        | Partecipazione alla 69 <sup>a</sup> Assemblea Generale dell'ONU (New York, 22-26 settembre 2014)  |
| <a href="#"><u>167</u></a>    | Dossier        | Dossier del Servizio Studi sull'A.S. n. 1428-A "Deleghe al Governo in materia di riforma degli ammortizzatori sociali, dei servizi per il lavoro e delle politiche attive, nonché in materia di riordino della disciplina dei rapporti di lavoro, dell'attività ispettiva e di tutela e conciliazione delle esigenze di cura, di vita e di lavoro"  |
| <a href="#"><u>168</u></a>    | Dossier        | Dossier del Servizio Studi sull'A.S. n. 1612 "Conversione in legge del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 132, recante misure urgenti di degiurisdizionalizzazione ed altri interventi per la definizione dell'arretrato in materia di processo civile" - Ed. provvisoria  |
| <a href="#"><u>169</u></a>    | Dossier        | Dossier del Servizio Studi sull'A.S. n. 1613 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1 <sup>o</sup> agosto 2014, n. 109, recante proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia, iniziative di cooperazione allo sviluppo e sostegno ai processi di ricostruzione e partecipazione alle iniziative delle organizzazioni internazionali per il consolidamento dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché disposizioni per il rinnovo dei Comitati degli italiani all'estero" |
| <a href="#"><u>170</u></a>    | Dossier        | Dossier del Servizio Studi sull'A.S. n. 1629 "Disciplina degli orari di apertura degli esercizi commerciali"  |
| <a href="#"><u>171</u></a>    | Dossier        | Elementi di legislazione comparata in tema di mezzi di impugnazione, con particolare riferimento alla disciplina dell'appello   |
| <a href="#"><u>172</u></a>    | Dossier        | Dossier del Servizio Studi sull'A.S. n. 1627 "Introduzione nel codice penale del reato di inquinamento processuale e depistaggio"   |
| <a href="#"><u>173</u></a>    | Testo a fronte | Attività di <i>lobbying</i> . Testo a fronte tra i disegni di legge in esame (all'8 ottobre 2014) presso la Commissione Affari costituzionali del Senato. (AA.SS. nn. 281, 358, 643, 806, 992, 1497, 1522, 1191 e 1632) - <i>edizione provvisoria</i>   |
| <a href="#"><u>174</u></a>    | Dossier        | Dossier del Servizio Studi sull'A.S. n. 1637 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 agosto 2014, n. 119 recante disposizioni urgenti in materia di contrasto a fenomeni di illegalità e violenza in occasione di manifestazioni sportive, di riconoscimento della protezione internazionale, nonché per assicurare la funzionalità del Ministero dell'interno" - <i>Edizione provvisoria</i>  |
| <a href="#"><u>175</u></a>    | Dossier        | Dossier del Servizio Studi sull'A.S. n. 1167 e 953/A "Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto"   |

Il testo del presente dossier è disponibile in formato elettronico PDF su Internet, all'indirizzo [www.senato.it](http://www.senato.it), seguendo il percorso: "Leggi e documenti - dossier di documentazione - Servizio Studi - Dossier".