

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1435

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
(SALVINI)

Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione
del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992,
n. 285

Presentato il 28 settembre 2023

ONOREVOLI DEPUTATI! — Le recenti analisi sul tasso di incidentalità stradale in Italia hanno reso evidente la necessità di intervenire in materia di sicurezza della circolazione stradale al fine di affrontarne i problemi di maggiore impatto sociale.

Si evidenzia, in particolare, che nell'anno 2021 si è registrato un incremento del tasso di incidentalità pari a 151.875 incidenti stradali (+28,4 per cento rispetto all'anno precedente), 2.857 vittime (+20 per cento rispetto all'anno precedente), 204.728 feriti (+28,6 per cento rispetto all'anno precedente). Con particolare riferimento alle vittime, se ne contano 1.192 tra gli occupanti di autovetture (+17,1 per cento rispetto al 2020), 695 tra i motociclisti (+18,6 per cento), 471 tra i pedoni (+15,2 per cento), 169 tra gli utenti su mezzi pesanti (+44,4 per cento) e 67 tra i ciclomotoristi (+13,6 per cento). Per quanto

concerne i soli monopattini elettrici, gli incidenti stradali che li hanno visti coinvolti sono passati da 564 nell'anno 2020 a 2.101 nell'anno 2021, i feriti da 518 a 1.980, mentre i morti entro 30 giorni sono stati 9, cui deve aggiungersi un pedone investito e deceduto. Le biciclette elettriche sono state coinvolte in 691 sinistri (240 nel 2020), con 13 vittime (6 nel 2020). In totale sono stati 16.448 gli incidenti con biciclette e 2.101 quelli con monopattini, che hanno causato complessivamente 229 vittime (+30,1 per cento rispetto al 2020) e 18.037 feriti, oltre a 6 pedoni deceduti e 535 feriti.

Sebbene le principali cause di incidente stradale rimangano la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata (pari al 39,7 per cento dei casi), la guida in stato di ebbrezza o in stato di alterazione per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope è considerata uno dei

comportamenti più pericolosi, come riscontrato dai più recenti fatti di cronaca che vedono coinvolti sempre più giovani in incidenti stradali ove si registrano le predette alterazioni. Si rappresenta, al riguardo, che, su un totale di 52.459 incidenti con lesioni registrati dai carabinieri e dalla polizia stradale, sono stati 5.085 quelli in cui almeno uno dei conducenti dei veicoli coinvolti è risultato essere in stato di ebbrezza e 1.676 quelli per i quali si è rilevato l'effetto di stupefacenti. Il 9,7 per cento e il 3,2 per cento degli incidenti è correlato quindi rispettivamente ad alcool e droga, proporzioni in aumento rispetto al 2020 per lo stato di ebbrezza alla guida (9,2 per cento) e in lieve diminuzione per la droga (3,5 per cento).

Dai dati comunicati dai corpi di polizia municipale o locale, infine, risulta che l'irrogazione del 36 per cento delle sanzioni per guida in stato di ebbrezza e del 57 per cento di quelle per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti è avvenuta in occasione di incidente stradale.

In questo contesto, non vi è dubbio che serva un impianto normativo equilibrato, che sappia coniugare le esigenze di mobilità dei cittadini con la salvaguardia della vita umana e dell'ambiente e, al contempo, sia in grado di assicurare un sistema sanzionatorio equo ed efficace (in quanto effettivamente applicato) e, come tale, unanimemente condiviso; un sistema finalizzato a prevenire, piuttosto che a reprimere, e a formare, piuttosto che a informare, il cittadino ad avere un rapporto corretto con la strada.

Alla luce di ciò, gli ambiti nei quali si registrano maggiori criticità e in cui, pertanto, si pone con maggiore evidenza la necessità di un intervento legislativo volto al miglioramento della sicurezza stradale sono quelli in materia di:

guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti;

norme di comportamento alla guida;

circolazione dei dispositivi di micro-mobilità elettrica;

circolazione dei velocipedi;

regime sanzionatorio.

I titoli I e II del presente disegno di legge intervengono in tali ambiti al fine di adeguare il quadro normativo vigente ai più elevati livelli di sicurezza richiesti dal contesto sociale, politico ed economico di riferimento e di introdurre maggiori garanzie a presidio degli utenti della strada.

Con l'occasione, il disegno di legge, al titolo III, interviene in altri ambiti di significativa rilevanza per la sicurezza della circolazione stradale, disciplinando i passaggi a livello e dettando norme di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico.

Il titolo IV disciplina, infine, le questioni afferenti ai limiti di circolazione, alla sosta e alla relativa tariffazione nonché alla riserva di aree di sosta gratuite ovvero in favore di soggetti disabili.

In una prospettiva di più lungo periodo, il titolo V, all'articolo 17, reca apposita norma di delega al Governo al fine di riordinare e aggiornare la disciplina del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con l'obiettivo di garantirne una maggiore sistematicità ed effettività. Il testo vigente del menzionato codice, infatti, consta di sette titoli e duecentoquaranta articoli, che contengono i principi generali della materia, le regole di comportamento alla guida, le sanzioni in caso di illecito, nonché una serie di disposizioni estremamente tecniche e di dettaglio, che hanno contribuito, insieme con una stratificazione di interventi normativi succedutisi nel tempo, a rendere la relativa disciplina di difficile interpretazione e applicazione. Talvolta, inoltre, si tratta di norme obsolete, o perché non più attribuite alla competenza esclusiva statale, o perché superate dalla normativa europea o da accordi internazionali. Il presente disegno di legge reca, pertanto, la delega al Governo per l'adozione di uno o più decreti legislativi finalizzati alla revisione e al riordino della disciplina del codice della strada, secondo criteri di semplicità e brevità, chiarezza applicativa, ragionevolezza, proporzionalità ed efficacia.

In armonia con i contenuti sopra evidenziati e seguendo la stessa impostazione

del codice della strada, il presente disegno di legge si compone di cinque titoli, ciascuno suddiviso in capi, per complessivi diciotto articoli. Si possono distinguere idealmente due sezioni: la prima è dedicata agli interventi più urgenti in materia di sicurezza stradale e relativi, principalmente, alla micromobilità, alla sicurezza della guida e ai controlli sulla sosta degli autoveicoli; la seconda è volta ad avviare una revisione organica del codice della strada.

Tanto premesso, si procede all'illustrazione dettagliata delle disposizioni proposte nel presente disegno di legge.

Il titolo I interviene in materia di illeciti, sanzioni, formazione e rafforzamento del controllo ed è articolato in tre capi.

Il capo I reca disposizioni sulla guida in stato di ebbrezza e dopo aver assunto sostanze stupefacenti.

Come si è visto, infatti, le condotte di guida in stato di ebbrezza o di alterazione dovuta all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, previste rispettivamente dagli articoli 186 e 187 del codice della strada, rappresentano un fenomeno molto diffuso tra i conducenti. Le conseguenze che ne derivano in termini di incidentalità stradale ne testimoniano la crescente pericolosità.

I tempi del procedimento penale e l'incertezza della pena, derivante dall'applicazione dell'istituto del lavoro di pubblica utilità, dei benefici processuali nonché della causa di esclusione della punibilità della particolare tenuità del fatto, di cui all'articolo 131-bis del codice penale, finiscono per incidere sull'operatività dei citati articoli 186 e 187 e, in definitiva, sull'efficacia general-preventiva delle sanzioni dagli stessi previste.

In ragione di ciò, l'articolo 1 del disegno di legge interviene sul codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con lo scopo di incentivare comportamenti virtuosi alla guida e ridurre gli infortuni e le morti da incidenti stradali correlati all'uso di alcool e sostanze stupefacenti.

In particolare, l'articolo 1, comma 1, lettera a), inserisce i due nuovi commi 9-ter e 9-quater nell'articolo 186, che disciplina il

divieto di guida in stato di ebbrezza e le relative sanzioni.

Il nuovo comma 9-ter prevede l'apposizione sulla patente del conducente condannato per i reati di guida in stato di ebbrezza di cui al comma 2, lettera b) – guida con tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro – o lettera c) – guida con tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro – dei codici unionali 68 e 69 di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, indicanti la prescrizione, rispettivamente, del divieto assoluto di assumere bevande alcoliche alla guida e della limitazione alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di blocco del tipo « alcolock ».

Tali prescrizioni permangono sulla patente per un periodo di almeno due anni nei casi previsti dall'articolo 186, comma 2, lettera b), e di almeno tre anni per quelli di cui all'articolo 186, comma 2, lettera c), decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna.

Resta salva per la Commissione medica per l'accertamento del possesso dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida (di cui all'articolo 119 del codice della strada) la facoltà di imporre una maggiore durata della prescrizione in occasione della conferma di validità della patente.

In caso di condanna per i reati sopra citati, il prefetto, inoltre, impone al condannato di sottoporre la patente a revisione ai sensi dell'articolo 128, allo scopo di consentire l'adeguamento della patente alle prescrizioni introdotte dalle disposizioni testé illustrate.

Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo che abbiano acquisito la residenza in Italia si applicano, invece, le disposizioni dell'articolo 136-bis, comma 4, ultimo periodo, del codice della strada, che impone al titolare della patente medesima, prima di sottoporsi alla procedura di revisione, di conseguire il riconoscimento o la conversione della patente posseduta.

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

La disposizione è frutto di un confronto in sede di Conferenza unificata, all'esito del quale è stata integrata mediante il riferimento anche al codice unionale 69 (« Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436 ») riferito all'obbligo di guidare soltanto veicoli dotati di « *alcolock* ». Si è ritenuto, infatti, che l'inserimento sia conforme alla direttiva europea e semplicemente riproduttivo della medesima.

L'articolo 1, comma 1, lettera *b)*, del disegno di legge modifica l'articolo 187 del codice della strada al fine di porre rimedio alle difficoltà operative riscontrate nella contestazione dell'illecito della guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti, incidendo principalmente sugli strumenti di accertamento a disposizione delle forze di polizia. Nello specifico, si supera lo stato di alterazione psico-fisica come presupposto per tipizzare la fattispecie penale, che determinava di fatto la non punibilità di condotte particolarmente pericolose per l'incolumità pubblica.

In particolare, il numero 1) modifica la rubrica della norma, sostituendo il riferimento alla guida in stato di alterazione psico-fisica con il riferimento più generico alla guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti. I numeri 2) e 3) eliminano i riferimenti allo stato di alterazione contenuti nel comma 1 e nel comma 1-*bis*. Il numero 4) modificando il comma 2, inserisce gli accertamenti di cui al comma 2-*bis* fra quelli per i quali è consentito agli organi di polizia stradale di sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non

invasivi o a prove, al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti medesimi.

Il numero 5) sostituisce il comma 2-*bis* al fine di consentire agli organi di polizia stradale, quando vi sia fondato motivo di ritenere che il conducente sottoposto a controllo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di stupefacenti ovvero quando abbiano dato esito positivo gli accertamenti a cui questi è stato sottoposto ai sensi del comma 2, di effettuare, direttamente sul luogo del controllo stradale, un prelievo di liquido salivare del conducente. Tale prelievo, acquisito secondo modalità che dovranno essere fissate da apposite direttive adottate congiuntamente dal Ministero dell'interno e dal Ministero della salute in modo idoneo a garantire la custodia del campione prelevato, consentirà di accertare se il conducente abbia o meno assunto sostanze stupefacenti. Gli accertamenti dovranno essere effettuati da laboratori certificati e secondo le regole tecniche previste per gli accertamenti di tossicologia forense. Il prelievo salivare, infine, dovrà essere effettuato nel rispetto della riservatezza e dell'integrità fisica dei conducenti e, in ragione delle sue caratteristiche peculiari (il liquido salivare costituisce microfiltrato del sangue, che è matrice elettiva per l'accertamento tossicologico), consentirà di verificare con certezza la recente assunzione della sostanza. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso.

La principale novità, tuttavia, attiene alla soppressione della previsione di un decreto ministeriale per la definizione delle caratteristiche degli strumenti portatili, idonei ad accertare il reato di guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti. Tale decreto, pur previsto dal 2010, non è stato mai adottato perché, allo stato attuale delle conoscenze scientifiche, strumenti di quel tipo (cosiddetto « *drogometro* ») non sono ancora realizzabili.

I restanti interventi sull'articolo 187 sono necessari per coordinare le altre disposizioni attualmente vigenti con le nuove norme del comma 2-*bis*, concernenti le modalità

di accertamento dell'assunzione di stupefacenti.

In particolare, al numero 6) si modifica il comma 3 dell'articolo 187 al fine di attribuire agli agenti di polizia stradale la facoltà di accompagnare il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili ovvero presso strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o ad esse equiparate per il prelievo di campioni di liquidi biologici, qualora non sia possibile effettuare il prelievo di campioni di fluido del cavo orale di cui al comma 2-*bis*.

Il numero 7) sostituisce il comma 5-*bis*, prevedendo la possibilità per gli organi di polizia stradale, che hanno sottoposto il conducente agli accertamenti qualitativi preliminari di cui all'articolo 187, comma 2, con esito positivo e non dispongono ancora dell'esito degli esami effettuati da laboratori accreditati, di impedire allo stesso conducente di continuare a guidare, come misura di precauzione a tutela della sicurezza della circolazione stradale, attraverso il ritiro della patente e il divieto di disporre del veicolo. Quest'ultimo, se non può essere affidato ad altra persona, viene fatto depositare presso il luogo indicato dall'interessato o presso la più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa, con le normali garanzie per la custodia e con oneri interamente a carico del conducente stesso. Il numero 8) inserisce, inoltre, il nuovo comma 5-*ter* al fine di prevedere che, qualora non sia possibile per qualsiasi motivo procedere agli accertamenti di cui ai commi 2-*bis*, 3, 4 e 5 e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono impedire immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Come nell'ipotesi di cui al comma 5-*bis*, anche in questo caso, qualora il veicolo non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, lo stesso è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto

sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo.

Il prefetto, sulla base dell'esito positivo degli accertamenti qualitativi di cui al comma 2, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida positivo ai predetti accertamenti qualitativi si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2, in forza del quale è sempre disposta la sospensione della patente di guida fino al superamento degli accertamenti stessi con esito favorevole. La sospensione decorre dal giorno successivo allo scadere del termine indicato nell'invito a sottoporsi ad accertamento ai fini della revisione, senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici provinciali o del prefetto. Ai sensi del medesimo comma 2, in caso di circolazione durante il periodo di sospensione, si applicano la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 168 a euro 678 e la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida di cui all'articolo 219. Le medesime disposizioni si applicano anche a chiunque circoli dopo essere stato dichiarato temporaneamente inidoneo alla guida.

Peraltro, si prevede, in deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, che, ove l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4, attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. Si stabilisce altresì il divieto di conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data di adozione del provvedimento di revoca.

Il numero 9) sostituisce il comma 6 e il numero 10) inserisce i nuovi commi 6-*bis*, 6-*ter* e 6-*quater*.

In particolare, il comma 6 prevede che il prefetto, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-*bis* ovvero della certificazione rilasciata dai centri di cui ai commi 3, 4 e 5, dispone, in ogni caso, che il conducente titolare di patente di guida che ha guidato dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope si sottoponga alla visita medica di cui al-

l'articolo 119, comma 4, che deve essere effettuata nel termine di sessanta giorni. In via cautelare, inoltre, è disposta la sospensione della patente fino all'esito dell'esame di revisione. In caso di rifiuto a sottoporsi alla visita si applicano comunque le disposizioni dell'articolo 128, comma 2, in forza del quale è sempre disposta la sospensione della patente di guida fino al superamento degli accertamenti stessi con esito favorevole. La sospensione decorre dal giorno successivo allo scadere del termine indicato nell'invito a sottoporsi ad accertamento ai fini della revisione, senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici provinciali o del prefetto. Ai sensi del medesimo comma 2, in caso di circolazione durante il periodo di sospensione si applicano la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 168 ad euro 678 e la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida di cui all'articolo 219. Le medesime disposizioni si applicano anche a chiunque circoli dopo essere stato dichiarato temporaneamente inidoneo alla guida. Peraltro, si prevede, in deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, che, ove l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4, attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. Si stabilisce altresì il divieto di conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data di adozione del provvedimento di revoca.

