



Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 A.C. 423-A ed abb.

Dossier n° 302 - Elementi per la valutazione degli aspetti di legittimità costituzionale
2 agosto 2017

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	423-A ed abb.
Titolo:	Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285
Iniziativa:	Parlamentare
Iter al Senato:	No
Commissione competente :	IX Trasporti
Stato dell'iter:	in corso d'esame in sede referente

Contenuto

Il nuovo testo unificato delle proposte di legge A.C. 423-A e abbinate - come risultante dall'esame in sede referente svolto dalla IX Commissione - reca modifiche al codice della strada.

L'**articolo 01**, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, inserisce nel codice della strada una nuova **modalità di classificazione** delle strade: "viabilità forestale, sentiero, mulattiera e tratturo", modificando a tal proposito l'articolo 2, commi 2 e 3, del codice. In particolare tale tipologia di strada è destinata, per caratteristiche dimensionali e tecniche, **all'esclusivo passaggio di pedoni, velocipedi e animali**, fatto salvo il transito occasionale di veicoli a motore e rimorchi per scopi connessi ad attività agro-silvo-pastorali autorizzate, di servizio, vigilanza, soccorso e protezione civile, nonché ai fini dell'accesso al fondo e all'azienda da parte degli aventi diritto.

[Classificazione delle strade](#)

All'articolo 3, comma 1, viene novellata la definizione di cui al n. 48 di sentiero o mulattiera o tratturo. Mentre l'attuale definizione qualifica unitariamente le tre tipologie di strada (strade a fondo naturale formatesi per effetto del passaggio di uomini o animali), con la norma sono aggiunte alcune specificazioni che distinguono i sentieri dalle mulattiere (non è introdotta però una specifica definizione di tratturo). Si precisa infatti che la larghezza del sentiero è tale da permettere il passaggio di una sola persona per volta in uno dei due sensi di marcia (larghezza uguale o inferiore a 1,2 m), La mulattiera è tale da permettere il passaggio di una fila di animali da soma a pieno carico in uno solo dei due sensi di marcia per volta (larghezza uguale o inferiore a 2,5 m). Si precisa che il percorso o la strada possono essere anche parzialmente o totalmente provvisti di ghiaia e/o massicciata e dotati di opere per lo sgrondo delle acque e/o di sostegno laterale o trasversale per rendere possibile il transito anche in condizioni di fondo bagnato (comma 1).

il comma 2 prevede che entro 120 giorni dall'entrata in vigore della presente proposta di legge il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le regioni procedono alla definizione delle norme funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo ed il collaudo della viabilità forestale nonché le categorie di veicoli ammessi alla circolazione su di essa.

Viene inoltre introdotta la nuova definizione di "viabilità forestale" (aggiungendo il numero 48-bis). Essa è definita come "una rete viabile che si sviluppa, in tutto o in parte, nel bosco" (comma 3).

Il comma 4 autorizza il Governo a modificare l'articolo 122 del Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada, che disciplina i segnali d'obbligo generico, al fine di prevedere che la circolazione sulla viabilità forestale possa essere regolata, anche ai fini dell'articolo 194 del codice (ossia per l'irrogazione di sanzioni ai trasgressori delle disposizioni riguardanti tale forma di viabilità), da apposita segnaletica.

Si valuti, in proposito, l'opportunità di un coordinamento tra quanto disposto all'articolo 01, comma 1, lettera b), che - modificando l'articolo 2, comma 3, del codice della strada -

individua le tipologie di veicoli ammessi alla circolazione nelle vie forestali e quanto previsto all'articolo 01, comma 2, che rimette tale individuazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed alle regioni. Andrebbe altresì specificato l'atto con cui si procedere a tale individuazione e le modalità di coinvolgimento delle regioni.

L'articolo 02, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, inserisce nel codice della strada la nozione di **utente vulnerabile**, che si affianca a quella di utente debole (pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade), inserendo un numero 53-ter, all'articolo 3 del codice della strada.

L'utente vulnerabile

In particolare tale disposizione definisce "utenti vulnerabili" i conducenti di ciclomotori, motocicli nonché altri veicoli aperti a due o tre ruote, che meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade dei veicoli chiusi a quattro o più ruote o dalla presenza di ostacoli fissi sulla strada.

L'articolo 03, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, modifica il comma 4, lettera c) dell'articolo 6) del codice della strada, avente ad oggetto le **corsie riservate**, ed il comma 1, lettera i), dell'articolo 7 del Codice della strada, che disciplina le strade riservate alla circolazione di mezzi pubblici, prevedendo la possibilità che con l'ordinanza con la quale il sindaco riserva strade e corsie alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto (riserva che, in base al Codice della strada, ha la finalità di "favorire la mobilità urbana") possa ammettere l'accesso e la circolazione sulle medesime strade e sulle corsie riservate, di **biciclette**, ove ricorrano idonee condizioni di sicurezza.

