

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 661

PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato **DE LORENZIS**

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

Presentata il 24 maggio 2018

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La presente proposta di legge reca una delega al Governo tesa a realizzare un necessario e urgente intervento di riforma del codice della strada, anche per razionalizzare i numerosi interventi legislativi sulla materia succedutisi nel tempo, al fine di perseguire lo scopo della sicurezza della circolazione stradale attraverso un codice « breve », ispirato a principi di delegificazione delle norme e di semplificazione delle procedure, nel convincimento che la chiarezza delle disposizioni normative contribuisca anche ad una maggiore effettività.

Il provvedimento risponde, invero, a specifiche esigenze di snellire e di semplificare ulteriormente i procedimenti, nell’ottica della tutela della sicurezza stradale, dell’efficienza nell’organizzazione e della semplificazione delle procedure, nonché della razionalizzazione, proporzionalità ed efficacia degli istituti sanzionatori, ponendosi nel solco del dettato costituzionale secondo (ar-

ticolo 97 della Costituzione), relativamente al buon andamento e all’imparzialità dell’amministrazione.

Nello specifico, l’articolo 1 e l’articolo 2, commi 1 e 2, del progetto di legge recano la delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 da esercitare entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge; sugli schemi dei decreti legislativi deve essere acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari.

L’articolo 2, commi 1 e 2, reca i principi e i criteri direttivi per l’esercizio della delega e stabilisce che i decreti legislativi 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 si conformino ai principi di delegificazione e semplificazione e informino le disposizioni del codice della strada al principio di garanzia della sicurezza di tutti gli utenti

della strada, in particolare di quelli maggiormente vulnerabili.

Si prevedono in particolare: la riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di ordine, di coerenza e di armonizzazione delle stesse con le altre 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; la 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.

Particolare rilievo assumono la revisione e il rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano, con particolare riferimento all'utenza vulnerabile. In tale direzione, invero, si collocano le 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. Lo stesso dicasi per la revisione dei limiti di velocità delle strade extraurbane, secondo criteri di ragionevolezza, al fine di adeguarli alle reali esigenze di sicurezza della circolazione; la previsione 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 rafforzamento delle disposizioni che favoriscono la circolazione e la sicurezza del trasporto pubblico e l'interconnessione tra questo e le altre modalità di trasporto, nonché la sicurezza dei pedoni e della circolazione di biciclette, ciclomotori e motoveicoli, con particolare attenzione ai ciclisti di età inferiore agli anni quattordici, prevedendo altresì una specifica disciplina per l'ambito urbano, che recepisca le princi-

pali 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.

La necessità di introdurre interventi per garantire la sicurezza stradale delle nostre città è confermata anche dai dati riguardanti gli incidenti stradali nel nostro Paese. I dati ISTAT relativi all'anno 2015 mostrano, ad esempio, un incremento rispetto all'anno precedente delle vittime di incidenti stradali che riguarda soprattutto i motociclisti (773, +9,8 per cento) e i pedoni (602, +4,1 per cento). Tali dati depongono anche a favore di misure di promozione della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica e pedonale (cosiddetta « mobilità dolce »), e di forme quali il *car pooling*, la cui definizione normativa trova menzione nella presente proposta di legge.

In questo senso milita anche il Programma europeo di azione per la sicurezza stradale 2011-2020 che si pone l'obiettivo del dimezzamento del numero dei morti sulle strade europee entro il 2020 e una consistente riduzione dei feriti gravi. A tal fine è necessario che i Paesi membri dell'Unione europea si impegnino ad introdurre una normativa adeguata ed efficiente a tutela di ciclisti e pedoni.

Si aggiungono l'aggiornamento e l'ammodernamento delle disposizioni concernenti la progettazione dello spazio stradale e della segnaletica e soprattutto 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, e con l'introduzione di adeguate modalità di raccordo e coordinamento tra strumenti di pianifica-

zione 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.

Lo stesso dicasi per il riordino delle disposizioni riguardanti l'espletamento dei servizi di polizia stradale e le relative abilitazioni; l'introduzione di specifiche misure che rafforzino i controlli sulle attività di revisione dei veicoli e di consulenza automobilistica; 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 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; 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; la revisione della disciplina sanzionatoria, anche modificando l'entità delle sanzioni, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione.