Le ulteriori previsioni dei commi 6-bis, 6-ter e 6-quater sono necessarie a garantire la sicurezza della circolazione anche con riferimento alle ipotesi in cui i conducenti non siano titolari di patente di guida.

In particolare, al fine di evitare che i conducenti privi di patente al momento della commissione di reati in materia di guida sotto l'effetto di stupefacenti possano ottenere il rilascio della patente dopo l'accertamento di tali reati (in irragionevole distonia con la disciplina prevista per i conducenti titolari di patente di guida), è previsto che:

il conducente minore di anni ventuno, nei confronti del quale siano stati accertati

i reati di cui all'articolo 187, commi 1 e 8 (relativi, rispettivamente, alla guida dopo aver fatto uso di sostanze stupefacenti e al rifiuto di sottoporsi agli accertamenti), qualora non ne sia già titolare al momento del fatto, non può conseguire una patente di guida, neanche per conversione di patente rilasciata all'estero, prima del compimento del ventiquattresimo anno di età (comma 6-bis);

quando il conducente sorpreso a guidare dopo aver assunto stupefacenti non è titolare di patente, in luogo della sospensione cautelare della patente prevista dall'articolo 223 del codice della strada, è imposto, in attesa della definizione del giudizio sulla sua responsabilità penale, il divieto di conseguire una nuova patente per tutta la durata del periodo indicato dallo stesso articolo 223 (comma 3, primo periodo); all'esito del giudizio, invece, quando ai sensi dell'articolo 187 dovrebbe essere disposta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida o della revoca di essa, in luogo di tali sanzioni, se la persona sorpresa a guidare non ne era titolare al *tempus commissi delicti*, si applica il divieto di conseguire una nuova patente, rispettivamente, per un periodo corrispondente alla durata della sospensione o per i tre anni successivi all'accertamento dei reati (comma 6-ter).

Sia il comma 6-bis sia il comma 6-ter contemplano, infine, l'estensione degli effetti delle sanzioni amministrative e delle misure cautelari previste per chi è sorpreso a guidare dopo aver assunto stupefacenti anche a chiunque, al momento dell'accertamento del fatto, stava esercitandosi alla guida.

Si stabilisce, più in dettaglio, che se al momento della commissione dei reati indicati ai commi 1 e 8 dell'articolo 187 il conducente era munito di autorizzazione ad esercitarsi ai sensi dell'articolo 122, le disposizioni relative alla sospensione e alla revoca della patente previste dallo stesso articolo 187 si applicano alla predetta autorizzazione. In questo modo, viene preclusa all'interessato la possibilità di continuare a guidare, sia pure allo scopo di

esercitarsi ai fini del conseguimento della patente di guida.

Il comma 6-*quater*, infine, delinea un percorso di verifica dell'idoneità psicofisica che non è limitato alla visita medica imposta dal prefetto con il provvedimento di revisione ma che, incidendo sulla riduzione della durata della validità della patente di guida, consente di monitorare, mediante visite più accurate e frequenti, il conducente che ha fatto uso di stupefacenti.

Si prevede, a tal fine, che nei casi in cui sia stata disposta la visita medica di revisione, qualora il conducente sia ritenuto idoneo alla guida, la durata della validità della patente non può essere superiore ad un anno. Alla successiva conferma, la durata della validità della patente non può eccedere tre anni e cinque anni alle conferme successive. Per questa via, il conducente sorpreso ad assumere stupefacenti viene sottoposto ad una sorveglianza sanitaria più frequente rispetto ai conducenti non assuntori.

Infine, al numero 11), si interviene sul comma 8 al fine di prevedere che, in caso di rifiuto di sottoporsi agli accertamenti previsti dai commi 2, 2-*bis*, 3 e 4, con l'ordinanza con la quale dispone la sottoposizione a visita medica, il prefetto disponga anche, in ogni caso, la sospensione in via cautelare della patente fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento.

L'articolo 1, comma 2, del disegno di legge apporta modifiche di coordinamento al codice penale, al fine di adeguare le fattispecie di omicidio stradale, di cui all'articolo 589-*bis*, e di lesioni personali stradali gravi o gravissime, di cui all'articolo 590-*bis*, alle modifiche introdotte dal presente disegno di legge. In particolare, per le considerazioni già svolte, si elimina il riferimento all'articolo 187 contenuto in tali previsioni, al fine di garantire che la guida in stato di alterazione derivante dall'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope rilevi comunque come circostanza aggravante del reato di omicidio e lesioni personali stradali.

L'articolo 2 inserisce nell'articolo 125 del codice della strada i nuovi commi 3-*ter* e 3-*quater*, inerenti alla disciplina del cosiddetto « alcolock », ossia il dispositivo da installare sui veicoli in uso ai soggetti condannati per guida in stato di ebbrezza, che impedisce l'avvio del motore in caso di rilevamento di un tasso alcolemico superiore a zero.

Il nuovo comma 3-*ter* stabilisce che i titolari di patente rilasciata in Italia, ai quali sono imposti il divieto assoluto di assumere bevande alcoliche alla guida o limitazioni alla guida ai sensi dei codici unionali 68 e 69 di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE, possono guidare, nel territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N soltanto se su questi veicoli è stato installato a loro spese il dispositivo sopra menzionato.

Si demanda ad un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche del menzionato dispositivo, delle relative modalità di installazione e delle officine autorizzate al montaggio dello stesso. È prevista altresì l'apposizione di un sigillo al dispositivo allo scopo di impedirne l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione.

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

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

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

Si evidenzia, sul punto, che il sistema basato sulla detrazione di punti dalla patente di guida in caso di illeciti, introdotto in Italia nel 2003, nei primi anni di vigenza sembra aver avuto effettiva efficacia deterrente, determinando una netta riduzione degli incidenti. In particolare, dal 2003 al 2006 i sinistri stradali sono diminuiti complessivamente del 10,3 per cento, i morti del 18,8 per cento e i feriti del 12 per cento. Tuttavia, tali percentuali si sono progressivamente ridotte negli anni successivi, sebbene le statistiche mostrassero una consistente decurtazione del numero di punti dalla patente.

Le ragioni della graduale perdita di efficacia del meccanismo sono da ricondursi principalmente al suo effetto finale, consistente nella mera revisione della patente di guida in caso di azzeramento del punteggio.

Il sistema, pertanto, viene riformato al fine di aumentarne l'efficacia deterrente e consentirne l'impiego non solo quale strumento di prevenzione, ma anche quale parametro di valutazione della condotta di ciascun conducente ai fini della personalizzazione delle sanzioni applicabili.

In particolare, l'articolo 3, comma 1, del disegno di legge introduce nel codice della strada un nuovo articolo 218-ter. La norma, in aggiunta alla sanzione amministrativa pecuniaria e ferma restando l'applicazione delle ulteriori sanzioni accessorie, prevede, al comma 1, la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida per l'ipotesi in cui, al momento dell'accertamento dell'illecito, risulti che il punteggio attribuito alla patente posseduta è inferiore a venti punti. L'applicazione della sanzione è limitata alla violazione delle norme di comportamento espressamente previste dalla norma. Si tratta delle violazioni del codice della strada che statisticamente producono più incidenti o che hanno più gravi conse-

guenze sull'incolumità degli individui in caso di incidente, cioè quelle previste:

dall'articolo 6, comma 4, lettera *b*) (mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto di sorpasso);

dall'articolo 142, comma 8, che sanziona il superamento di oltre 20 km/h e di non oltre 40 km/h dei limiti massimi di velocità mediante l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria (da euro 173 a euro 694); la modifica recata dal successivo comma 2 prevede che, qualora detta violazione sia compiuta all'interno del centro abitato e per almeno due volte nell'arco di un anno, si applichino una più elevata sanzione amministrativa pecuniaria (da euro 271 a euro 1.084) nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni, così limitando l'applicazione della nuova sanzione accessoria della sospensione breve ai soli casi di superamento dei limiti di velocità massima di oltre 20 km/h e di non oltre 40 km/h;

dall'articolo 143, comma 11 (circolazione contromano);

dall'articolo 145, comma 10 (mancato rispetto delle regole in materia di precedenza);

dall'articolo, 146, comma 3 (violazione delle segnalazioni del semaforo o dell'agente del traffico);

dall'articolo, 147, comma 5 (violazione delle norme di comportamento sui passaggi a livello);

dall'articolo, 148, comma 15 (violazione delle norme di comportamento di cui ai commi 2, 3, 8 e 9-bis, rispettivamente in materia di sorpasso a destra, sorpasso dei tram e sorpasso dei velocipedi);

dall'articolo 149, comma 5 (violazione della distanza di sicurezza tra veicoli, quando ne derivi una collisione con grave danno ai veicoli);

dall'articolo 154, comma 7 (inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza delle intersezioni, delle curve o dei dossi) e 154, comma 8 (violazione

delle regole in materia di cambio di direzione o di corsia o altre manovre, in relazione al comma 1, che impone di segnalare con sufficiente anticipo e di effettuare la manovra senza pericolo o intralcio, e al comma 3, che impone di tenersi il più vicino possibile al margine della carreggiata e di dare la precedenza ai veicoli in marcia);

dall'articolo 171, comma 2 (mancato uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote);

dall'articolo 172, commi 10 e 11 (mancato uso dei dispositivi di ritenuta, cioè delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, o del dispositivo di allarme antiabbandono del minore; alterare od ostacolare il normale funzionamento dei dispositivi stessi);

dall'articolo 174, commi 6, 7, terzo periodo, e 11, ultimo periodo (violazione della durata dei periodi giornalieri di guida, superiore al 20 per cento rispetto al limite massimo, ovvero del tempo di riposo, superiore del 20 per cento rispetto al limite minimo, o dei limiti massimi di guida settimanale, oltre il 10 per cento, prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006; circolazione durante il periodo in cui è stato imposto di non proseguire il viaggio);

dall'articolo 176, in relazione a:

violazione del comma 1, lettera *b*), in materia di divieto di retromarcia sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali;

violazione del comma 2, lettera *a*), sull'obbligo di impegnare la corsia di accelerazione per immettersi sulla corsia di marcia nonché di dare la precedenza ai veicoli in circolazione su quest'ultima corsia;

violazione del comma 5, sul divieto di sosta e fermata sulle carreggiate, sulle rampe e sugli svincoli e sull'obbligo di portare il veicolo nel più breve tempo possibile sulla corsia per la sosta di emergenza o, mancando questa, sulla prima piazzola nel senso di marcia, evitando qualsiasi ingombro delle corsie di scorrimento;

violazione del comma 7, sul mancato uso delle luci di posizione e degli altri dispositivi di segnalazione durante la sosta e la fermata di notte, in caso di visibilità limitata;

violazione del comma 8, sull'obbligo di apporre gli appositi segnali mobili, qualora la natura del guasto renda impossibile spostare il veicolo, oppure allorché il veicolo sia costretto a fermarsi su tratti privi di tali appositi spazi, ovvero durante la sosta sulla banchina di emergenza, di notte o in ogni altro caso di limitata visibilità, qualora siano inefficienti le luci di posizione);

dall'articolo 186-*bis*, comma 2 (guida in stato di ebbrezza, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0 e non superiore a 0,5 grammi per litro, anche nel caso in cui il conducente provochi un incidente);

dall'articolo 191, comma 4 (violazione delle regole di comportamento nei confronti dei pedoni).

Per contro, sono escluse le violazioni riguardanti la sosta e la mancanza di documentazione amministrativa, nonché le violazioni più gravi che già prevedono la sanzione della sospensione della patente anche per chi ha conservato intatto il suo punteggio.

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

In particolare, la sospensione breve è disposta:

per un periodo di sette giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento dalla patente risulti un punteggio inferiore a 20 punti, ma pari almeno a 10 punti;

per un periodo di quindici giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento dalla patente risulti un punteggio inferiore a 10 punti.

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

Il comma 4 include nell'ambito di applicazione della norma i conducenti titolari di patenti rilasciate all'estero che commettono una delle violazioni di cui al comma 1 nel territorio dello Stato. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni, è necessario il possesso di un punteggio pari ad almeno un punto, in conformità a quanto previsto dall'articolo 6-ter del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214 (recante disposizioni concernenti i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero). La norma disciplina altresì la durata della sospensione della patente in relazione al numero di punti posseduti dall'autore dell'illecito al momento dell'accertamento (in parallelo alle ipotesi contemplate dal comma 2 del medesimo articolo). Nel dettaglio, è prevista l'applicazione della sospensione breve di sette giorni se al momento dell'accertamento risulti un punteggio compreso tra 1 e 10 punti, ovvero di quella di quindici giorni se il punteggio sia superiore a 10 punti.

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

Tuttavia, si introduce una deroga alle disposizioni dell'articolo 218, comma 2, al fine di semplificare la procedura. In particolare, si prevede che la sospensione della patente consegua in modo diretto e automatico dalla contestazione della violazione, senza necessità di adozione di ordinanza

da parte del prefetto. In occasione della contestazione immediata di una delle violazioni richiamate, pertanto, l'operatore di polizia che l'abbia accertata provvede immediatamente al ritiro del documento di guida. Quest'ultimo viene conservato per il tempo della sospensione presso l'ufficio o comando da cui egli dipende ed è riconsegnato all'utente al termine del periodo stesso. La norma stabilisce altresì la decorrenza del periodo di sospensione a partire dal giorno del ritiro della patente.

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

Il comma 7 prevede l'annotazione della sospensione nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 a cura dell'ufficio o comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione.

Il comma 8 dispone l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 6 dell'articolo 218 (pagamento di una somma da euro 2.046 a euro 8.186; revoca della patente e fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi o, in caso di reiterazione delle violazioni, confisca amministrativa del veicolo) a chiunque circoli abusivamente durante il periodo di sospensione della validità della patente. Le stesse sanzioni sono applicate, nei casi previsti dal comma 5, nei confronti di chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente, circoli abusivamente avvalendosi del permesso di guida di cui all'articolo 218, comma 2, in violazione dei limiti previsti dal permesso stesso.

Infine, il comma 9 ha lo scopo di rendere coerenti le disposizioni del nuovo articolo 218-ter con le ipotesi di recidiva già previste dal codice della strada. Il comma in questione, in particolare, disciplina le fattispecie nelle quali, per alcune violazioni, oltre all'applicazione della sospen-

sione breve prevista dallo stesso articolo 218-ter, è prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida in caso di recidiva. Per queste ipotesi, il comma 9 prevede che se una delle violazioni elencate nell'articolo 218-ter è commessa più volte nel corso di un biennio, la sospensione breve si applica solo se non è già prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente dalla norma che regola la violazione commessa. Se, invece, è già prevista tale ultima misura, si applicherà in via ordinaria soltanto questa con provvedimento del prefetto.

L'articolo 3, comma 2, del disegno di legge apporta ulteriori modifiche al codice della strada, aggravando il trattamento sanzionatorio di talune violazioni.

In particolare, la lettera a) interviene sull'articolo 142, comma 8, aggiungendo alla sanzione amministrativa pecuniaria compresa fra 173 e 694 euro, prevista per il superamento di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h dei limiti massimi di velocità, una più elevata sanzione amministrativa pecuniaria (fra 271 e 1.084 euro) nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni, qualora detta violazione sia commessa all'interno del centro abitato per almeno due volte nell'arco di un anno.

Resta ferma per tale fattispecie la sospensione breve introdotta dal comma 1 del presente articolo per chi ha meno di 20 punti, ma solo nei casi di violazione del limite con superamento della velocità tra 20 e 40 km/h.

Si tratta, peraltro, di un intervento razionale nel sistema, in quanto la normativa vigente, per la violazione di oltre 40 km/h ma di non oltre 60 km/h, prevede una sanzione pecuniaria da euro 543 a euro 2.170 (comunque più alta anche di quella raddoppiata ora prevista per la fascia tra 10 e 40 km/h in ambito urbano e in caso di recidiva nell'arco dell'anno nell'importo da euro 271 a euro 1.084).

La lettera b) modifica l'articolo 173 al fine di aumentare l'efficacia preventiva e deterrente delle sanzioni previste in caso di

distrazione alla guida per effetto dell'utilizzo di dispositivi elettronici.