Corsie preferenziali e biciclette

L'articolo 1 apporta modifiche all'**articolo 9 del CdS**, in materia di **autoveicoli stradali da competizione immatricolati**, aggiungendo un nuovo comma 4-ter che inserisce tali veicoli tra i veicoli atipici di cui all'art. 59, che sono i veicoli che per le loro specifiche caratteristiche non rientrano fra quelli definiti nel Codice. Per tali veicoli è rimesso al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilire, con proprio decreto:

Autoveicoli da competizione

a) la categoria, fra quelle individuate nel capo II del Codice, alla quale i veicoli atipici devono essere assimilati ai fini della circolazione e della guida;

b) i requisiti tecnici di idoneità alla circolazione dei veicoli individuandoli, con criteri di equivalenza, fra quelli previsti per una o più delle categorie già previste dal Codice.

Si ricorda che in base al comma 4-bis dell'art. 9, i veicoli che partecipano alle competizioni motoristiche sportive possono circolare solo limitatamente agli spostamenti all'interno del percorso della competizione e per il tempo strettamente necessario, in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 78 (che prevede una visita e la prova dei veicoli con caratteristiche modificate) e fermo restando l'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi previsto per tutti i veicoli in circolazione dall'articolo 193 CdS. In tema di assicurazione inoltre, si ricorda che per tutte le competizioni sportive su strada è richiesto ai promotori (art. 9, comma 6), per poter avere l'autorizzazione alla competizione, la stipula di un contratto di assicurazione per la responsabilità civile che deve coprire anche la responsabilità dell'organizzazione degli altri obbligati per i danni comunque causati alle strade e alle relative attrezzature, con i limiti di garanzia previsti dalla normativa vigente.

L'articolo 1-bis, attraverso una **modifica dell'articolo 12 CdS**, precisa le funzioni, in tema di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, dei **dipendenti delle società di gestione dei parcheggi**, ai quali è consentito lo svolgimento di tali compiti limitatamente alle aree oggetto di concessione e con esclusivo riguardo agli spazi destinati al parcheggio a pagamento ed alle aree immediatamente limitrofe esclusivamente nel caso in cui la sosta precluda la corretta fruizione dell'area di parcheggio da parte degli utenti della strada. Allo stesso modo al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone non possono essere attribuite le funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione e sosta, se non limitatamente alle corsie e alle strade dedicate al trasporto pubblico, con esclusione della possibilità di estendere l'esercizio di tali poteri all'intero territorio cittadino.

Definizione dei compiti degli ausiliari del traffico e del personale ispettivo delle aziende di trasporto pubblico.

Le funzioni dei dipendenti delle società di gestione dei parcheggi e del personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone sono previste dall'articolo 17, commi 132 e 133, del decreto legislativo n.127 del 1997.

L'articolo 2 (ex art. 1) aggiunge un periodo al comma 1 dell'**articolo 16 CdS**, che disciplina le cosiddette «**fasce di rispetto**», e prevede che con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, possa essere definita la **disciplina per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie** o in particolari condizioni orografiche, **anche con riferimento alle diverse tipologie di divieti**.

Fasce di rispetto

Si ricorda che il comma 1 dell'articolo 16 del codice della strada vieta ai proprietari o aventi diritto

dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati di aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade; di costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale; di impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni. La disposizione rinvia poi al regolamento di esecuzione del codice ([D.P.R. n. 495/1992](#)) la determinazione delle distanze dal confine stradale, mantenendo comunque ferme le distanze tra gli alberi vicini a confini previste dagli articoli 892 e 893 del codice civile (in via generale tre metri per alberi ad alto fusto; un metro e mezzo per alberi di non alto fusto; mezzo metro per siepi e viti).

Andrebbe valutata l'opportunità di una diversa collocazione della disposizione in questione che non sembra attinente alla materia disciplinata dall'articolo 16, comma 1.

L'**articolo 2-bis** inverte le sanzioni irrogate, ai sensi dell'articolo 23 del codice della strada, per le violazioni delle norme concernenti la pubblicità nelle strade e sui veicoli. In particolare vengono modificate le sanzioni previste dal comma 11 e dal comma 12 della norma. Secondo le disposizioni vigenti la sanzione irrogata a chiunque viola le disposizioni dell'articolo e quelle del regolamento è compresa tra **422 e 1.697 euro**, mentre la violazione delle prescrizioni indicate nelle autorizzazioni previste dalla norma è sanzionata assai più severamente (**da 1.389 a 13.890 euro**, in via solidale con il soggetto pubblicizzato). La norma è quindi diretta a prevedere che le sanzioni più severe siano irrogate nel caso di violazione delle norme dell'articolo 26 e del relativo regolamento mentre per l'ipotesi di mancato rispetto delle prescrizioni previste dalle autorizzazione sarà sanzionata meno severamente.