L'articolo 2, comma 3, stabilisce che i regolamenti di cui al comma 2 devono indicare espressamente le norme di legge vigenti di cui dispongono l'abrogazione.

Il comma 4 dell'articolo 2 demanda a un regolamento, da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 1 della legge n. 400 del 1988, il coordinamento del vigente regolamento di esecuzione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, con le nuove disposizioni adottate in forza della delega legislativa, mentre il comma 5 rimette a decreti dirigenziali del Ministero delle in-

frastrutture e dei trasporti la competenza per l'adozione delle istruzioni tecniche riguardanti le modalità di semplificazione delle procedure e di dematerializzazione della relativa documentazione.

Pertanto, a conclusione del procedimento così delineato, l'emanando codice consterebbe di alcune disposizioni generali e delle sole norme relative ai conducenti, alle prescrizioni comportamentali e alle relative sanzioni: un testo breve, appunto, quasi dimezzato, comprensibile per tutti e non meno efficace dell'attuale sotto il profilo della certezza del diritto e della tutela della sicurezza della circolazione stradale.

L'articolo 3 reca infine la delega al Governo per l'emanazione di eventuali decreti legislativi integrativi o correttivi, da esercitare entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge, nonché la clausola di invarianza finanziaria. A quest'ultimo riguardo si precisa come, in termini di oneri finanziari, nessun intervento ulteriore risulti necessario, rispetto alle attuali risorse già in dotazione all'amministrazione: la ratio del citato criterio direttivo deve dunque rinvenirsi nella necessità di puntuali previsioni normative che autorizzino interventi di « semplificazione e dematerializzazione » in settori sempre più ampi.

Per quanto riguarda, infine, la previsione delle misure premiali in ordine all'applicazione delle sanzioni, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera n), n. 1, si precisa che la disposizione non è suscettibile di determinare oneri a carico della finanza pubblica, in quanto si tratta di entrate eventuali perché collegate all'applicazione di sanzioni.

In conclusione, è opportuno segnalare che la proposta di legge riproduce integralmente il testo unificato già approvato dalla Camera dei deputati il 9 ottobre 2014, nel corso della XVII legislatura e trasmesso al Senato della Repubblica il successivo 13 ottobre (atto Senato n. 1638), anche al fine di consentire l'adozione della procedura di *repêchage* prevista dall'articolo 107 del Regolamento, che peraltro non pregiudica che il testo della proposta di legge possa essere opportunamente modificato o integrato nel corso del nuovo iter legislativo.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 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 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 di cui all'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 Com-

missioni parlamentari, che deve essere espresso entro trenta giorni dall'assegnazione.

Art. 2.

(Principi e criteri direttivi)

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 dell'Unione 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;

d) revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicu-

rezza 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;

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;

f) riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicu-

rezza 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;

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 a uso pubblico e in particolare nelle strade comprese nelle aree dei porti, degli aeroporti, degli autoporti, delle università, degli ospedali, dei cimiteri e 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'inosser-

vanza 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, fermo restando il rispetto della disciplina relativa alla tutela della riservatezza dei dati personali;

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 ac-

cessoria 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 poli-

zia 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;

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;

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;

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;

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;

z) definizione dei criteri di classificazione dei veicoli atipici, compresi i veicoli di interesse storico e collezionistico, non-

ché dei requisiti minimi per la circolazione degli stessi;

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

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;

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;

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;

ee) 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.

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, 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'au-

totrasporto 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 nel 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 dell'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, 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 dema-

terializzazione 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, nel caso in cui abbiano per oggetto procedimenti di competenza delle regioni e degli enti locali.

Art. 3.

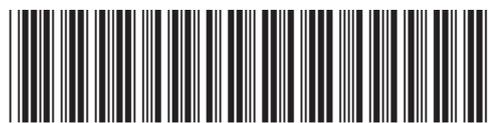
*(Disposizioni integrative e correttive
e norme finali)*

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.

PAGINA BIANCA



18PDL0023990