In particolare, al numero 1) si aggrava la sanzione pecuniaria, che passa dalla fascia da 165 a 660 euro a quella da 422 a 1.697 euro, e si introduce la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi fin dalla prima violazione.

Al numero 2) si disciplina l'ipotesi in cui la violazione sopra menzionata sia commessa più volte nel corso di un biennio. In tal caso, rimane ferma la previsione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi e si introduce la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 644 a 2.588 euro.

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

Il rafforzamento delle sanzioni è stato oggetto di espresso confronto in sede di Conferenza unificata, nell'ambito della quale l'Associazione nazionale comuni d'Italia, in particolare, ha evidenziato come – in base ai dati dell'Istituto nazionale di statistica – la distrazione nella guida sia in assoluto la prima causa di incidentalità stradale, mentre le forze di polizia evidenziano da tempo che il principale problema è l'uso del cellulare e di altri dispositivi digitali durante la guida. In ragione di tale aggravamento della sanzione e per evidenti esigenze di coordinamento, la fattispecie di cui all'articolo 173 è stata espunta dalla fattispecie della sospensione breve di cui al comma 1.

Il capo III è dedicato alla promozione di attività formative in materia di circolazione stradale nonché agli strumenti e alle modalità di accertamento delle violazioni del codice della strada.

L'articolo 4, al fine di sensibilizzare gli utenti alle questioni della sicurezza stradale e di incentivare la partecipazione a corsi di formazione sulla materia, introduce un nuovo comma 2-ter nell'articolo 230 del codice della strada, prevedendo

l'attribuzione, a seguito della partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati da istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado, statali e paritarie, all'atto del rilascio della patente, del credito di due punti ai sensi dell'articolo 126-bis sulle tipologie di patenti di cui all'articolo 115, comma 1, lettera b) (patenti AM, A1, B1) e lettera c) (patenti A2, B, BE, C1, C1E).

Si demandano a un decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, l'individuazione dei soggetti formatori tra gli enti e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale e la definizione delle modalità per lo svolgimento delle attività extracurricolari e per la relativa certificazione.

L'articolo 5, al comma 1, modifica l'articolo 117, al fine di estendere da uno a tre anni la durata del divieto di guida imposto ai neopatentati relativamente agli autoveicoli aventi le seguenti caratteristiche:

per tutti gli autoveicoli (a motore termico o ad alimentazione elettrica o ibridi) diversi dalle autovetture: potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t;

per le autovetture a motore termico (categoria M1): potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t o, comunque, potenza massima pari o superiore a 70 kW;

per le sole autovetture elettriche o ibride *plug-in*: potenza specifica superiore a 65 kW/t, riferita alla tara, ma compreso il peso della batteria.

I limiti di potenza non si applicano quando il neopatentato:

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

si trova alla guida di un veicolo al servizio di una persona con disabilità, a

condizione che sia munita di contrassegno di circolazione e la persona sia a bordo del veicolo stesso. Non è richiesto che il veicolo sia di proprietà della persona con disabilità: può essere, infatti, anche dello stesso conducente neopatentato o di un terzo. L'esenzione opera, naturalmente, anche quando lo stesso neopatentato sia la persona con disabilità che utilizza il veicolo di potenza elevata;

è accompagnato da una persona, in funzione di istruttore, di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore. La persona deve trovarsi a fianco del conducente neopatentato.

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

L'articolo 6 disciplina le modalità di accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo da remoto.

In particolare, il comma 1, alla lettera a), al numero 1), modifica l'articolo 142, comma 1, del codice della strada, al fine di prevedere che i dispositivi per l'accertamento delle infrazioni in materia di superamento dei limiti di velocità possono essere anche solo approvati e non necessariamente omologati, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico.

Il numero 2) modifica l'articolo 142, comma 6, al fine di equiparare le procedure di approvazione dei sistemi di rilevazione della velocità a quelle di omologazione degli stessi e chiarire l'esclusiva competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in tale materia. Escludendo la necessità di omologazione dei dispositivi di misurazione della velocità dei veicoli e riconoscendo espressamente che sia sufficiente la loro approvazione, si pone rimedio all'elevato contenzioso in materia di sanzioni per eccesso di velocità ingenerato da tale ambiguità, che aveva di fatto reso vano il rilevamento automatico delle infrazioni.

L'articolo 6, comma 1, lettera *b*), modifica l'articolo 198, comma 1, al fine di circoscrivere l'ambito stradale cui riferire il concetto di violazione commessa « con un'unica azione od omissione », previsto dalla medesima disposizione, al fine di evitare ambiguità interpretative foriere di generare contenzioso, nel caso in cui si proceda simultaneamente a più accertamenti con modalità automatica.

L'articolo 6, comma 1, lettera *c*), integra l'articolo 198 mediante l'inserimento di due commi (commi *2-bis* e *2-ter*), rispettivamente, al fine di:

risolvere la forte criticità di accertamenti multipli in corrispondenza di zone a traffico limitato, attraverso l'introduzione di una regola semplice e inequivocabile, in analogia alla disciplina sanzionatoria prevista per il divieto di sosta di cui all'articolo 7, comma 15;

evitare di sanzionare all'uscita l'utente che fa ingresso nella zona a traffico limitato nel momento in cui non è in vigore il divieto, posto che potrebbe verificarsi il caso che eventi eccezionali determinino l'involontaria permanenza nella medesima zona. Si introduce, inoltre, il principio della tolleranza nel limite del 10 per cento, qualora sia previsto un tempo massimo di permanenza.

L'articolo 6, comma 1, lettera *d*), modifica l'articolo 201 del codice della strada, al fine di risolvere alcune criticità riscontrate in sede applicativa della norma.

In particolare, al numero 1) viene sostituita la lettera *g-bis*) del comma *1-bis* del citato articolo 201, al fine di ampliare il novero delle fattispecie di violazione per le quali è possibile procedere ad accertamento con strumenti di controllo da remoto e per le quali non è necessaria la contestazione immediata.

La vigente disposizione prevede l'accertamento con strumenti di controllo da remoto per le seguenti violazioni:

articolo 80 (recante disposizioni sulla revisione dei veicoli);

articolo 141 (sulle regole di comportamento in materia di velocità dei veicoli);

articolo 143, commi 11 e 12 (relativi specificamente alla circolazione contromano);

articolo 146 (violazione della segnaletica stradale);

articolo 167 (relativo alla violazione delle norme di comportamento in materia di trasporto di cose su veicoli a motore e rimorchi);

articolo 170 (relativo alla violazione delle norme di comportamento in materia di trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote);

articolo 171 (in materia di uso obbligatorio del casco);

articolo 193 (violazione dell'obbligo di assicurazione);

articolo 213 (violazioni in caso di confisca e sequestro dei veicoli);

articolo 214 (violazione in materia di fermo amministrativo del veicolo).

La novella proposta estende la possibilità dell'accertamento da remoto di cui alla predetta lettera *g-bis*) anche alle violazioni delle seguenti ulteriori disposizioni del codice della strada:

articolo 10 (che reca disposizioni sui veicoli eccezionali e sui trasporti in condizioni di eccezionalità);

articolo 40, comma 11 (obbligo di dare la precedenza a pedoni e ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti, rispettivamente, pedonali e ciclabili);

articolo 61 (relativo alla violazione della sagoma limite);

articolo 62 (che reca disposizioni sulla massa limite dei veicoli);

articolo 72 (sui dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi);

articolo 78 (in materia di modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione);

articolo 79 (in materia di efficienza dei veicoli a motore e dei loro rimorchi);

articolo 147, commi 2-*bis* e 3 (in materia di violazione delle regole di comportamento sui passaggi a livello, introdotto dall'articolo 9);

articolo 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata, nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera *d*) (e cioè stalli riservati a organi di polizia stradale, vigili del fuoco e servizi di soccorso, stalli rosa e stalli riservati a disabili, veicoli elettrici, al carico e scarico delle merci e ai servizi di trasporto pubblico);

articolo 216 (sulla sanzione accessoria del ritiro dei documenti di circolazione, della targa, della patente di guida o della carta di qualificazione del conducente);

articolo 217 (sulla sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione).

Con riferimento all'articolo 146, la possibilità dell'accertamento da remoto che la novella propone è limitata al solo comma 3 (relativo alla violazione delle segnalazioni del semaforo o dell'agente del traffico). Si prevede, infine, che i dispositivi o apparecchiature di rilevamento siano approvati od omologati ai sensi di apposito regolamento adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno. Con il medesimo regolamento sono definite, altresì, le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo nonché per l'accesso alle banche di dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che, al momento del rilevamento, un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada.

Il numero 2) sostituisce il comma 1-*quies* dell'articolo 201, stabilendo che i dispositivi per l'accertamento e il rileva-

mento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate dal comma 1-*bis*, se approvati od omologati.

In deroga a tale previsione, tuttavia, si prevede che, per l'accertamento delle violazioni di cui al comma 1-*bis* mediante immagini acquisite attraverso dispositivi approvati od omologati, sia sufficiente che i predetti dispositivi siano specificamente approvati od omologati per almeno una delle citate violazioni, purché queste siano commesse con la medesima azione od omissione ed una di esse possa essere accertata dalla semplice visione dell'immagine. Così, a titolo esemplificativo, attraverso l'accertamento di violazioni del limite di velocità o del segnale di semaforo rosso, realizzato con dispositivi omologati per quelle violazioni, sarà possibile accertare anche la mancanza di revisione o la mancanza di assicurazione.

Con il numero 3) si inserisce un nuovo comma 5-*ter* nell'articolo 201 al fine di risolvere le criticità legate all'accertamento delle violazioni mediante contestazione immediata sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.

In particolare, fermo restando l'uso dei dispositivi automatici di controllo da remoto di cui ai commi 1 e 1-*bis* del medesimo articolo 201, è consentito l'accertamento attraverso la semplice visione, da parte degli organi di polizia stradale, delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza installati sulle strade stesse per quanto riguarda le violazioni di cui ai seguenti articoli:

175, comma 2 (divieto di circolazione di determinati veicoli), comma 7, lettera *a*) (divieto di trainare veicoli che non siano rimorchi) e 9 (divieto di sosta nelle aree di servizio e di parcheggio nonché in ogni altra pertinenza autostradale per un tempo superiore a ventiquattro ore);

176, commi 1, 2, lettere *a*) e *b*), 7, 9, 10, 11 e 17 (violazione delle norme di circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali quali inversione del senso di marcia, circolazione in corsie non consentite, effettuazione di retromarcia, impropria occupazione delle corsie di accele-

razione o decelerazione, mancato uso delle luci di posizione durante la sosta o la fermata, violazione delle norme sull'esazione del pedaggio).

Ai fini dell'applicazione della sanzione, tali violazioni devono essere commesse in corrispondenza di punti critici, come imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico, stazioni di esazione del pedaggio. Pur non essendo richiesto che tali sistemi di videosorveglianza siano omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (escludendosi l'applicazione dell'articolo 45, in materia di mezzi di regolazione e controllo e omologazioni), per esigenze di legalità e garanzia dei diritti dell'utenza è prevista comunque la necessità di adottare adeguati metodi di verifica delle violazioni (data e ora certificate dell'operatore di polizia ovvero garanzia dell'effettiva contestualità dell'accertamento rispetto alla violazione). Si prevede, in particolare, che l'illecito deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle ventiquattro ore precedenti la data della registrazione, al fine di evitare l'uso di immagini risalenti nel tempo, in deroga al criterio dell'effettiva contestualità dell'accertamento rispetto alla violazione. Infine, si demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dell'interno la definizione delle modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali.

Allo scopo di consentire la contestazione della violazione, nonché l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, si prevede che sia dato immediato avviso della violazione agli operatori di polizia eventualmente presenti sul percorso. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede alla notifica degli estremi della violazione secondo le modalità di cui all'articolo 201, comma 1.

Il titolo II introduce disposizioni in materia di micromobilità, intendendosi per tale la mobilità relativa a percorsi e distanze solitamente brevi, caratterizzata dal-

l'impiego di mezzi di trasporto meno pesanti e potenzialmente meno inquinanti di quelli tradizionali (quali, ad esempio, *scooter*, *skateboard*, monopattini elettrici e biciclette).

Il capo I si occupa specificamente di micromobilità elettrica. Si evidenzia, al riguardo, che l'utilizzo dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è in forte espansione in tutto il Paese, a partire dalle aree maggiormente urbanizzate. La rapida diffusione di tali soluzioni di spostamento ha evidenziato la presenza di criticità, come il vandalismo, l'occupazione non controllata degli spazi cittadini, la fragilità dei mezzi e soprattutto i problemi connessi alla sicurezza dei passeggeri, inferiore a quella garantita dal trasporto pubblico o dall'automobile privata.

L'articolo 7, al fine di elevare il livello di sicurezza nella circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica e favorirne il corretto utilizzo, pertanto, interviene sull'articolo 1, commi da 75 a 75-*vicies quinquies*, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), che ha introdotto una forma minima di regolazione del fenomeno, equiparando i monopattini ai velocipedi e stabilendo condizioni e limiti entro cui ne è ammessa la circolazione.

In particolare, l'articolo 7, comma 1, lettera *a*), sostituisce la lettera *a*) del comma 75 dell'articolo 1 della citata legge n. 160 del 2019, al fine di prevedere che sia demandata ad apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche tecnico-costruttive dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. Conseguentemente, è soppresso il rinvio al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, recante disposizioni in materia di sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica, contenuto nella formulazione vigente della norma.

L'articolo 7, comma 1, lettera *b*), interviene sulla lettera *c*) del comma 75-*ter*, al fine di prevedere che la deliberazione della Giunta comunale che autorizza l'attivazione del servizio di noleggio dei monopat-

tini preveda, a carico del gestore del servizio medesimo, l'obbligo di installare sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei medesimi al di fuori delle aree della città in cui ne è consentita la circolazione.

L'articolo 7, comma 1, lettera c), inserisce un nuovo periodo nel comma 75-*quater*, che disciplina il divieto di circolazione dei monopattini privi dei requisiti definiti nel comma 75 del medesimo articolo 1. La norma viene modificata al fine di prevedere anche il divieto di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi di contrassegno o di copertura assicurativa, in armonia con le modifiche introdotte dalla successiva lettera m).

L'articolo 7, comma 1, lettera d), introduce una modifica di mero coordinamento al comma 75-*quinquies*, sostituendo le parole: « 75-*vicies ter* » con le seguenti: « 75-*vicies quinquies* ». Attualmente l'articolo 1, comma 75-*quinquies*, equipara i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica ai velocipedi, salvo quanto previsto dai commi da 75 a 75-*vicies ter*.

L'articolo 7, comma 1, lettera e), modifica il comma 75-*novies*, al fine di estendere a tutti i conducenti l'obbligo di uso del casco a bordo dei monopattini, in precedenza previsto esclusivamente per i conducenti minori di diciotto anni.

L'articolo 7, comma 1, lettera f), modifica il comma 75-*undecies*, al fine di disporre il divieto assoluto di circolazione contromano mediante monopattini, prima consentito nelle strade con doppio senso ciclabile. Per contro, resta ferma la previsione in base alla quale è vietata la circolazione dei monopattini sui marciapiedi, ferma restando la possibilità di conduzione a mano.

L'articolo 7, comma 1, lettera g), sostituisce integralmente il comma 75-*terdecies*, limitando l'ambito di circolazione dei monopattini esclusivamente alle strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h. Con la presente modifica si esclude pertanto la possibilità, precedentemente ammessa, di circolare con i monopattini fuori dei centri abitanti, al fine di incrementare

i livelli di sicurezza della circolazione stradale e tutelare, *in primis*, i conducenti dei monopattini stessi.

L'articolo 7, comma 1, lettera h), interviene sull'articolo 1, comma 75-*quinquiesdecies* al fine di introdurre un divieto generalizzato di sosta dei monopattini sui marciapiedi. I comuni possono derogare a tale divieto con ordinanza, a condizione che il marciapiede, per dimensione e caratteristiche, lo consenta. A tale fine è necessario che il monopattino in sosta non sia d'intralcio alla regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità, in ragione dell'uso cui è tradizionalmente adibito il marciapiede e della necessità di garantire speciale tutela all'utenza debole, che risulta penalizzata dalla sosta selvaggia di tali dispositivi.