Sanzioni in materia di pubblicità, sulle strade e sui veicoli

L'**articolo 2-ter**, introducendo un comma 10-bis all'articolo 40 del CdS, consente, ove l'ente proprietario lo ritenga coerente con le esigenze di sicurezza stradale, di predisporre a terra una linea di arresto avanzata per le biciclette, rispetto alla linea d'arresto dei veicoli, nelle intersezioni semaforiche delle strade di nuova costruzione, ovvero nel caso di rifacimento della segnaletica.

Linea di arresto avanzata per le biciclette

L'articolo **2-quater** stabilisce, aggiungendo un comma 5-bis all'articolo 41 del codice, che gli attraversamenti pedonali non semaforizzati ove siano accaduti negli ultimi cinque anni incidenti mortali o con feriti **devono essere dotati, a cura dell'ente proprietario della strada, di appositi segnali luminosi di pericolo e di prescrizione** nonché di sistemi di videosorveglianza, qualora siano situati in prossimità di luoghi, quali ad esempio scuole, presidi sanitari, centri per anziani o uffici pubblici, particolarmente frequentati da pedoni. Si prevede che all'attuazione della citata disposizione si provveda nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili, destinate ai sensi dell'articolo 142, comma 12-ter e dell'articolo 208, comma 4 del codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Segnali luminosi in aree non semaforizzate sensibili

L'articolo 142, comma 12-bis destina all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento o agli enti che esercitano le relative funzioni, e all'ente da cui dipende l'organo accertatore i proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità. Il comma 12-ter prevede che gli enti di cui al comma 12-bis destinano le somme derivanti dall'attribuzione delle quote dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al medesimo comma alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la segnaletica e le barriere, e dei relativi impianti, nonché al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ivi comprese le spese relative al personale. L'articolo 208, comma 4, indica la destinazione delle somme derivanti dalle sanzioni amministrative per violazioni del codice della strada.

L'**articolo 2-quinquies**, modificando il comma 6 dell'articolo 45 del Codice, prevede che nel regolamento del Codice della strada, oltre alle modalità di omologazione e approvazione dei mezzi tecnici e di controllo e regolazione del traffico, nonché di quelli destinati all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni, siano precisate le modalità di verifica periodica e di taratura degli stessi.

Taratura dei mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico

L'**articolo 2-sexies** introduce una specifica disciplina **per le macchine agricole d'epoca**. In particolare è introdotto un comma 1-bis all'articolo 60, che contiene la disciplina dei motoveicoli e degli autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico. La disposizione prevede che siano considerate appartenenti ai veicoli con caratteristiche atipiche le macchine agricole d'epoca, di interesse storico o collezionistico. Si rimette ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche tecniche di tali veicoli.

Macchine agricole d'epoca

L'**articolo 3** (ex art. 2) , in coerenza con la normativa dell'Unione europea, **eleva** da 18 metri a 18,75 metri la **lunghezza massima degli autosnodati e filosnodati** adibiti a **servizio di linea per il trasporto di persone** destinati a percorrere itinerari prestabiliti, attraverso una modifica dell'**articolo 61 del codice**.

Lunghezza
massima
autosnodati e
filosnodati

L'**articolo 4** (ex art. 3) modifica la disciplina in materia di servizio di **noleggio con conducente** di cui all'**articolo 85 del CdS**. In particolare, con una modifica al comma 2, lettera f), si prevede che possano essere adibiti al servizio di noleggio con conducente anche i **motoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone** e non più solo gli autoveicoli utilizzati per tali modalità di trasporto. Conseguentemente, con una modifica al comma 4, la sanzione prevista per la guida in violazione delle norme sul noleggio del conducente viene disposta per "chiunque guidi un veicolo adibito" a tale servizio e non, come attualmente previsto, "chiunque guidi un autovettura adibita" al servizio.

Noleggio con
conducente

L'**articolo 4-bis** introduce una norma concernente **l'immatricolazione dei veicoli di interesse storico** (viene a tal proposito modificato il comma 4 dell'articolo 93 del Codice della strada). Si prevede in particolare che l'immatricolazione dei citati veicoli sia ammessa su presentazione di un **titolo di proprietà e di un certificato attestante le caratteristiche tecniche** rilasciato dalla casa costruttrice o da uno degli enti o associazioni abilitati. In caso di reimmatricolazione di veicoli già iscritti al Pubblico registro automobilistico (PRA) e cancellati d'ufficio o a richiesta del precedente proprietario è ammessa la facoltà del richiedente di ottenere, con oneri a suo carico, **targhe e libretto di circolazione della prima iscrizione al PRA**, indipendentemente dalla difformità di grafica e di formato di tali documenti da quelli attualmente rispondenti allo *standard* europeo. Tale facoltà è preclusa per i veicoli che risultano demoliti ai sensi della normativa vigente in materia di contributi statali alla rottamazione.