Rispetto alla formulazione precedente, si precisa che le aree destinate alla sosta dei monopattini devono essere individuate con opportuna segnaletica verticale e orizzontale. A tale regola si può derogare, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune.

Rimane invariata la previsione in base alla quale ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati ai velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

L'articolo 7, comma 1, lettera i), sostituisce il comma 75-*undevicies*, al fine di introdurre una nuova sanzione amministrativa (consistente nel pagamento di una somma da euro 200 a euro 800) per chiunque circoli con un monopattino privo di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote, in violazione delle disposizioni dell'articolo 1, comma 75-*bis*, della medesima legge n. 160 del 2019. La norma prevede altresì una sanzione amministrativa (consistente nel pagamento di una somma da euro 100 a euro 400) per chiunque circoli con un monopattino privo di contrassegno o di copertura assicurativa, in conformità a quanto previsto dalla novella introdotta al comma 75-*quater*. La stessa sanzione si applica in caso di circolazione con un monopattino per il quale il proprietario non abbia comunicato la va-

riazione di residenza o di sede, secondo quanto previsto dal comma 75-*vicies quater*, introdotto dal presente disegno di legge.

L'articolo 7, comma 1, lettera *l*), apporta una modifica di mero coordinamento al comma 75-*vicies bis*, sostituendo le parole: « di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-*vicies semel* » con le seguenti: « di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-*vicies quinquies* », al fine di comprendere in tale disposizione i commi introdotti dal presente disegno di legge. Pertanto, si applicano anche alle nuove fattispecie sanzionatorie le disposizioni del titolo VI del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

L'articolo 7, comma 1, lettera *m*), introduce i commi 75-*vicies quater* e 75-*vicies quinquies* nell'articolo 1 della citata legge n. 160 del 2019.

In particolare, al fine di consentire il ripristino di adeguati livelli di sicurezza stradale, il nuovo comma 75-*vicies quater* prevede l'obbligo, a carico dei proprietari di monopattini, di richiedere apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato secondo le modalità previste con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce altresì il prezzo di vendita dei contrassegni, comprensivo del costo di produzione e di una quota di maggiorazione da destinare esclusivamente alle attività previste dall'articolo 208, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'obbligo del contrassegno è finalizzato prioritariamente ad arginare il fenomeno dell'uso selvaggio dei monopattini, agevolato dall'impossibilità di identificazione del trasgressore. Pertanto, al fine di assicurare la tutela degli interessi dell'ordine pubblico, la norma impone l'obbligo di un contrassegno identificativo, definendone, al contempo, i requisiti minimi e le sanzioni applicabili in caso di violazione delle prescrizioni ivi previste. Ai medesimi fini, il comma 75-*vicies quinquies* stabilisce l'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi ai sensi dell'articolo 2054 del codice civile. Si

prevede, sul punto, l'applicazione delle pertinenti disposizioni del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.

Infine, all'articolo 7, comma 2, sono previste sanzioni specifiche per chi circola con dispositivi diversi dai monopattini, aventi caratteristiche tecniche e costruttive diverse da quelle definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero per chi circola fuori degli ambiti di sperimentazione individuati dal predetto decreto. In particolare, in caso di violazione, si applica la sanzione del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800.

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

Il capo II interviene sulle disposizioni in materia di percorsi ciclabili e circolazione ciclistica, contenute nel codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di rafforzare la sicurezza della circolazione stradale dei velocipedi e favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile.

In particolare, l'articolo 8, comma 1, lettera *a*), sostituisce la lettera *E-bis* del comma 3 dell'articolo 2, introducendo una nuova definizione di « strada urbana ciclabile ». In particolare, in base alla nuova formulazione, affinché una strada possa essere qualificata come strada urbana ciclabile non è necessaria la presenza di un marciapiede o di banchine pavimentate. Pertanto, per strada urbana ciclabile si intende una strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi.

L'articolo 8, comma 1, lettera *b*), interviene sull'articolo 3, comma 1, recante le

definizioni stradali e di traffico. In particolare:

il numero 1) sopprime la definizione di « casa avanzata » di cui all'articolo 3, comma 1, numero 7-*bis*), in base alla quale si intende per casa avanzata la linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli. La definizione di « casa avanzata » è sostituita da quella di « zona di attestamento ciclabile » di cui al nuovo numero 55-*bis*), ed è disciplinata quale *species* del *genus* « zona di attestamento », già prevista nel codice della strada [articolo 3, comma 1, numero 55)];

il numero 2) chiarisce la definizione di « corsia ciclabile » di cui all'articolo 3, comma 1, numero 12-*bis*), mantenendone sostanzialmente inalterato il contenuto ed eliminando i concetti forieri di interpretazioni fuorvianti (a titolo esemplificativo, si elimina il riferimento alla delimitazione mediante striscia bianca, continua o discontinua). Pertanto, in base alla nuova formulazione, si definisce corsia ciclabile la parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile;

il numero 3) definisce la « corsia ciclabile per doppio senso ciclabile » di cui all'articolo 3, comma 1, numero 12-*ter*), come la parte longitudinale della carreggiata di strade urbane idonea alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all'unica direzione consentita a tutti i veicoli. La nuova definizione è stata introdotta in quanto la formulazione precedente della norma, facendo riferimento ad una parte della carreggiata a senso unico di marcia, ad uso promiscuo e idonea a consentire la circolazione dei velocipedi contromano, comportava numerosi rischi per la sicurezza nella circolazione stradale;

il numero 4) aggiunge un nuovo numero 54-*bis*) all'articolo 3, comma 1, definendo la « zona ciclabile » come zona ur-

banata in cui vigono particolari regole di circolazione, con priorità per i velocipedi, e delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine;

il numero 5) aggiunge un nuovo numero 55-*bis*) all'articolo 3, comma 1, che definisce la « zona di attestamento ciclabile », (in luogo della cosiddetta « casa avanzata »), come il tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinato all'accumulo e alle manovre dei velocipedi in attesa di via libera [sul punto, si rinvia agli articoli 7, comma 1, lettera *i-quater*), e 40, comma 5, del codice della strada, come modificati dal presente disegno di legge].

L'articolo 8, comma 1, lettera *c*), modifica l'articolo 7 del codice della strada, in materia di circolazione nei centri abitati. In particolare, si interviene sull'articolo 7, comma 1, lettera *i*), al fine di consentire che siano riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto non solo le strade, ma anche singole corsie, come peraltro avviene frequentemente nella pratica. Si sostituisce integralmente la lettera *i-bis*) del comma 1 dell'articolo citato, al fine di coordinarne la disciplina con la definizione di corsia ciclabile introdotta dal presente disegno di legge. In base alla nuova formulazione, i comuni possono consentire su determinate strade precedentemente a senso unico di marcia, con limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili. In sostanza, il doppio senso ciclabile è consentito solo se le condizioni della strada oggettivamente lo consentano, a differenza della formulazione vigente che lo consente indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito. Infatti, la possibilità del doppio senso ciclabile non può essere valutata in modo indistinto e generalizzato, ma deve tenere conto della tipologia delle strade e, principalmente, della loro larghezza, che deve risultare compatibile con la circola-

zione dei veicoli a motore in un senso e dei velocipedi nel senso opposto. La lettera *i-ter*) del comma 1 dell'articolo 7 viene abrogata, escludendosi, conseguentemente, la possibilità per i comuni di autorizzare la circolazione dei velocipedi su corsie riservate. Al medesimo articolo 7, comma 1, viene aggiunta, altresì, una nuova lettera *i-quater*), allo scopo di consentire ai comuni di istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con limite di velocità inferiore o uguale a 50 km/h, nelle quali è presente una pista ciclabile laterale o una corsia ciclabile. In sostanza, la previsione disciplina ulteriormente la zona di attestamento ciclabile, subordinandone l'istituzione alle condizioni ivi stabilite per ragioni di sicurezza [numero 1)].

Infine, viene inserito il nuovo comma *11-ter* per ragioni di coordinamento con la nuova definizione di zona ciclabile, attribuendo ai comuni il compito di individuare le zone ciclabili in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h [numero 2)].

L'articolo 8, comma 1, lettera *d*), aggiunge, a scopo di coordinamento con la nuova disciplina della zona di attestamento ciclabile, un nuovo comma *5-bis* all'articolo 40 del codice della strada, in materia di segnaletica orizzontale, prevedendo che nella zona di attestamento ciclabile, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche, la prima striscia trasversale continua nel senso di marcia indica il limite prima del quale hanno l'obbligo di fermarsi i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi, mentre la seconda striscia indica il limite per i soli velocipedi.

L'articolo 8, comma 1, lettera *e*), interviene sull'articolo 143 del codice della strada, che disciplina la posizione dei veicoli sulla carreggiata. In particolare, il comma *2-bis* esclude l'applicazione ai velocipedi dell'obbligo di cui al comma 2, stabilito per i veicoli sprovvisti di motore e gli animali, di tenersi il più vicino possibile al margine

destro della carreggiata. L'esenzione è ammessa nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui, pertanto, i velocipedi possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata, pur nel rispetto delle regole della precedenza. Resta fermo quanto previsto, a normativa vigente, dall'articolo 182, comma 9, del codice della strada, a tenore del quale «I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate ovvero sulle corsie ciclabili o sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento».

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

L'articolo 8, comma 1, lettera *f*), rispettivamente ai numeri 1) e 2), sostituisce i commi *4-bis* e *4-ter* dell'articolo 145. La norma elimina la previsione che stabiliva l'obbligo di dare sempre la precedenza ai velocipedi che circolano o si immettono su strade urbane ciclabili, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio. Tale previsione era in contrasto con le regole generali della precedenza ed esponeva i ciclisti a notevoli pericoli per la loro incolumità, in considerazione del fatto che il diritto di precedenza loro riconosciuto non esclude il rischio di incidenti. Il nuovo comma *4-bis*, pertanto, per garantire maggior sicurezza nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, prevede che i veicoli a motore prestino particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti. Il nuovo comma *4-ter*, invece, riconosce la precedenza ai velocipedi solo se circolano su corsia ciclabile delimitata da striscia discontinua.

L'articolo 8, comma 1, lettera *g*), modifica la disciplina in materia di sorpasso di cui all'articolo 148 del codice della strada. In particolare, il comma *9-bis* viene riformulato allo scopo di disciplinare le garanzie di sicurezza nel sorpasso dei velocipedi, prevedendo per i veicoli a motore l'obbligo di mantenersi ad adeguata distanza late-

rale per tenere conto della differente velocità di circolazione dei velocipedi, dell'ingombro dei veicoli e della ridotta stabilità dei medesimi. Rispetto alla formulazione precedente, si elimina il riferimento alle strade urbane ciclabili, sicché l'obbligo di distanziamento viene esteso a tutte le tipologie di strade, sia urbane che extraurbane, allo scopo di innalzare i livelli di sicurezza. Rimane ferma, invece, la sanzione prevista in caso di violazione della disposizione.

L'articolo 8, comma 1, lettera *h*), dispone l'abrogazione del comma *2-bis* dell'articolo 150, avente ad oggetto la disciplina dell'incrocio tra veicoli nei passaggi ingombri o su strade di montagna, al fine di recepire le modifiche introdotte dal presente disegno di legge. Il comma *2-bis* citato prevedeva che lungo le strade urbane a senso unico, in cui fosse consentita la circolazione a doppio senso ciclabile, gli altri veicoli fossero obbligati a dare la precedenza ai velocipedi circolanti su corsia ciclabile a doppio senso ciclabile, qualora non fosse agevole l'incrocio.

L'articolo 8, comma 1, lettera *i*), introduce disposizioni di coordinamento con la nuova disciplina in materia di zona di attestamento ciclabile. In dettaglio, il numero 1) interviene sull'articolo 154, comma 2, per escludere i ciclisti dall'obbligo di segnalazione del cambiamento di direzione o corsia o di altre manovre in corrispondenza della zona di attestamento ciclabile.

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

L'articolo 8, comma 1, lettera *l*), numero 1), aggiunge all'articolo 182, comma *1-bis*, dopo le parole: « strade urbane ciclabili » le seguenti: « sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili », al fine di escludere anche questi ultimi dall'applicazione delle disposizioni che disciplinano la circolazione dei velocipedi di cui al comma 1 dell'articolo 182 e assicurare la necessaria coerenza interna dell'articolato. Il numero 2) dispone l'abrogazione del comma *9-ter*

del medesimo articolo, in quanto assorbito dalle modifiche sopra illustrate in materia di zona di attestamento ciclabile.

L'articolo 8, comma 2, rimette la determinazione delle condizioni per la realizzazione della « corsia ciclabile » di cui all'articolo 3, comma 1, numero *12-bis*), del codice della strada nonché della relativa segnaletica, in ambito sia urbano che extraurbano, a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, sentita la Conferenza unificata. La previsione è stata introdotta con l'obiettivo specifico di tenere conto delle esigenze rappresentate in sede di Conferenza unificata e risolvere le criticità che potrebbero insorgere in sede applicativa. Al riguardo, i rappresentanti degli enti territoriali hanno evidenziato le diverse condizioni che le strade, urbane ed extraurbane, presentano in relazione al contesto territoriale di riferimento. Si pensi, a titolo esemplificativo, ad una strada extraurbana che non presenti le caratteristiche richieste per la realizzazione di una pista ciclabile e che, tuttavia, consenta la circolazione dei ciclisti in sicurezza, in quanto poco trafficata, a senso unico o caratterizzata dall'imposizione di ridotti limiti di velocità.

Il titolo III riguarda la disciplina dei segnali e delle regole di comportamento in casi particolari e si articola in due capi.

Il capo I interviene sul codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, apportando modifiche in materia di sicurezza dei passaggi a livello ferroviari.

In particolare, l'articolo 9, comma 1, lettera *a*), inserisce, all'articolo 25, il comma *1-sexies*, che reca la disciplina in materia di attraversamento e uso della sede stradale, demandando a convenzioni tra gli enti proprietari delle infrastrutture la definizione del segnalamento dell'attraversamento, nei casi in cui quest'ultimo abbia un'altezza libera inferiore a quella minima prevista dalle norme per le costruzioni.

L'articolo 9, comma 1, lettera *b*), modifica l'articolo 40, comma 5, al fine di specificare che il conducente deve arrestare il veicolo in corrispondenza dei passaggi a

livello dotati di dispositivi luminosi o del segnale « fermarsi e dare precedenza ». Nell'attuale formulazione, la norma presuppone l'obbligo di fermarsi di fronte al segnale di « passaggio a livello », senza alcuna ulteriore specificazione e, pertanto, in ogni caso. Tale formulazione risulta in contrasto con l'articolo 147, comma 2, del codice della strada, che, nel caso di passaggi a livello senza barriere o semibarriere, impone agli utenti della strada di assicurarsi che nessun treno sia in vista e, in caso affermativo, di attraversare rapidamente i binari e, solo in caso contrario, di fermarsi senza impegnarli. La modifica, dunque, si rende necessaria al fine di coordinare le due norme.

L'articolo 9, comma 1, lettera *c*), introduce la disciplina dei passaggi a livello privi di barriere, mediante l'inserimento di un nuovo comma *2-bis* nell'articolo 44 (che attualmente disciplina solo i passaggi a livello provvisti di barriere e semibarriere). In particolare, si prevede che in corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere può essere collocato sulla destra della strada, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso, a due luci rosse lampeggianti alternativamente, che entra in funzione, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica, per avvertire in tempo utile del passaggio del treno. L'installazione di tali dispositivi è obbligatoria in caso di visibilità insufficiente.

L'articolo 9, comma 1, lettera *d*), al fine di assicurare omogeneità e coerenza interna all'articolato, sopprime il riferimento alle linee ferroviarie nell'articolo 145, comma 7, con riferimento al divieto per il conducente di impegnare il passaggio a livello, qualora non abbia la possibilità di proseguire e sgombrare in tempi rapidi l'area di manovra, in modo da consentire il transito di altri veicoli. La disciplina completa e specifica dell'attraversamento dei passaggi a livello, infatti, è contenuta nell'articolo 147.