Immatricolazione
dei veicoli di
interesse storico

L'**articolo 4-ter** riconosce la facoltà, per i veicoli a motore impegnati in competizioni motoristiche che si svolgono su strada e che sono autorizzate ai sensi dell'articolo 9 del codice, di esporre, nei giorni e nei percorsi di gara, in luogo della targa una targa sostitutiva della quale la disposizione definisce le caratteristiche e la collocazione che deve essere comunque coerente con quanto previsto per le targhe di immatricolazione dal regolamento di attuazione del Codice.

Targa sostitutiva
per i veicoli
ammessi a
competizioni

Il nuovo **articolo 5, comma 1**, modifica l'**art. 110 del CdS** relativamente ai requisiti di **immatricolazione delle macchine agricole**. In particolare, attraverso una modifica del comma 2, integra i soggetti che possono richiedere l'immatricolazione di macchine agricole. L'attuale disposizione prevede che esse possano essere immatricolate solo a nome di titolari di imprese agricole o di altri specifici soggetti (titolare di impresa forestale o che effettua lavorazioni agromeccaniche o locazione di macchine agricole, enti e consorzi pubblici), consentendo di procedere all'immatricolazione anche ai commercianti di macchine agricole nonché a colui che dichiara **di essere** proprietario del mezzo, in tal caso a condizione che la macchina agricola abbia massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 tonnellate semoventi (ad eccezione delle macchine agricole operatrici ad un asse guidabili da conducente a terra, che possono essere equipaggiate con carrello separabile destinato esclusivamente al trasporto del conducente) o trainate come rimorchi ai sensi della lettera b), numero 2, del comma 3 dell'articolo 57 del codice.

Immatricolazione
macchine
agricole

Conseguentemente è soppresso il comma 4 che prevede che l'annotazione del trasferimento di proprietà sia condizionata dal possesso da parte del nuovo titolare dei requisiti richiesti al comma 2.

Il **nuovo comma 2** prevede che, in conseguenza di tali modifiche, il Governo, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, provveda a modificare gli articoli 293 e 294 del Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495).

L'**articolo 5-bis** è diretto ad aumentare i limiti d'età per l'obbligo di sottoporsi a visita medica per il rinnovo della patente per guidare veicoli pesanti. In particolare viene portata da 65 a 68 anni l'età in cui è autorizzata la guida di autotreni e autoarticolati di massa complessiva superiore a 20 tonnellate ed è portata da 68 a 70 anni la possibilità di proroga dell'autorizzazione previa visita medica specialistica annuale che attesti il permanere dei requisiti fisici e psichici per la guida di tali mezzi. Con riferimento ai mezzi adibiti al trasporto di persone quali bus, autosnodati, autoarticolati, ecc., viene elevata da 60 a 65 anni l'età in cui è autorizzata la guida i tali mezzi e da 68 a 70 anni la possibilità di proroga dell'autorizzazione previa visita medica annuale. A tale scopo modifica l'articolo 115,

Limiti d'età per
patente di guida
di mezzi pesanti

comma 2, lettere a) e b) del codice della strada.

Il **nuovo articolo 6** interviene sull'**art. 122 del Codice** in materia di **esercitazioni di guida**. L'articolo intende allineare alla normativa europea le disposizioni relative alle esercitazioni pratiche di guida per il conseguimento delle **patenti di tipologia AM, A1, A2 ed A**. **Viene infatti soppresso il comma 5 dell'art. 122 CdS** che limita ai soli luoghi poco frequentati le esercitazioni su veicoli nei quali non possa prendere posto, oltre al conducente, altra persona in funzione di istruttore. Tale limitazione non è infatti prevista dalla direttiva 2006/126/UE, recepita in Italia con il decreto legislativo n. 59 del 2011. L'abrogazione è quindi volta a **consentire le esercitazioni per il conseguimento della patente di guida in tutte le condizioni di traffico**. La seconda modifica viene apportata sostituendo il **comma 3 dell'art. 122** con una formulazione che **consente le esercitazioni** per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A con i corrispondenti veicoli **anche senza una persona in funzione di istruttore**.

Esercitazioni di guida

L'**articolo 7** interviene, in materia di **controlli sui veicoli immatricolati in uno Stato appartenente all'Unione europea (UE) o allo Spazio economico europeo (SEE)**, attraverso l'introduzione di un **nuovo art. 93-bis** nel codice della strada. In particolare si prevede che **sia vietato** per i soggetti residenti in Italia da più di 60 giorni circolare alla guida di veicoli immatricolati all'estero, salvo il caso di veicolo concesso in leasing o in locazione senza conducente da parte di impresa costituita in un altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo che non abbia stabilito una sede secondaria o altra sede effettiva in Italia, ovvero il caso di veicolo concesso in comodato a un soggetto residente in Italia e legato da un rapporto di lavoro o di collaborazione con un'impresa costituita in un altro Stato membro dell'UE o aderente allo Spazio economico europeo che non abbia stabilito una sede secondaria o altra sede effettiva in Italia, nel rispetto del codice doganale italiano (comma 1).

Veicoli immatricolati in Stati UE o SEE

Il comma 2 prevede che, ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste dal comma 3, qualora il veicolo **non possa essere immatricolato in Italia** l'intestatario del documento di circolazione estero deve chiedere al competente Ufficio Motorizzazione Civile, previa consegna delle targhe estere, il rilascio di un foglio di via e della relativa targa, ai sensi dell'articolo 99, al fine di condurre il veicolo oltre i transiti di confine. L'Ufficio Motorizzazione Civile provvede alla restituzione delle targhe e del documento di circolazione alle competenti autorità dello Stato che li ha rilasciati.

La sanzione per la violazione del comma 1 va da 712 a 3.558 euro, cui si aggiunge la sanzione del fermo amministrativo del veicolo fino alla sua regolarizzazione. Il documento di circolazione viene trasmesso all'Ufficio Motorizzazione civile competente per territorio e, qualora entro il termine di centottanta giorni, decorrenti dalla data di applicazione della misura accessoria del fermo amministrativo, il veicolo non venga immatricolato in Italia o non venga richiesto il rilascio di un foglio di via per condurlo oltre i transiti di confine, si applica la sanzione accessoria della confisca amministrativa del medesimo (**comma 3**).

Il **comma 4** prevede che i **veicoli cancellati dalla circolazione per esportazione, per essere riammessi in Italia** debbano essere sottoposti a **visita e prova previa verifica della regolarità fiscale, riportando poi gli eventuali vincoli o gravami** presenti al momento della cancellazione e non estinti. La previsione di ulteriore normativa di dettaglio, anche relativa alle modalità di controllo identificativo dei veicoli con targa estera da reimmatricolare in Italia, è rimessa alle modifiche del regolamento di attuazione del codice (comma 5).

L'**articolo 8** introduce, al comma 1, un nuovo specifico **limite di velocità per gli autotreni costituiti da un autoveicolo M1** (cioè adibito al trasporto di non più di otto persone) **o N1** (cioè adibito al trasporto di merci per non più di 3,5 tonnellate) e da un rimorchio O1 (con massa massima non superiore a 0,75 tonnellate) o O2 (con massa massima superiore a 0,75 tonnellate ma non a 3,5 tonnellate). Il nuovo limite è di 70 km/h fuori dai centri abitati e di 100 km/h sulle autostrade. In tal senso viene modificato l'**articolo 142, comma 3, lettera e) del codice**. Attualmente per tali veicoli il limite è quello previsto dalla disposizione citata in via generale per tutti i veicoli costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio (70 km/h fuori dai centri abitati e 80 km/h sulle autostrade).

Limiti velocità per autotreni

Il comma 2 dell'articolo 7 prescrive una **distanza minima di trecento metri tra l'avviso di segnaletica indicante l'obbligo di riduzione della velocità e la collocazione del sistema elettronico di rilevamento** automatico della velocità. Ciò attraverso un'integrazione del **comma 6-bis dell'articolo 142 del codice**, che attualmente prevede che le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità siano preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di

apparecchi rilevamento velocità

segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del codice e che le modalità di impiego siano stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.

Il comma 2-bis introduce nuove forme di pubblicità per l'utilizzo delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, previsti dall'articolo 142 del Codice della strada. In particolare si prevede, novellando il comma 12-quater dell'articolo 142, che ciascun ente locale **pubblichì sul proprio sito istituzionale, in formato dati di tipo aperto, la relazione** in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei **proventi di propria spettanza** oltre ad inviare la citata relazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Pubblicità
utilizzo delle
risorse derivanti
dalle sanzioni
stradali

Inoltre si prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il 30 giugno di ogni anno, pubblichi in un'apposita sezione del proprio sito istituzionale le relazioni di cui al primo periodo in un formato dati di tipo aperto, come definito dalla lettera a) del comma 3 dell'articolo 68 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modificazioni. Entro il medesimo termine del 30 giugno il Ministero presenta altresì al Parlamento una relazione sullo stato di attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 142, commi da 12-bis a 12-quater, indicando in apposito elenco gli enti locali inadempienti agli obblighi di pubblicazione.

Infine il **comma 2-ter** prevede la clausola di invarianza finanziaria stabilendo tuttavia la possibilità di attingere le risorse necessarie per gli interventi previsti dalla novella dai proventi di cui al primo periodo del comma 12-quater dell'articolo 142 del codice della strada.

Il nuovo articolo 9 modifica l'**art. 158 del CdS** in materia di **sosta delle biciclette sui marciapiedi e nelle aree pedonali**. In particolare consente, attraverso un **nuovo comma 4-bis**, inserito nell'articolo 158 del codice della strada, la sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, **in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio**; si precisa che in ogni caso la bicicletta **non deve creare intralcio** ai pedoni e non deve essere collocata lungo i percorsi tattili per i disabili visivi.