L'articolo 9, comma 1, lettera *e*), apporta modifiche all'articolo 147, disciplinando i

comportamenti da tenere in prossimità dei passaggi a livello. In particolare:

il numero 1) sostituisce il comma 2, a fini di coordinamento con le modifiche apportate all'articolo 40 e, dunque, per rendere più chiare le norme di comportamento da tenere in corrispondenza dei passaggi a livello privi di barriere e non dotati di dispositivi luminosi, distinguendole da quelle da osservare in presenza di passaggi a livello privi di barriere, ma dotati di dispositivi luminosi o acustici. Si prevede, in particolare, che gli utenti della strada, prima di impegnare un passaggio a livello privo di barriere o di dispositivi di segnalazione luminosa o acustica, devono assicurarsi, nei casi in cui la segnaletica indichi il solo obbligo di dare la precedenza, che nessun treno sia in vista e, in caso affermativo, attraversare rapidamente il passaggio a livello. In caso contrario, i conducenti devono fermarsi prima della linea di arresto discontinua, senza impegnare il passaggio a livello, e riprendere la marcia dopo il passaggio del treno. Il medesimo obbligo di fermarsi prima della linea di arresto continua e attraversare rapidamente il passaggio a livello è previsto nei casi in cui la segnaletica indichi l'obbligo di fermarsi e dare la precedenza e non vi sia alcun treno in vista;

il numero 2) inserisce nell'articolo 147 il comma *2-bis*, il quale, in continuità con le modifiche introdotte dal numero 1), prevede l'obbligo di fermarsi ai passaggi a livello privi di barriere prima della linea di arresto continua, quando i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica siano in funzione;

il numero 3) riformula il comma 3 dell'articolo 147, che disciplina le ipotesi in cui è vietato l'attraversamento del passaggio a livello, mantenendo il contenuto della norma sostanzialmente inalterato rispetto alla precedente formulazione;

il numero 4) apporta modifiche di mero coordinamento al comma *3-bis* dell'articolo 147, prevedendo che la violazione delle disposizioni dei commi *2-bis* e 3 possa essere rilevata anche mediante dispositivi

approvati od omologati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

il numero 5) inserisce nell'articolo 147 il nuovo comma 3-ter per disciplinare le modalità di accertamento delle violazioni sopra citate. La norma prevede che l'accertamento delle violazioni medesime possa avvenire soltanto dopo il decorso di un lasso di tempo di almeno tre secondi dall'entrata in funzione dei dispositivi di segnalazione luminosa. Sul punto si evidenzia che, in base alla formulazione vigente dell'articolo 147, la violazione si considera sussistente se l'utente attraversa il passaggio a livello non solo quando le barriere o le semibarriere siano chiuse o in movimento, ma anche nel caso in cui i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica siano attivi. Tali dispositivi, contrariamente ai semafori tradizionali, non hanno lanterne di colori diversi corrispondenti alle varie fasi semaforiche (verde per il via libera, rosso per l'arresto e giallo per il fare attenzione), ma hanno soltanto lanterne di colore rosso (in particolare, le barriere sono dotate di una lanterna a luce fissa rossa, le semibarriere di due luci alternate rosse). Pertanto, al fine di consentire il corretto accertamento delle violazioni in prossimità dei passaggi a livello ed evitare un comportamento vessatorio nei confronti dell'utenza stradale, la previsione di un tempo minimo di ritardo (pari a tre secondi) tra l'attivazione della lanterna rossa e l'avvio del dispositivo di rilevazione delle violazioni ha lo scopo di far assumere a tale intervallo temporale la funzione del giallo semaforico di una lanterna tradizionale. In tal modo, si consente all'utenza veicolare di decidere se attraversare il passaggio a livello in condizioni di sicurezza o arrestare in tempo utile la marcia del veicolo. Resta inteso che l'intervallo di tempo compreso tra l'avvio del rosso e l'inizio della chiusura delle barriere dovrà essere modulato da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria in modo adeguato, in funzione sia del ritardo introdotto per l'attivazione del sistema di accertamento automatico, sia del tempo necessario per attraversare il passaggio a livello in condizioni di sicurezza, variabile in funzione

dell'ampiezza dell'attraversamento e delle velocità consentite;

il numero 6) modifica l'articolo 147, comma 4, al fine di recepire le ulteriori modifiche apportate agli articoli 145 e 147 dal presente disegno di legge. Si prevede che gli utenti della strada non devono impegnare un passaggio a livello quando non hanno la possibilità di proseguire e devono, in ogni caso, sgombrare in breve tempo l'attraversamento. Allo scopo di agevolare l'intervento in caso di emergenza, si prevede, altresì, la facoltà per il conducente di portare il veicolo al di fuori dei binari non solo in caso di arresto forzato del veicolo, ma anche in caso di intrappolamento tra le barriere, eventualmente anche abbattendole;

il numero 7) sostituisce interamente il comma 5 dell'articolo 147, al fine di aggravare le sanzioni in caso di attraversamento del passaggio a livello in violazione delle disposizioni dei commi 2, 2-bis, 3, lettere a), c) e d), e 4, primo periodo, consistenti nel pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Dall'incremento è esclusa l'ipotesi di violazione delle disposizioni del comma 3, lettera b), per la quale continua ad applicarsi la sanzione amministrativa del pagamento di una somma compresa fra euro 87 ed euro 344;

il numero 8) specifica, al comma 6 dell'articolo 147, a scopo di coordinamento, che la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida consegue alle violazioni di cui al comma 5, primo e secondo periodo, commesse per almeno due volte in un periodo di due anni;

il numero 9), infine, sostituisce il comma 6-bis dell'articolo 147 al fine di prevedere che l'installazione dei dispositivi automatici di rilevamento delle violazioni, di cui al comma 3-bis, è consentita anche al gestore dell'infrastruttura, a sue spese, previa stipulazione di apposita convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada.

Si ricorda che, al fine di porre rimedio al contenzioso ingenerato dalla norma, nel-

l'ambito delle modifiche apportate dall'articolo 6, comma 1, lettera *d*), numero 1), del presente disegno di legge all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera *g-bis*), del codice della strada, le violazioni di cui all'articolo 147, commi 2-*bis* e 3 [sopra, numeri 2) e 3)], sono state inserite tra le ipotesi per le quali non è necessaria la contestazione immediata della violazione, ma è sufficiente la notificazione degli estremi della medesima secondo le modalità indicate all'articolo 201, comma 1.

L'articolo 9, comma 2, prevede la clausola di invarianza finanziaria.

Il capo II reca disposizioni in materia di *safety car*, pannelli con valore prescrittivo e osservanza rigorosa dell'obbligo di circolazione a destra.

Si tratta di norme volte a consentire un'efficiente regolazione dei flussi di traffico, a incrementare la sicurezza e a migliorare la comunicazione degli operatori e dei gestori di strade e autostrade verso i conducenti, soprattutto in situazioni di emergenza o pericolo, come nel caso di incidenti o di intenso traffico.

In conformità a tali obiettivi, l'articolo 10, comma 1, modifica l'articolo 43 del codice della strada al fine di introdurre, quale misura di regolazione della circolazione stradale, un nuovo sistema di rallentamento del flusso veicolare, la cosiddetta *safety car*, per prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di ostacoli sulla carreggiata.

In particolare, l'articolo 10, comma 1, lettera *a*), modifica il comma 5 del citato articolo 43 al fine di includere fra le esigenze per le quali gli agenti possono rallentare il traffico dei veicoli, anche in contrasto con la segnaletica esistente o con le norme di circolazione, non solo le esigenze connesse con la fluidità o con la sicurezza della circolazione, ma anche quelle attinenti alla protezione degli operatori stradali [numero 1)].

La norma introduce, inoltre, due nuovi commi nell'articolo 43 [numero 2)].

Il nuovo comma 5-*bis* prevede il ricorso ai veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione pre-

vista dal comma 3-*bis* del medesimo articolo 12, per la regolazione del traffico sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o altri eventi imprevedibili.

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

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

In particolare, nell'articolo 177 è inserito il comma 3-*bis*, che dispone il divieto di sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento e regolazione del traffico di cui all'articolo 43, comma 5-*bis*, introdotto dal presente disegno di legge. Si prevede, altresì, che nelle medesime situazioni i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti impiegati nella procedura [numero 1)].

Correlativamente, il nuovo comma 5-*bis*, in caso di violazione delle disposizioni del comma 3-*bis* citato, prevede l'applicazione di una sanzione consistente nel pagamento di una somma da euro 167 a euro 665. In ragione della gravità e pericolosità della condotta, tali sanzioni sono equiparate, quanto ad ammontare e sanzioni accessorio-

rie, a quelle previste per i conducenti che violano i divieti di sorpasso di cui all'articolo 148 del codice della strada. In caso di violazione si applica altresì la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. Se la violazione è commessa da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la durata della sospensione è da tre a sei mesi [numero 2)].

L'articolo 11 disciplina le modalità d'uso dei pannelli a messaggio variabile. A questo fine, nell'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (che disciplina i segnali luminosi), sono inseriti i commi 19-*bis* e 19-*ter* e 19-*quater*.

Il primo detta prescrizioni al fine di assicurare il regolare funzionamento dei segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e dei segnali a messaggio variabile. Il secondo, invece, stabilisce la funzionalizzazione dei segnali a messaggio variabile citati allo scopo di fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione nonché ulteriori informazioni utili alla guida. Il terzo prevede la clausola di invarianza finanziaria.

La modifica dell'articolo 41, con l'introduzione dei nuovi commi 19-*bis* e 19-*ter*, è volta a rendere attuabile l'uso dei segnali luminosi e dei segnali a messaggio variabile con valore prescrittivo quando recano indicazioni di pericolo e di prescrizione, quali, a titolo esemplificativo, un divieto di transito temporaneo ovvero un limite di velocità temporaneamente più basso, per motivi di sicurezza o esigenze della circolazione stradale.

L'articolo 12, comma 1, attribuisce ad un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il compito di prevedere una disciplina di dettaglio che definisca le caratteristiche, le modalità e i tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria da installare, nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di possibile imbocco contromano. L'elevato tasso di incidentalità determinato dalla guida contromano rende infatti necessario un intervento volto a rimuovere le cause che determinano tali infrazioni da parte degli utenti della strada,

tra le quali *in primis* si individua l'errata interpretazione dei segnali stradali.

Con il decreto menzionato, pertanto, verranno definite le caratteristiche, le modalità e i tempi di collocazione della segnaletica, verticale e orizzontale, da adottare negli svincoli, nelle intersezioni a raso, nelle aree di servizio e di parcheggio e negli accessi, presenti nelle suddette strade, al fine di rafforzare l'efficacia della segnaletica già prevista dal codice della strada.

L'articolo 12, comma 2, inserisce un nuovo periodo nell'articolo 176, comma 9, del codice della strada, che disciplina i comportamenti da osservare durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.

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

Infine, l'articolo 12, comma 3, apporta modifiche all'articolo 20 del codice della strada, per introdurre l'ipotesi del « pregiudizio della sicurezza stradale » fra le condizioni che possono comportare il diniego del rilascio dell'autorizzazione per l'occupazione della sede stradale nelle zone di rilevanza storico-ambientale.

Il titolo IV interviene sulla disciplina in materia di sosta e circolazione, al fine di garantire un migliore uso del suolo e una più efficiente gestione degli spazi in ambito

urbano, con particolare riguardo ai veicoli elettrici e quelli a servizio di persone invalide.

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

Nel dettaglio, l'articolo 13, comma 1, lettera *a*), apporta all'articolo 7 del codice della strada (che regola la circolazione nei centri abitati) le seguenti modifiche:

il numero 1.1) introduce al comma 1, lettera *d*), la possibilità di riservare spazi di sosta per la ricarica dei veicoli elettrici. In tal modo, il comune ha la facoltà di riservare stalli di sosta non solo per i veicoli elettrici non in fase di ricarica, ma anche per la specifica funzione di ricarica dei veicoli elettrici;

il numero 1.2) introduce tra le ipotesi di spazi riservati per la sosta di cui al comma 1, lettera *d*), anche la destinazione di aree riservate alla sosta breve per l'accompagnamento dei passeggeri in arrivo o in partenza da stazioni ferroviarie, porti, aeroporti e altri nodi di interscambio;

il numero 1.3) sostituisce la lettera *f*) del comma 1, concernente la facoltà dei comuni di istituire aree di sosta e parcheggi a pagamento. In particolare, modificando la formulazione vigente, si demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata, l'individuazione delle modalità di riscossione del pagamento e, in particolare, delle caratteristiche, delle modalità costruttive e dei criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta, delle esenzioni e dei massimali delle tariffe;

il numero 1.4) corregge un errore materiale al comma 1, lettera *g*), sostituendo il termine « cose » con quello di « merci », in coerenza con la tipologia di veicolo (categoria N) cui è riservata la sosta per le operazioni di carico e scarico;

il numero 2) abroga il comma 5, che rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche, delle modalità costrut-

tive, della procedura di omologazione e dei criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta. La disposizione, infatti, è assorbita dalla modifica introdotta dal numero 1.3);

il numero 3) aggiunge un nuovo periodo al comma 6, al fine di precisare che le aree destinate al parcheggio sono considerate ad uso pubblico qualora l'accesso alle medesime sia indiscriminato, ancorché subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili;

il numero 4) integra il comma 8 al fine di risolvere la criticità relativa all'indeterminatezza della quota parte di stalli non assoggettati a tariffazione, prevedendo che i comuni individuino con motivata determinazione la quota di aree destinate al parcheggio senza custodia e senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento, anche con limitazione temporale della durata del parcheggio, in conformità alla giurisprudenza consolidata sul punto.

L'articolo 13, comma 1, lettera *b*), modifica l'articolo 42 del codice della strada al fine di comprendere tra i segnali complementari anche gli interventi sull'infrastruttura, volti alla messa in sicurezza e alla moderazione della velocità e del traffico, a condizione che tali interventi contengano un segnalamento (colorazione giallo-nera dei rialzi, eccetera).

L'articolo 13, comma 1, lettera *c*), interviene sull'articolo 188, comma 3-*bis*, al fine di prevedere la gratuità incondizionata della sosta per le persone con disabilità. Si esclude, quindi, la necessità che la sosta gratuita per i disabili sia subordinata all'indisponibilità di stalli a loro riservati. Tale modifica si rende opportuna anche in considerazione del fatto che un veicolo che esponga il contrassegno unificato disabili europeo e soste in uno stallo non riservato non risulterebbe mai sanzionabile, qualora risultasse libero un attiguo stallo riservato. Quest'ultimo, infatti, potrebbe essersi liberato successivamente all'inizio della sosta della persona con disabilità e, comunque, non

sarebbe determinabile a quale distanza dallo stallò riservato, che sia anche libero, sorgerebbe per il disabile l'obbligo di sostare senza occupare un posto a pagamento.

L'articolo 14, comma 1, lettera *a*), apporta ulteriori modifiche all'articolo 7 del codice della strada, con la finalità di introdurre una nuova disciplina della sosta. Nello specifico:

il numero 1) interviene sul comma 14, prevedendo che nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria indicata nel primo periodo di tale comma è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore per il quale si protrae la violazione. Nel caso di violazione per superamento dei limiti temporali di sosta consentiti ai sensi dell'articolo 157, comma 6, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 26 a euro 102. Nel caso in cui tale violazione si protragga nel tempo, la sanzione stessa è calcolata moltiplicando l'importo indicato per il numero intero di periodi di tempo massimo consentito compresi nel tempo intercorso dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento, comunque fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi sopra indicati;

il numero 2) introduce il comma 14-*bis*, che estende la sanzione del pagamento di una somma da euro 83 a euro 332, di cui al secondo periodo del comma 14 del medesimo articolo 7, anche all'ipotesi di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9 di tale articolo, per il mancato pagamento dell'intera somma prevista. Si disciplinano, inoltre, le modalità di recupero della tariffa non corrisposta. Il nuovo comma 14-*ter*, invece, detta la disciplina applicabile alla sanzione sopraddetta nel caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al citato comma 9 per insufficiente pagamento della somma prevista. Anche in tal caso, si disciplinano le modalità di recupero della tariffa non corrisposta. Infine, il comma 14-*quater*, al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati al comma 14-*ter*, lettere *b*) e *c*), prevede la maggiorazione

delle sanzioni per l'importo corrispondente alla tariffa non corrisposta;

il numero 3) sostituisce il comma 15, al fine di estendere l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 14, primo periodo, anche al caso di violazione della sosta tariffata di cui al comma 1, lettera *f*). Si definiscono, altresì, al nuovo comma 15-*bis*, introdotto dal numero 4), le modalità di recupero della tariffa non corrisposta.