Sosta biciclette

Il nuovo articolo 10 modifica l'**art. 159 CdS** in materia di rimozione dei veicoli, aggiungendo una **nuova lettera d-bis**) al comma 1, in modo da consentire la **rimozione dei veicoli che sostino**, senza averne titolo, **negli stalli riservati al car sharing**. Tale possibilità non è infatti attualmente consentita in base alle norme del CdS.

Rimozione
veicoli

Si ricorda infatti che l'**art. 159 comma 1** prevede che gli organi di polizia dispongano la rimozione dei veicoli nei seguenti casi:

- nelle strade e nei tratti di esse in cui con ordinanza dell'ente proprietario della strada sia stabilito che la sosta dei veicoli costituisce grave intralcio o pericolo per la circolazione stradale e il segnale di divieto di sosta sia integrato dall'apposito pannello aggiuntivo;
- nei casi di cui agli articoli 157, comma 4 (sosta sulla sinistra nelle strade urbane a senso unico senza lasciare sufficiente spazio), e 158, commi 1, 2 e 3 (i vari casi di divieto di fermata e sosta);
- in tutti gli altri casi in cui la sosta sia vietata e costituisca pericolo o grave intralcio alla circolazione;
- quando il veicolo sia lasciato in sosta in violazione alle disposizioni emanate dall'ente proprietario della strada per motivi di manutenzione o pulizia delle strade e del relativo arredo.

L'**articolo 10-bis** introduce l'obbligo di prevedere che i sistemi di ritenuta per bambini, negli autoveicoli, siano equipaggiati unitamente ad un dispositivo di allarme anti-abbandono le cui specifiche tecnico-costruttive saranno stabilite con regolamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da adottare entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della legge. L'obbligo di utilizzo di questi dispositivi diviene operativo decorsi sei mesi dall'entrata in vigore del regolamento sopra indicato.

Sistemi anti-
abbandono di
minori sui
veicoli

Il nuovo articolo 11 modifica l'**art. 173 del CdS**, rafforzando le norme di **contrasto all'uso improprio di smartphone e altri dispositivi elettronici (computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi, ovvero cuffie sonore), aumentando la decurtazione dei punti patente** previste per tali violazioni. L'articolo interviene con tre modifiche.

Aumento
sanzioni per
guida con
telefoni e altri
dispositivi

a) il comma 2 viene modificato con l'inserimento esplicito di **smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi** tra gli strumenti dei quali è **vietato far uso durante la guida**;

b) il comma 3-bis viene modificato prevedendo il **raddoppio della sanzione amministrativa** in caso di violazione dei divieti sopra indicati (si passa da una sanzione tra 161 e 647 euro a una sanzione tra 322 e 1294 euro) e si introduce la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da 1 a 3 mesi anche nel caso di prima infrazione. Nei casi di recidiva verificatasi **nel corso di un biennio** scatta la prima

sanzione **si prevede il raddoppio** della sanzione amministrativa accessoria della **sospensione della patente di guida** (che passa da due a sei mesi mentre nel regime attuale era da uno a tre mesi) **e della sanzione amministrativa pecuniaria** (da 644 a 2588 euro);

c) si modifica la tabella delle decurtazioni della patente a punti allegata all'art. 126-bis, **raddoppiando i punti sottratti alla patente (da 5 a 10) nel caso di recidiva** nella violazione del **divieto di utilizzo di dispositivi elettronici** suddetti. Rimane invece ferma la decurtazione di 5 punti prevista per la prima violazione.

Il **nuovo articolo 12** modifica l'**art. 180 del CdS in materia di possesso dei documenti di circolazione**. Viene modificato il comma 1, lett. a) che prevede l'obbligo del conducente di avere con sé la carta di circolazione, specificando la documentazione che il conducente deve detenere **nelle more della definizione di situazioni transitorie (aggiornamenti, passaggi di proprietà, etc.)** al fine di superare le incertezze causate dalla mancanza di uno specifico regime giuridico obbligatorio. La norma prevede infatti che quando **sono in corso di definizione i mutamenti** di cui all'articolo 94, commi 2, basta l'**estratto** di cui al comma 1 dell'articolo 92 **o la ricevuta** di cui al comma 2 del medesimo articolo, mentre, in loro assenza è ammessa la carta di circolazione accompagnata da **copia semplice dell'atto scritto**, formato secondo le disposizioni vigenti, ricognitivo dei mutamenti.

Documenti di circolazione

L'articolo 94 comma 2 del codice prevede la procedura per il rilascio di una nuova carta di circolazione nel caso di passaggio di proprietà, costituzione dell'usufrutto o di stipulazione di locazione con facoltà di acquisto. Si prevede inoltre che nel caso dei trasferimenti di residenza, o di sede se si tratta di persona giuridica si procede all'aggiornamento della carta di circolazione.