L'articolo 14, comma 1, lettera *b*), accogliendo le richieste emerse in sede di Conferenza unificata, aggrava le sanzioni pecuniarie e accessorie previste per le fattispecie di sosta e fermata vietate dall'articolo 158 del codice della strada. In particolare:

il numero 1) modifica le sanzioni pecuniarie di cui al comma 4-*bis* previste in caso di occupazione degli spazi di sosta riservati ai disabili, elevandole, per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote, agli importi minimo e massimo di 165 e 660 euro (attualmente da 80 a 328 euro) e, per i restanti veicoli, agli importi minimo e massimo di 330 e 990 euro (attualmente da 165 a 660 euro);

il numero 2) interviene sul comma 5, apportando le modifiche necessarie a recepire le novità introdotte dal nuovo comma 5-*bis*;

il numero 3) introduce il comma 5-*bis*, aggravando la sanzione amministrativa pecuniaria stabilita per la fattispecie di cui al comma 1, lettera *f*), relativa alla violazione del divieto di sosta e di fermata sulle intersezioni stradali, e per quelle di cui al comma 2, lettere *d*) e *h*), relative alla violazione del divieto di sosta e di fermata negli spazi o nelle corsie riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus e di tutti i mezzi di trasporto pubblico locale. Tali fattispecie, originariamente comprese nel comma 5 e punite con la sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra 41 e 168 euro per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e tra 87 e 344 euro per i restanti veicoli, vengono ora elevate agli

importi minimo e massimo, rispettivamente, di 87 e 328 euro e di 165 e 660 euro.

Il capo II disciplina la circolazione in casi particolari.

L'articolo 15 reca disposizioni in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade.

In particolare, al comma 1, lettera *a*), si interviene sull'articolo 7 del codice della strada modificando la lettera *b*) del comma 1 del citato articolo 7, al fine di precisare che le limitazioni alla circolazione possono essere imposte solo se sussistono congiuntamente le esigenze di riduzione di emissione inquinanti e di tutela del patrimonio culturale, nel rispetto, comunque, dei criteri di proporzionalità e adeguatezza e tenendo conto delle esigenze di mobilità dei residenti e di tutela della produzione. Al fine di dare parametri uniformi, si prevede l'adozione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura e previa intesa in sede di Conferenza unificata, per individuare le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni, nonché i parametri di qualità dell'aria cui sono soggette le limitazioni. Il predetto decreto deve stabilire altresì i livelli minimi di servizio pubblico da assicurare comunque nelle aree oggetto delle citate limitazioni.

La lettera *b*) inserisce il comma 10-*bis*, che prevede a carico dei comuni l'obbligo di comunicazione, con un preavviso di almeno 24 ore, dell'entrata in vigore dei divieti o delle limitazioni della circolazione disposte con carattere di urgenza.

Il comma 2 modifica l'articolo 16 del codice della strada al fine di disciplinare le cosiddette « fasce di rispetto » relative alle sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie. Al riguardo, si precisa che, nella formulazione vigente, tale articolo e gli articoli 26 e seguenti del regolamento di esecuzione e attuazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, pongono un divieto di edificabilità assoluto e inderogabile nell'ambito della fascia di rispetto autostradale per una di-

stanza di 60 metri fuori dei centri abitati e di 30 metri all'interno dei centri abitati e nelle aree esterne ai centri abitati previste come edificabili dagli strumenti urbanistici.

Ai proprietari dei fondi all'interno di queste fasce di rispetto è quindi fatto divieto di costruire, ricostruire o ampliare edificazioni di qualsiasi tipo. Questi divieti sono previsti anche per gli altri tipi di strade, diverse dalle autostrade, ma con distanze inferiori.

Tale distanza minima è volta ad assicurare il prioritario interesse pubblico alla sicurezza del traffico e all'incolumità delle persone e ad assicurare l'esecuzione di lavori di manutenzione e la realizzazione di opere accessorie e di ampliamento della sede stradale, che sarebbero impediti dalla presenza di edificazioni o manufatti prossimi alla sede stradale.

Se in linea generale questi principi sono senz'altro da condividere, vi sono tuttavia dei casi in cui, per le condizioni orografiche particolari del territorio, le suddette norme portano a conseguenze assolutamente assurde e ingiuste.

Ad esempio, lungo l'asse del Brennero l'autostrada A 22 è ubicata in buona parte sui ponti, viadotti o in gallerie. Anche in tali casi, dove in concreto non sussiste alcun pericolo o interesse pubblico a tenere libera la fascia di rispetto, si applica il vincolo di inedificabilità entro la fascia di 60 metri in linea d'aria ed esteso *usque ad sidera et usque ad infera*.

Per gli immobili (ovvero per i loro proprietari o aventi diritto) che si trovano sotto un viadotto autostradale o su una collina sovrastante l'autostrada, a distanza minore di 60 metri, ciò significa una grave compressione del loro valore in quanto è preclusa qualsiasi opera di ampliamento, anche se minimale.

La modifica operata con il comma 2 è finalizzata ad ovviare a tali problemi ed evitare che venga imposta alla proprietà privata una limitazione del tutto scissa da qualunque interesse pubblico, demandando la disciplina ad apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che

tenga conto delle peculiarità delle diverse fattispecie.

L'articolo 16 modifica l'articolo 8, comma 1, del codice della strada, al fine di prevedere che il provvedimento di limitazione della circolazione nelle piccole isole sia adottato dal Presidente della regione territorialmente competente, sentita la prefettura, anziché dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come previsto dalla vigente disposizione.

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

La delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, si propone:

la riscrittura di un « codice breve » recante disposizioni definitorie, comportamentali e sanzionatorie in materia di circolazione stradale nonché l'assetto delle competenze dei vari soggetti coinvolti;

il coordinamento tra disposizioni che, per effetto di una stratificazione di interventi normativi d'urgenza, pur incidendo sulla medesima materia, non risultano sistematicamente collocate e, talora, si sovrappongono a norme regolamentari di derivazione europea;

la delegificazione delle disposizioni del codice vigente che, in quanto suscettibili di frequenti aggiornamenti per esigenze di adeguamento alle evoluzioni tecnologiche ovvero a disposizioni europee, richiedono uno strumento di produzione normativa che consenta tempi più rapidi e procedure più semplici rispetto a quelle proprie di norme di rango primario;

la riforma della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità, dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea.

L'articolo 17 reca tale delega al Governo, da esercitare entro il termine di

dodici mesi, nonché i principi e criteri direttivi per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale, tramite l'adozione di uno o più decreti legislativi di modifica del codice della strada.

In particolare, al comma 1, esso prevede che i decreti legislativi delegati siano adottati, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e con gli altri Ministri interessati, previo parere del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata. Al fine di accelerare la procedura, si prevede che i predetti pareri siano resi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione di ciascuno schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere.

Successivamente, i predetti schemi sono trasmessi alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano parimenti entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione. Anche in questo caso, qualora il termine decorra inutilmente, il decreto legislativo può essere comunque adottato.

Nel caso in cui le Commissioni parlamentari ritengano che alcune disposizioni non siano conformi ai principi e criteri direttivi fissati dalla delega, il Governo, qualora non intenda conformarsi al parere delle Commissioni, trasmette nuovamente i testi alle Camere con le proprie osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le competenti Commissioni parlamentari possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro il termine di dieci giorni, decorso il quale il decreto legislativo può comunque essere adottato.

Il comma 2 reca i principi e i criteri di carattere generale per l'esercizio della delega, chiarendo che i decreti legislativi adottati in attuazione della medesima dovranno comunque recepire e uniformarsi ai contenuti del presente disegno di legge, i cui effetti devono essere salvaguardati.

Tali principi, in coerenza con gli obiettivi della delega sopra esposti, consistono: nel miglioramento della qualità e dell'efficienza amministrativa; nella semplificazione delle procedure e nella tutela della sicurezza stradale; nel riassetto delle competenze tra gli enti istituzionali e nella previsione di strategie di prevenzione adeguate, anche tramite attività formativa nelle scuole di ogni ordine e grado.

Il comma 3 individua, con maggiore dettaglio e distintamente per ciascun ambito di intervento, i seguenti principi e i criteri direttivi per l'adozione dei decreti legislativi:

a) riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di ordine e di coerenza nonché coordinamento e armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali e con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali;

b) delegificazione della disciplina riguardante le procedure e la normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti;

c) revisione della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio;

d) revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie;

e) revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e ridefinizione organica della disciplina dei veicoli;

f) adozione di misure per la tutela dell'utenza debole della strada, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica;

g) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali;

h) riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni e potenzia-

mento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale;

i) ricognizione delle attività pubbliche e private contemplate nel codice della strada e nel relativo regolamento;

l) disciplina generale delle modalità di sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità ovvero di donne in stato di gravidanza o di genitori con bambini di età inferiore a due anni;

m) introduzione di disposizioni atte a favorire, anche in relazione all'evoluzione del progresso tecnologico, la diffusione e l'installazione di sistemi telematici ed elettronici;

n) previsione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete autostradale in presenza di manifestazioni atmosferiche di particolare intensità;

o) attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani;

p) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione;

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

r) razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida dei veicoli;

s) determinazione del termine temporale di permanenza nel territorio italiano dei veicoli immatricolati all'estero decorso il quale il proprietario del veicolo deve provvedere a stipulare un contratto di assicurazione adeguato in conformità all'ordinamento nazionale; con ciò si persegue il fine di arginare il fenomeno dei veicoli stranieri che circolano in Italia in assenza di coperture assicurative idonee a coprire i rischi significativi derivanti dalla circolazione del mezzo.

Il comma 4 autorizza il Governo ad adottare, entro un anno dalla data di en-

trata in vigore dei suddetti decreti legislativi, uno o più regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per la modifica della disciplina prevista dal codice della strada, dal relativo regolamento di esecuzione e di attuazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e dalle altre norme vigenti, nelle materie più specificamente tecniche indicate dalla lettera a) alla lettera o) del medesimo comma 4.

Al comma 5 si prevede l'abrogazione, con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al comma 4, delle norme di legge che disciplinano le materie elencate al medesimo comma 4.

Il comma 6 prevede che il Governo adotti, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della citata legge n. 400 del 1988, ogni altra disposizione integrativa o correttiva necessaria al fine di coordinare il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 con le modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti emanati ai sensi dell'articolo in esame.

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

luppo delle procedure informatizzate del Centro elaborazione dati del medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il comma 8 autorizza il Governo ad adottare, entro tre anni dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di attuazione della delega, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative o correttive degli stessi, al fine di tenere conto di eventuali criticità emerse nella prima fase di applicazione e di porvi rimedio.

Il comma 9 prevede la clausola di invarianza finanziaria. Si dispone, inoltre, in conformità a quanto previsto dall'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che, nell'ipotesi di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, i decreti legislativi adottati in attuazione della delega siano emanati successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi con cui sono stanziati le risorse finanziarie necessarie.

L'articolo 18, comma 1, reca apposita disposizione al fine di prevedere l'aggiornamento del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in conseguenza delle modifiche apportate dal presente disegno di legge.

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

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196).

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

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

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

In particolare, l'**articolo 1, comma 1, lettera a)**, inserisce due nuovi commi *9-ter* e *9-quater* all'articolo 186.

Il nuovo comma *9-ter* prevede l'apposizione sulla patente del conducente condannato per i reati di guida in stato d'ebbrezza di cui al comma 2, lettera b) e lettera c) dell'articolo 186 dei codici unionali 68 e 69 di cui all'Allegato I della direttiva n. 2006/126/CE (divieto assoluto di assumere bevande alcoliche alla guida e limitazione alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock).

Tale prescrizione permane sulla patente per un periodo di almeno due anni nei casi previsti dall'articolo 186, comma 2, lettera b), e di almeno tre anni per quelli di cui all'articolo 186, comma 2, lettera c), decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna.

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

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

Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo che abbiano acquisito la residenza in Italia, si applicano, invece, le disposizioni dell'articolo 136-*bis*, comma 4, ultimo periodo, che impone al titolare della patente medesima di procedere al riconoscimento o alla conversione della patente posseduta prima di sottoporsi alla procedura di revisione.

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

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



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

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

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

L'**articolo 2** inserisce due nuovi commi all'articolo 125, inerenti alla disciplina del cd. *alcolock*, il dispositivo da installare sui veicoli in uso ai soggetti condannati per guida in stato di ebbrezza, che impedisce l'avvio del motore in caso di rilevamento di un tasso alcolemico superiore a zero.

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

Si demanda ad un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche del menzionato dispositivo, delle relative modalità di installazione e delle officine autorizzate al montaggio dello stesso. È prevista, altresì, l'apposizione di un sigillo al dispositivo allo scopo di impedirne l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione.

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

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

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

Per quanto attiene alla previsione di sanzioni pecuniarie, si rileva che le stesse sono innovative rispetto all'apparato sanzionatorio vigente o comportano un incremento di quelle già previste. Le maggiori entrate per il bilancio dello Stato derivanti dal pagamento delle somme dovute a



titolo di sanzione non possono essere oggetto di quantificazione a priori, in quanto condizionate dal numero effettivo di infrazioni poste in essere dagli utenti.

Le ulteriori previsioni hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

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

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

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

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

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

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

Tuttavia, si introduce una deroga alle disposizioni dell'articolo 218, comma 2, al fine di semplificare la procedura. In particolare, si prevede che la sospensione della patente consegua in modo diretto ed automatico dalla contestazione della violazione, senza necessità di adozione di ordinanza da parte del Prefetto. In occasione della contestazione immediata di una delle violazioni richiamate, pertanto, l'operatore di polizia che l'abbia accertata provvede immediatamente al ritiro del documento di guida.



Quest'ultimo viene conservato per il tempo della sospensione presso l'Ufficio o Comando da cui egli dipende ed è riconsegnato all'utente al termine del periodo stesso. La norma prevede, altresì, la decorrenza del periodo di sospensione a partire dal giorno del ritiro della patente.

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

Il comma 7 prevede l'annotazione della sospensione nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 a cura dell'Ufficio o Comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione.

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

Al comma 9 si prevede che, qualora le violazioni elencate al comma 1 siano commesse più volte dallo stesso soggetto nel corso di un biennio, le disposizioni recate dall'articolo si applicano solo se la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente non è già prevista per le violazioni indicate nello stesso comma 1.

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

Con particolare riguardo alle modifiche previste per l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione della patente, si precisa che il controllo e le verifiche necessarie saranno svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, evidenziandosi che eventuali adeguamenti e aggiornamenti dei software rientrano tra le attività ordinariamente svolte nell'ambito del Contratto stipulato dal Ministero con il CED per attività di gestione, adeguamento ed evolutiva del software, cui si farà fronte con le risorse a tale scopo destinate nello stato di previsione del MIT sui capitoli 1276 e 1277.

L'articolo 3, comma 2, apporta ulteriori modifiche al Codice della Strada, inasprendo il trattamento sanzionatorio di talune violazioni.

In particolare, la **lettera a)** interviene sull'articolo 142, comma 8, prevedendo l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria da euro 271 a euro 1.084 e della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni, nei casi in cui la violazione dei limiti di velocità avvenga all'interno del centro abitato per almeno due volte nell'arco di un anno.

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

La **lettera b)** modifica l'articolo 173 al fine di aumentare l'efficacia preventiva e deterrente delle



sanzioni previste in caso di distrazione alla guida per effetto dell'utilizzo di dispositivi elettronici.

In particolare, al **punto 1** si inasprisce la sanzione pecuniaria, che passa dalla fascia 165- 660 euro a quella di 422-1697 euro, e si introduce la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi fin dalla prima violazione.

Al **punto 2** si disciplina l'ipotesi in cui la violazione sopra menzionata sia commessa più volte nel corso di un biennio. In tal caso, rimane ferma la previsione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, e si introduce la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 644 a 2588 euro.

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

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

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

L'**articolo 4**, al fine di sensibilizzare gli utenti alle tematiche della sicurezza stradale e incentivare la partecipazione a corsi di formazione sulla materia, introduce un nuovo comma 2-ter all'articolo 230 del Codice della strada, prevedendo l'attribuzione, a seguito della partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati da istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado, statali e paritarie, all'atto del rilascio della patente, del credito di due punti ai sensi dell'articolo 126-bis sulle tipologie di patenti di cui all'articolo 115, comma 1, lettera b).

Si demanda ad un decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'interno, l'individuazione dei soggetti formatori tra gli enti e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale e la definizione delle modalità per lo svolgimento delle attività extracurricolari e per la relativa certificazione. Dall'attuazione della disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, in quanto la norma prevede l'attribuzione del punteggio aggiuntivo di due punti al momento del rilascio della patente a seguito della frequenza di corsi extracurricolari e non obbligatori di educazione stradale attivati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie. La proposta si colloca nel novero delle molteplici iniziative già adottate dal Ministero al fine di promuovere, nelle scuole di ogni grado, la cultura della prevenzione e della sicurezza stradale, coinvolgendo gli studenti di tutte le fasce d'età, attraverso programmi educativi orientati ad incoraggiare comportamenti sempre più consapevoli in strada e alla guida dei veicoli. In particolare, viene in rilievo il Progetto EDUSTRADA, avviato nel 2017. Inoltre, è stata già attivata la Piattaforma Nazionale sull'Educazione Stradale (EDUSTRADA-PNES) con l'obiettivo di diffondere la cultura della sicurezza in strada, la percezione dei rischi dell'ambiente stradale e il rispetto delle regole della convivenza civile. Sulla piattaforma risultano disponibili circa 30 progetti formativi in materia di educazione stradale e mobilità sostenibile di ambito nazionale che contemplano attività di formazione in presenza nelle scuole di ogni grado, lezioni frontali e da remoto, eventi di formazione pratica presso gli istituti scolastici svolti sotto la supervisione dei tutor, con materiale didattico fruibile dai docenti registrati che ogni anno partecipano all'offerta formativa. La piattaforma Edustrada, ha registrato, infatti, solo nel 2022 circa 3.526 docenti iscritti, con una partecipazione ai programmi didattici pari



al 98% e un numero di studenti pari a 175.164 sul territorio nazionale e un numero di scuole partecipanti pari 2.399 scuole. (*dati disponibili nel Dossier Edustrada 2022). Nello stato di previsione del Ministero dell'istruzione e del merito è, infatti, presente il capitolo 1450, piano gestionale 01 "Spese per iniziative finalizzate all'educazione stradale, ecc." all'interno della missione "Istruzione scolastica" programma "Sviluppo del sistema istruzione scolastica, diritto allo studio ed edilizia scolastica" azione "Lotta alla dispersione scolastica, orientamento e prevenzione del disagio giovanile". Ferma restando la non obbligatorietà dei corsi, si evidenzia che le attività afferenti all'educazione stradale, che rientra tra le tematiche di riferimento dell'insegnamento dell'educazione civica, di cui alla legge n. 92 del 2019, possono essere ricomprese anche all'interno di progetti già avviati dalla stessa istituzione scolastica, attraverso gli strumenti di flessibilità didattica e organizzativa previsti dal d.P.R n. 275 del 1999 ed eventuali progetti ad essa dedicati, finanziati a valere sui fondi ex legge n. 440 del 1997. Pertanto, all'attuazione della norma **si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

L'articolo 5, modifica l'articolo 117, comma 2-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di introdurre limitazioni per i neopatentati, estendendo da uno a tre anni per i titolari di patente di guida di categoria B, il divieto di guida di autoveicoli aventi una potenza specifica.

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

L'**articolo 6** disciplina le modalità di accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo da remoto.

Nello specifico, l'**articolo 6, comma 1, lettera a)** modifica, al **punto 1**, l'articolo 142, comma 1, del Codice della strada, al fine di prevedere che i dispositivi per l'accertamento delle infrazioni in materia di superamento dei limiti di velocità, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono essere anche solo approvati e non necessariamente omologati.

Il **punto 2** apporta modificazioni all'articolo 142, comma 6, al fine di equiparare le procedure di approvazione con quelle di omologazione dei sistemi di rilevazione della velocità e chiarire l'esclusiva competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in tale materia.

L'**articolo 6, comma 1, lettera b)**, modifica l'articolo 198, comma 1, al fine di circoscrivere l'ambito stradale cui riferire il concetto di violazione commessa "con un'unica azione od omissione", previsto dalla medesima disposizione, al fine di evitare ambiguità interpretative foriere di generare contenzioso, nel caso in cui si procede simultaneamente a più accertamenti in modalità automatico.

L'**articolo 6, comma 1, lettera c)**, integra l'articolo 198, mediante l'inserimento di due commi (commi 2-bis e 2-ter), rispettivamente, al fine di:

- risolvere la forte criticità di accertamenti multipli in corrispondenza di zone a traffico limitato, attraverso l'introduzione di una regola semplice e inequivocabile, in analogia alla disciplina sanzionatoria prevista per il divieto di sosta di cui all'articolo 7, comma 15;
- evitare di sanzionare all'uscita l'utente che fa ingresso nella zona a traffico limitato nel momento in cui non è in vigore il divieto, posto che potrebbe verificarsi che eventi eccezionali potrebbero determinare l'involontaria permanenza nella medesima zona. Si introduce, inoltre, il principio della tolleranza nei limiti del dieci per cento, laddove si prevede un tempo massimo di permanenza.



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

L'articolo 6, comma 1, lettera d), modifica l'articolo 201 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di risolvere alcune criticità riscontrate in sede applicativa della norma.

In particolare, viene sostituita la lettera *g-bis*) del comma 1-*bis* del citato articolo 201, al fine di ampliare il novero delle fattispecie di violazioni per le quali è possibile procedere ad accertamento con strumenti di controllo da remoto e per le quali non è necessaria la contestazione immediata.

Si prevede, inoltre, che i dispositivi o apparecchiature di rilevamento siano approvate o omologate ai sensi di apposito regolamento adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno. Con il medesimo regolamento sono definite, altresì, le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento.

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

In deroga a tale previsione, tuttavia, si prevede che per l'accertamento delle violazioni di cui al comma 1-*bis* mediante immagini acquisite attraverso dispositivi approvati od omologati, è sufficiente che i predetti dispositivi siano specificamente approvati od omologati per almeno una delle citate violazioni, purché queste siano commesse con la medesima azione od omissione ed una di esse possa essere accertata dalla semplice visione dell'immagine.

Inoltre, si aggiunge un nuovo comma 5-*ter* al fine di risolvere le criticità legate all'accertamento delle violazioni mediante contestazione immediata sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.

In particolare, fermo restando l'uso dei dispositivi automatici di controllo da remoto di cui ai commi 1 e 1-*bis* del medesimo articolo 201, è consentito l'accertamento attraverso la semplice visione da parte degli organi di polizia stradale delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza installati sulle strade stesse delle violazioni di cui ai seguenti articoli:

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

Ai fini dell'applicazione della sanzione, tali violazioni devono essere commesse in corrispondenza di punti critici, come imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico, stazioni di esazione del pedaggio.

Pur non essendo richiesto che tali sistemi di videosorveglianza siano omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è prevista comunque la necessità di adottare adeguati metodi di verifica delle violazioni. In particolare, si demanda ad un decreto interministeriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'interno la definizione delle modalità



di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate, previa acquisizione di un parere del Garante per la protezione dei dati personali.

Allo scopo di consentire la contestazione della violazione, nonché l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, si prevede che sia dato immediato avviso della violazione agli operatori di polizia eventualmente presenti sul territorio. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede alla notifica degli estremi della violazione secondo le modalità di cui all'articolo 201, comma 1.

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

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

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

L'**articolo 7**, al fine di elevare gli standard di sicurezza nella circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica e favorirne il corretto utilizzo, interviene sull'articolo 1, commi 75-75-septies, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), che aveva introdotto una forma minima di regolazione del fenomeno, equiparando i monopattini ai velocipedi e stabilendo condizioni e limiti entro cui ne è ammessa la circolazione.

In particolare, l'**articolo 7, comma 1, lettera a)**, sostituisce l'articolo 1, comma 75, lettera a), al fine di prevedere che sia demandata ad apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche tecnico-costruttive dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica.

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

L'**articolo 7, comma 1, lettera b)**, interviene sulla lettera c) del comma 75-ter, al fine di prevedere che la deliberazione della Giunta comunale di attivazione del servizio di noleggio dei monopattini preveda l'obbligo, per il gestore del servizio medesimo, di installare sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei medesimi al di fuori delle aree della città in cui ne è consentita la circolazione.

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

L'**articolo 7, comma 1, lettera c)**, inserisce un nuovo periodo all'articolo 1, comma 75-quater, che vieta la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi di contrassegno o di copertura assicurativa, in linea con le modifiche introdotte dall'articolo 6, comma 1, lettera l).

La disposizione ha carattere ordinamentale e da essa non derivano nuovi o maggiori oneri a



carico del bilancio dello Stato.

L'articolo 7, comma 1, lettera d), introduce una modifica di mero coordinamento, sostituendo le parole "75-vicies ter" di cui all'articolo 1, comma 75-quinquies, della legge di bilancio 2020 con le parole "75-vicies quinquies". Si evidenzia che l'articolo 1, comma 75-quinquies, equipara i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica ai velocipedi, salvo quanto previsto dai commi da 75 a 75-vicies ter.

La norma ha mera finalità di coordinamento e, dunque, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

L'articolo 7, comma 1, lettera e), modifica l'articolo 1, comma 75-novies, al fine di estendere l'obbligo di uso del casco a bordo dei monopattini a tutti i conducenti, in precedenza previsto esclusivamente per i conducenti minori di diciotto anni.

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

L'articolo 7, comma 1, lettera f), modifica l'articolo 1, comma 75-undecies, al fine di disporre il divieto assoluto di circolazione contromano mediante monopattini, prima consentito nelle strade con doppio senso ciclabile. Per contro, resta ferma la previsione in base alla quale è vietata la circolazione dei monopattini sui marciapiedi, ferma restando la possibilità di conduzione a mano.

La disposizione ha carattere ordinamentale e, dunque, non implica nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

L'articolo 7, comma 1, lettera g), sostituisce integralmente il comma 75-terdecies dell'articolo 1, limitando l'ambito di circolazione dei monopattini esclusivamente alle strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h.

La disposizione ha carattere ordinamentale e da essa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

L'articolo 7, comma 1, lettera h), interviene sull'articolo 1, comma 75-quinquiesdecies al fine di introdurre un divieto generalizzato di sosta dei monopattini sui marciapiedi. I comuni possono derogare a tale divieto con ordinanza, a condizione che il marciapiede, per dimensione e caratteristiche, lo consenta. Più nel dettaglio, è necessario che il monopattino in sosta non sia d'intralcio alla regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità, in ragione dell'uso cui è tradizionalmente adibito il marciapiede e della necessità di riconoscere speciale tutela all'utenza debole, che risulta penalizzata dalla sosta selvaggia di tali dispositivi.

Rispetto alla formulazione precedente, si precisa che le aree destinate alla sosta dei monopattini devono essere individuate con opportuna segnaletica verticale ed orizzontale. A tale regola si può derogare, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente sul sito internet istituzionale del comune.

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



L'adeguamento della segnaletica rappresenta una mera facoltà per le amministrazioni che sarà pertanto adottata laddove le stesse dispongano adeguate risorse finanziarie.

L'articolo 7, comma 1, lettera i), sostituisce l'articolo 1, comma 75-undevicies al fine di introdurre una nuova sanzione amministrativa per chiunque circoli con un monopattino privo di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote, in violazione delle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 75-bis, della legge di bilancio 2020.

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

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

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

L'articolo 7, comma 1, lettera l), introduce una modifica di mero coordinamento, sostituendo all'articolo 1, comma 75-vicies bis, le parole "di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-vicies semel" con le parole "di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-vicies-quinquies", al fine di comprendere in tale disposizione i commi introdotti dal presente disegno di legge. Pertanto, si applicano anche alle nuove fattispecie sanzionatorie le disposizioni del titolo VI del Codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

La norma ha mera finalità di coordinamento e, dunque, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

L'articolo 7, comma 1, lettera m), introduce due nuovi commi all'articolo 1 della legge di bilancio 2020.

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

Il contrassegno è stampato dall'Istituto Poligrafico dello Stato secondo le modalità previste da apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce altresì il prezzo di vendita dei contrassegni, comprensivo del costo di produzione e di una quota di maggiorazione da destinare esclusivamente alle attività previste dall'articolo 208, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

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



Al fine di assicurare la tutela degli interessi di ordine pubblico, la norma definisce, altresì, i requisiti minimi dei contrassegni identificativi e le sanzioni applicabili in caso di violazione delle prescrizioni ivi previste.

Al riguardo, si precisa che l'attività relativa all'individuazione delle diverse tipologie delle combinazioni alfanumeriche del contrassegno e gli approvvigionamenti per gli uffici periferici costituisce attività già svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in relazione ai veicoli, motoveicoli e ciclomotori. In particolare, tale attività è svolta dalla Divisione 4 della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero e dalla Divisione 7 (CED), che gestisce l'archivio nazionale veicoli (ANV). Pertanto, la predetta attività svolta in relazione ai monopattini non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto la stessa sarà svolta avvalendosi delle risorse umane strumentali e finanziarie già funzionali alla predetta attività a legislazione vigente.

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

Considerato quanto sopra, la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Infine, all'articolo 7, comma 2, sono previste sanzioni specifiche per chi circola con dispositivi diversi dai monopattini, aventi caratteristiche tecniche e costruttive diverse da quelle definite da apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero per chi circola fuori dagli ambiti di sperimentazione individuati dal predetto decreto. In particolare, in caso di violazione, si applica la sanzione del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800.

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

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

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

In particolare, l'articolo 8, comma 1, lettera a), sostituisce la lettera E-*bis* dell'articolo 2, comma 3, introducendo una nuova definizione di strada urbana ciclabile. In particolare, in base alla nuova formulazione, affinché una strada possa essere qualificata come strada urbana ciclabile non è necessaria la presenza di un marciapiede. Pertanto, per strada urbana ciclabile si intende una strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi.

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

L'articolo 8, comma 1, lettera b), interviene sull'articolo 3, comma 1, recante le definizioni stradali



e di traffico. Nello specifico:

- il **punto 1** sopprime la definizione di casa avanzata di cui all'articolo 3, comma 1, punto 7-*bis*, in base al quale si intende per casa avanzata la linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli. La definizione di casa avanzata è sostituita da quella di zona di attestamento ciclabile (di cui al nuovo punto 55-*bis*), ed è disciplinata quale *species* del *genus* "zona di attestamento", già prevista nel codice della strada (articolo 3, comma 1, punto 55);
- il **punto 2** chiarisce la definizione di corsia ciclabile di cui all'articolo 3, comma 1, punto 12-*bis*, quale parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile;
- il **punto 3** definisce la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile di cui all'articolo 3, comma 1, punto 12-*ter* come la parte longitudinale della carreggiata di strade urbane precedentemente a senso unico di marcia, idonea a consentire la circolazione dei velocipedi in senso opposto;
- il **punto 4** aggiunge un nuovo punto 54-*bis* all'articolo 3, comma 1, definendo la zona ciclabile come zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione, con priorità per i velocipedi, e delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine;
- il **punto 5** aggiunge un nuovo punto 55-*bis* all'articolo 3, comma 1, che definisce la zona di attestamento ciclabile, la cd. "casa avanzata", come il tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinata all'accumulo e alle manovre dei velocipedi in attesa di via libera (sul punto, si rinvia agli articoli 7, lettera i-*quater* e 40, comma 5, del Codice della strada, come modificati dal presente disegno di legge).