L'**articolo 13** interviene in materia di **mobilità ciclistica** attraverso due modifiche dell'**articolo 182 del CdS**. In particolare, dopo il comma 1 è inserito il comma 1-*bis* al fine di prevedere che nelle strade o **nelle zone** all'interno dei **centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, i ciclisti possano circolare anche in senso opposto a quello di marcia** di tutti gli altri veicoli qualora tale facoltà sia prevista con ordinanza e segnalata con l'aggiunta ai segnali verticali di divieto o di obbligo generico del pannello integrativo di eccezione per i velocipedi.

Possibilità di circolazione contromano biciclette su strade 30 km/h

Al comma 9 dell'articolo 182 si specifica invece che l'obbligo per i velocipedi di circolare sulle piste loro riservate vale unicamente quando tali piste siano esclusivamente riservate ai velocipedi e non quando esse siano riservate, oltre che ai velocipedi, anche ad altre tipologie di veicolo.

L'articolo **13-bis** aggiunge il comma 4-bis all'articolo 201, comma 4, del Codice, al fine di rimettere ad un apposito decreto ministeriale il compito di determinare, in maniera omogenea, i criteri e i limiti per la determinazione delle **spese di accertamento e di notificazione** dei verbali di accertamento delle violazioni amministrative del Codice.

Accertamento e notificazione sanzioni

L'articolo **13-ter** modifica le modalità di accertamento e comunicazione della violazione delle norme in materia di revisione e di assicurazione obbligatoria. In particolare sono effettuate le seguenti modifiche:

Accertamento delle violazioni in materia di Rca.

- viene abrogato il riferimento all'articolo 80, che disciplina l'obbligo di revisione dei veicoli, e all'articolo 193, concernente l'obbligo di assicurazione di responsabilità civile, dal comma 1-bis, lettera g-bis, dell'articolo 201 del Codice della strada. Tale disposizione indica i casi in cui le violazioni del codice della strada possono non essere oggetto di contestazione immediata, e viene contestualmente introdotta, con riferimento a queste specifiche fattispecie, la lettera g-ter) che prevede la possibilità di utilizzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento, di **cui è data informazione ai conducenti dei veicoli a motore interessati**, per l'accertamento delle suddette violazioni. Questo accertamento è effettuato mediante il confronto dei dati rilevati riguardanti il luogo, il tempo e l'identificazione dei veicoli con quelli risultanti rispettivamente dall'archivio nazionale dei veicoli e dall'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi, di cui all'articolo 31, comma 2, del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27

L'articolo 31, comma 2, del decreto-legge n. 1 del 2012 prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvalendosi dei dati forniti gratuitamente dalle compagnie di assicurazione, formi periodicamente un elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 122 del codice delle

assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, con esclusione dei periodi di sospensione dell'assicurazione regolarmente contrattualizzati.

- viene introdotto un comma 1-quinquies che disciplina la procedura di accertamento delle violazioni sopra indicate che in parte riproduce esattamente le disposizioni del comma 1-quater (con riferimento alla non necessità della presenza di organi di polizia stradale nel caso in cui l'accertamento avvenga con dispositivi o apparecchiature omologate o approvate per il funzionamento completamente automatico e sul fatto che tali strumenti debbano essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale) in parte presenta contenuti ulteriori. In particolare si definisce il valore probatorio che ha la documentazione fotografica prodotta in particolare sul fatto che un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, nel momento di rilevamento stava circolando su strada: tale documentazione è considerata un **atto di accertamento** ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge n. 689 del 1981. Questa disposizione, al comma 3, prevede che è sempre disposto il sequestro del veicolo a motore (o del natante) posto in circolazione **senza essere coperto dall'assicurazione obbligatoria** (ovvero del veicolo posto in circolazione senza che per lo stesso sia stato rilasciato il documento di circolazione).
- qualora sulla base dell'accertamento si rilevi che un veicolo non risulti essersi presentato per la revisione o non risulti assicurato, si stabilisce che l'organo di polizia procedente inviti il proprietario (o altro coobbligato in solido) a presentare la carta di circolazione o l'autorizzazione alla circolazione ovvero il certificato di assicurazione. In caso di omissione si applica, ai sensi dell'articolo 180, comma 8 la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 422 ad euro 1.697 oltre alla sanzione prevista per la mancanza del documento da presentare, con decorrenza dei termini per la notificazione dal giorno successivo a quello stabilito per la presentazione dei documenti.

In conseguenza di queste modificazioni viene contestualmente aggiornato il contenuto dell'articolo 31 del decreto-legge n. 1 del 2012, in particolare:

- viene eliminato l'obbligo di regolarizzare, entro 15 giorni, la posizione assicurativa da parte di coloro che risultino proprietari dei veicoli inseriti nell'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi.
- è prevista, al posto della comunicazione ai rispettivi proprietari dei mezzi, la pubblicazione sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi, dando sul medesimo sito l'informazione ai proprietari dei veicoli delle conseguenze previste qualora veicoli privi di copertura assicurativa siano posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate, affinché gli interessati provvedano a regolarizzare la propria posizione.
- l'elenco di coloro che non regolarizzano la propria posizione viene messo a disposizione delle prefetture e degli organi di polizia.

La disposizione potrebbe essere interpretata nel senso che, una volta pubblicato l'elenco, si preveda la possibilità che i soggetti interessati possano procedere alla regolarizzazione della propria posizione e che solo successivamente alla mancata regolarizzazione tale elenco sia trasmesso a prefetture e organi di polizia. *Andrebbero in tal caso chiarite le modalità ed i termini decorsi i quali, successivamente alla pubblicazione, l'elenco di coloro che non hanno regolarizzato la propria posizione debba essere trasmesso alle prefetture e agli organi di polizia. Qualora l'intento sia di pubblicare l'elenco e contestualmente inviare l'elenco agli organi sopra indicati, andrebbe valutata l'opportunità di prevedere espressamente tale modalità.*

- viene soppresso il comma 3 che disciplina la procedura di contestazione e accertamento delle violazioni dell'obbligo di assicurazione dei veicoli a motore.

L'articolo **13-quater** sostituisce il comma 1 dell'articolo 206 ed è volta a ridurre l'interesse dovuto nel caso di ritardo nel pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni delle norme del codice della strada. In particolare la norma riduce la maggiorazione dovuta ai sensi dell'articolo 27 sesto comma della legge n. 689 del 1981 ad un ventesimo per ogni semestre di ritardo nel pagamento della somma dovuta.

Attualmente l'articolo 27 comma sesto della legge n. 689 del 1981 prevede che la somma dovuta è maggiorata di un decimo per ogni semestre di ritardo (quindi il 20 per cento annuo).

Interessi di
mora per il
ritardo nel
pagamento di
sanzioni stradali

L'**articolo 14** prevede la clausola di invarianza finanziaria.

Clausola di
invarianza
finanziaria

Relazioni allegare o richieste

La proposta di legge è di iniziativa parlamentare, ed è quindi accompagnata dalla

relazione illustrativa. Alcune proposte di legge abbinata provengono da regioni.

Collegamento con lavori legislativi in corso

Nel corso della legislatura era stata approvata, in prima lettura alla Camera dei deputati, una proposta di legge contenente una delega al Governo per la modifica di disposizioni del codice della Strada, (testo unificato delle proposte di legge A.C. 1588 e A.C. 731) il **9 ottobre 2014**. L'esame della proposta di legge delega è iniziato al Senato il 21 ottobre 2014, ma non è giunto a conclusione. Nella seduta del 19 luglio 2017 sono intervenuti, sull'ordine dei lavori in Commissione il senatore Ranucci e il senatore Esposito. Nell'intervento del senatore Esposito si dà conto del fatto che l'esame della legge delega risulta bloccato "a causa di problemi di copertura finanziaria ancora non risolti dal Governo" mentre il senatore Esposito ha manifestato l'auspicio che la proposta di legge A.C. 429 e abbinata, concluda rapidamente il proprio iter alla Camera dei deputati.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

La proposta di legge in esame reca disposizioni 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** ([art. 117, secondo comma, lettera h\), Cost.](#)).

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, 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).

Attribuzione di poteri normativi

La proposta di legge contiene alcune disposizioni che attribuiscono alcuni poteri di adeguamento delle disposizioni regolamentari di attuazione del Codice della strada, in particolare:

- Il comma 4 dell'articolo 01 autorizza il Governo a modificare l'articolo 122 del Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada, che disciplina i segnali d'obbligo generico, al fine di prevedere che la circolazione sulla viabilità forestale possa essere regolata, anche ai fini dell'articolo 194 del codice (ossia per l'irrogazione di sanzioni ai trasgressori delle disposizioni riguardanti tale forma di viabilità), da apposita segnaletica.
- l'articolo 2-sexies rimette ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche tecniche delle macchine agricole d'epoca;
- il comma 2 dell'articolo 5 attribuisce al Governo il compito di provvedere a modificare gli articoli 293 e 294 del Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada, con riguardo all'immatricolazione delle macchine agricole.
- l'articolo 10-bis rimette a un regolamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da adottare entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della legge le specifiche tecnico-costruttive dei dispositivi anti-abbandono per i minori.
- l'articolo 13-bis rimette a un decreto ministeriale il compito di determinare, in maniera omogenea, i criteri e i limiti per la determinazione delle spese di accertamento e di notificazione dei verbali di accertamento delle violazioni amministrative del Codice.

cost302

Servizio Studi
Dipartimento Istituzioni
Servizio Studi
Dipartimento Trasporti

st_istituzioni@camera.it - 066760-3855
st_trasporti@camera.it - 066760-2614

 CD_istituzioni
 CD_trasporti