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

L'articolo 8, comma 1, lettera c), modifica l'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di circolazione nei centri abitati.

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

Si sostituisce integralmente la lettera i-*bis*) del comma 1 dell'articolo citato, al fine di coordinarne la disciplina con la definizione di corsia ciclabile introdotta dal presente disegno di legge. In base alla nuova formulazione, i comuni possono consentire su determinate strade precedentemente a senso unico di marcia, con limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili.

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

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

Infine, viene inserito il nuovo comma 11-*ter* per ragioni di coordinamento con la nuova definizione di zona ciclabile, attribuendo ai comuni il compito di individuare, le zone ciclabili in cui può essere



limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h.

Si tratta, per un verso, di disposizioni di carattere ordinamentale, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Per altro verso, gli adempimenti previsti sono già svolti dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Con particolare riguardo alla previsione di cui alla nuova lettera i-quater), relativa all'istituzione della zona di attestamento ciclabile, si precisa che l'adeguamento della segnaletica rappresenta una mera facoltà per le amministrazioni che sarà pertanto adottata laddove le stesse dispongano adeguate risorse finanziarie e che, comunque, eventuali interventi di modifica della segnaletica stradale esistente costituiscono un adempimento già svolto dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Spetterà, in ogni caso, agli enti proprietari delle strade valutare la necessità di installare nuovi segnali, nel rispetto dei rispettivi vincoli di bilancio.

L'articolo 8, comma 1, lettera d), aggiunge, a scopo di coordinamento con la nuova disciplina della cd. casa avanzata, un nuovo comma 5-bis all'articolo 40 del Codice della strada in materia di segnaletica orizzontale, prevedendo che nella zona di attestamento ciclabile, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche, la prima striscia trasversale continua nel senso di marcia indica il limite prima del quale i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l'obbligo di fermarsi, mentre la seconda striscia indica il limite per i soli velocipedi.

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

L'articolo 8, comma 1, lettera e), interviene sull'articolo 143 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che disciplina la posizione dei veicoli sulla carreggiata. In particolare, il comma 2-bis esclude l'applicazione ai velocipedi dell'obbligo di cui al comma 2, stabilito per i veicoli sprovvisti di motore e gli animali, di tenersi il più vicino possibile al margine destro della carreggiata. L'esenzione è ammessa nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui, pertanto, i velocipedi possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata, pur nel rispetto delle regole della precedenza. In presenza di piste e corsie ciclabili, tuttavia, è previsto l'obbligo per i velocipedi di circolare su di esse, eccezione fatta per quelle tipologie di ciclabili su cui è vietato il transito in ragione delle loro particolari forme e dimensioni.

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

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

L'articolo 8, comma 1, lettera f), sostituisce i commi 4-bis e 4-ter dell'articolo 145. La norma elimina la previsione che stabiliva l'obbligo di dare sempre la precedenza ai velocipedi che circolano o si immettono su strade urbane ciclabili, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio. Il nuovo comma 4-bis, per garantire maggior sicurezza nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, prevede che i veicoli a motore prestino particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti,



favorendone il transito (punto 1). Il nuovo comma 4-ter, invece, riconosce la precedenza ai velocipedi solo se circolano su corsia ciclabile delimitata da striscia discontinua (punto 2).

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

L'articolo 8, comma 1, lettera g), modifica la disciplina in tema di sorpasso di cui all'articolo 148 del Codice della strada. Nello specifico, il comma 9-bis viene riformulato allo scopo di disciplinare in sicurezza il sorpasso dei velocipedi, prevedendo l'obbligo per i veicoli a motore di mantenersi ad adeguata distanza laterale per tenere conto della differente velocità di circolazione dei velocipedi e della ridotta stabilità dei medesimi. Rispetto alla formulazione precedente, si elimina il riferimento alle strade urbane ciclabili, sicché l'obbligo di distanziamento viene esteso a tutte le tipologie di strade, sia urbane, che extraurbane, allo scopo di innalzare i livelli di sicurezza. Rimane ferma, invece, la previsione di apposita sanzione in caso di violazione delle presenti disposizioni.

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

L'articolo 8, comma 1, lettera h), dispone l'abrogazione del comma 2-bis dell'articolo 150, avente ad oggetto la disciplina dell'incrocio tra veicoli nei passaggi ingombrati o su strade di montagna, al fine di recepire le modifiche introdotte dal presente disegno di legge. Il comma 2-bis citato prevedeva l'obbligo lungo le strade urbane a senso unico, in cui fosse consentita la circolazione a doppio senso ciclabile, di dare la precedenza ai velocipedi circolanti su corsia ciclabile a doppio senso ciclabile, qualora non fosse agevole l'incrocio.

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

L'articolo 8, comma 1, lettera i), introduce disposizioni di coordinamento con la nuova disciplina in materia di casa avanzata. Più nel dettaglio, la norma interviene sull'articolo 154, comma 2, per escludere i ciclisti dall'obbligo di segnalazioni per il cambiamento di direzione o di corsia o altre manovre in corrispondenza della zona di attestamento ciclabile (**punto 1**).

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

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

L'articolo 8, comma 1, lettera l) aggiunge all'articolo 182, comma 1-bis, dopo le parole "strade urbane ciclabili" le parole "sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili", al fine di escludere



anche queste ultime dall'applicazione delle disposizioni che disciplinano la circolazione dei velocipedi di cui al comma 1 dell'articolo 182 ed assicurare la necessaria coerenza interna dell'articolato (**punto 1**). La norma dispone, infine, l'abrogazione del comma 9-ter del medesimo articolo, in quanto assorbito dalle modifiche in materia di casa avanzata di cui sopra (**punto 2**).

Si tratta di disposizioni di coordinamento, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

L'**articolo 8, comma 2**, prevede, per la determinazione delle condizioni per la realizzazione della "Corsia ciclabile" di cui all'articolo 3, comma 1, punto 12-bis) del Codice della Strada, nonché della relativa segnaletica, sia in ambito urbano che extraurbano, l'adozione di un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentita la Conferenza unificata. La previsione è stata introdotta con l'obiettivo specifico di tenere conto delle esigenze rappresentate in sede di Conferenza Unificata e risolvere le criticità che potrebbero insorgere in sede applicativa.

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

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

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

In particolare, l'**articolo 9, comma 1, lettera a)**, inserisce, all'articolo 25, il comma 1-sexies, che reca la disciplina in materia di attraversamento e uso della sede stradale, demandando ad una convenzione tra gli enti proprietari delle infrastrutture la definizione del segnalamento dell'attraversamento, nel caso in cui quest'ultimo abbia un'altezza libera inferiore a quella minima prevista dalle norme per le costruzioni.

Si tratta di adempimenti che sono già previsti in sede di stipula delle convenzioni tra gli enti proprietari delle infrastrutture, relativamente ai quali la norma detta indicazioni di principio e cui i soggetti gestori provvedono nell'ambito del regolare svolgimento delle proprie attività. Peraltro, si precisa che il richiamato comma 1-sexies, solo apparentemente costituisce una nuova disposizione poiché attualmente non vi è un riferimento esplicito nell'art. 25 Codice della Strada all'obbligo di dover segnalare gli "attraversamenti stradali bassi", ma in realtà tale obbligo esiste già e non trattasi, quindi, di nuova introduzione, poiché lo si ricava indirettamente dalla norma secondaria costituita dall'art. 118 del Regolamento di attuazione del Codice stesso. Tale articolo 118, al c. 1 lett. b) dispone che il segnale di Fig. II 66 deve essere posto solo se l'altezza ammissibile sulla strada è inferiore all'altezza dei veicoli definita dall'art. 61 del codice (n.d.r.: 4,30 mt).

Pertanto, in conclusione, la disposizione del comma 1-sexies, formula in modo diverso un obbligo già esistente in capo agli enti gestori delle infrastrutture interferenti negli attraversamenti stradali ma non introduce alcun nuovo obbligo e quindi non introduce alcun nuovo onere per la finanza pubblica. Al riguardo si precisa gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria costituiscono apposita voce del Contratto di programma- parte servizi, proprio in ragione delle competenze attribuite al gestore dell'infrastruttura. Eventuali oneri derivanti da un mero adeguamento della segnaletica potranno



essere imputati alla predetta voce di costo, senza che ciò determini pregiudizio per le attività già programmate a legislazione vigente, né necessità di risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare.

L'**articolo 9, comma 1, lettera b)**, modifica l'articolo 40, comma 5, al fine di specificare che il conducente deve arrestare il veicolo in corrispondenza dei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi o del segnale "fermarsi e dare precedenza". Nell'attuale formulazione, la norma prevede l'obbligo di fermarsi di fronte al segnale di "passaggio a livello", senza alcuna ulteriore specificazione e, pertanto, in ogni caso. Tale formulazione si pone in contrasto con l'articolo 147, comma 2, del Codice della strada, che nel caso di passaggi a livello senza barriere o semibarriere impone agli utenti della strada di assicurarsi che nessun treno sia in vista e, in caso affermativo, di attraversare rapidamente i binari e, solo in caso contrario, di fermarsi senza impegnarli.

La norma ha mera finalità di coordinamento e introduce esclusivamente regole di comportamento. Essa, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 9, comma 1, lettera c)**, introduce la disciplina dei passaggi a livello privi di barriere, mediante l'inserimento di un nuovo comma *2-bis* all'articolo 44 (che attualmente disciplina solo i passaggi a livello provvisti di barriere e semibarriere). In particolare, si prevede che in corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere può essere collocato, sulla destra della strada, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso, a due luci rosse lampeggianti alternativamente, che entra in funzione per avvertire in tempo utile del passaggio del treno, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica. Tali dispositivi devono comunque essere installati in caso di visibilità insufficiente.

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

L'**articolo 9, comma 1, lettera d)**, sopprime il riferimento alle linee ferroviarie di cui all'articolo 145, comma 7, con riferimento al divieto per il conducente di impegnare il passaggio a livello, qualora non abbia la possibilità di proseguire e sgombrare in tempi rapidi l'area di manovra, in modo da consentire il transito di altri veicoli. La disciplina specifica dell'attraversamento dei passaggi a livello, infatti, è contenuta nell'articolo 147.

La norma ha il fine di assicurare omogeneità e coerenza interna all'articolato e, pertanto, non implica nuovi costi a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 9, comma 1, lettera e)**, apporta modifiche all'articolo 147, disciplinando i comportamenti da tenere in prossimità dei passaggi a livello. Più nel dettaglio:

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



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

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

Come già precisato alle lettere a) e c), gli eventuali oneri derivanti dagli obblighi di cui alla presente lettera e) potranno essere imputati alla predetta voce di costo del Contratto di



programma- parte servizi e pertanto non sono necessarie risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare.

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

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

In linea con tali obiettivi, l'**articolo 10, comma 1**, introduce quale misura di regolazione della circolazione stradale un nuovo sistema di rallentamento del flusso veicolare, il cd. *safety-car*, per prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di ostacoli sulla carreggiata.

In particolare, l'**articolo 10, comma 1, lettera a)**, inserisce all'articolo 43, comma 5, del Codice della strada fra le esigenze per le quali gli agenti possono rallentare il traffico dei veicoli, anche in contrasto con la segnaletica esistente o con le norme di circolazione, non solo le esigenze connesse con la fluidità o con la sicurezza della circolazione, ma anche quelle attinenti alla protezione degli operatori stradali (**punto 1**). La norma introduce, inoltre, due nuovi commi all'articolo 43 (**punto 2**).

Nello specifico, il nuovo comma *5-bis* prevede il ricorso ai veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma *3-bis* del medesimo articolo 12, per la regolazione del traffico sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o altri eventi imprevedibili.

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

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

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



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

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

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

L'**articolo 11** disciplina le modalità d'uso dei pannelli a messaggio variabile. In particolare, all'articolo 41 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (che disciplina i segnali luminosi) sono inseriti i commi 19-*bis*, 19-*ter* e 19-*quater*.

Il primo detta prescrizioni al fine di assicurare il regolare funzionamento dei segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e dei segnali a messaggio variabile. Il secondo, invece, stabilisce la funzionalizzazione dei segnali a messaggio variabile citati allo scopo di fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione, nonché ulteriori informazioni utili alla guida.

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

In particolare, si introducono disposizioni finalizzate a precisare le modalità di funzionamento dei segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e dei segnali a messaggio variabile al fine di consentire l'individuazione dell'arco temporale di riferimento dell'attivazione dei pannelli per l'accertamento delle violazioni dei relativi messaggi. Sul punto si precisa, pertanto, che tale funzionalità necessita esclusivamente di una diversa modalità di registro e archivio delle operazioni di accensione, spegnimento o di modifica del contenuto del messaggio cui le amministrazioni interessate provvedono nell'ambito delle proprie risorse di bilancio o, qualora si tratti di società, nell'ambito del contratto di servizio. A fronte di ciò dalla data di entrata in vigore della disposizione sarà, pertanto, possibile sanzionare i comportamenti posti in essere in violazione dei predetti messaggi e dalla stessa quindi potrebbero derivare maggiori entrate.

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

L'**articolo 12, comma 1**, attribuisce ad un apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di prevedere una disciplina di dettaglio che definisca le misure e la specifica segnaletica da installare negli imbocchi delle strade a doppia carreggiata per contrastare il fenomeno



del contromano.

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

L'**articolo 12, comma 2**, inserisce un nuovo periodo all'articolo 176, comma 9, del Codice della strada, che disciplina i comportamenti da osservare durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.

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

La disposizione ha carattere ordinamentale in quanto introduce mere regole di comportamento e, dunque, non implica nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Infine, l'**articolo 12, comma 3**, apporta modifiche all'articolo 20, per introdurre l'ipotesi del "pregiudizio della sicurezza stradale" fra le condizioni che possono comportare il diniego del rilascio dell'autorizzazione per l'occupazione della sede stradale nelle zone di rilevanza storico-ambientale.

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

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

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

Nel dettaglio, l'**articolo 13, comma 1, lettera a)**, apporta all'articolo 7 del Codice della strada (che regola la circolazione nei centri abitati) le seguenti modifiche:

- il **punto 1.1** introduce al comma 1, lettera d), la possibilità di riservare spazi di sosta per la ricarica dei veicoli elettrici;
- il **punto 1.2** introduce tra le ipotesi di spazi riservati per la sosta di cui al comma 1, lettera d) anche la fattispecie del cosiddetto "kiss&ride", ovvero le aree destinate all'accompagnamento dei passeggeri in arrivo o partenza da stazioni ferroviarie, porti, aeroporti e altri nodi di interscambio;
- il **punto 1.3** riscrive la lettera f) del comma 1, al fine di riconoscere ai comuni la facoltà di istituire aree di sosta e parcheggi a pagamento. Nello specifico, si demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione delle modalità di riscossione del pagamento, delle esenzioni e dei massimali delle tariffe, previa intesa in sede di Conferenza unificata;



- il **punto 1.4** corregge un refuso al comma 1, lettera g), sostituendo il termine “cose” con quello di “merci”, in coerenza con la tipologia di veicolo (categoria N) cui è riservata la sosta per le operazioni di carico e scarico;
- il **punto 2** sopprime il comma 5 che rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche, delle modalità costruttive, della procedura di omologazione e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta. La previsione, infatti, è assorbita dalla modifica introdotta dal punto 4;
- il **punto 3** aggiunge un nuovo periodo al comma 6, al fine di precisare che le aree destinate al parcheggio sono considerate ad uso pubblico anche qualora l’accesso alle medesime sia indiscriminato, ma subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili;
- il **punto 4** integra il comma 8 al fine di risolvere la criticità relativa all’indeterminatezza della quota parte di stalli non assoggettati a tariffazione, prevedendo che i comuni individuino con motivata determinazione la soglia di aree destinate al parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell’esigenza di garantire adeguati stalli non assoggettati al pagamento, anche a limitazione temporale di durata.

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

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

L’**articolo 13, comma 1, lettera b)**, modifica l’articolo 42 del Codice al fine di ricomprendere, tra i segnali complementari, anche gli interventi sull’infrastruttura, volti alla messa in sicurezza e alla moderazione della velocità e del traffico, a condizione che tali interventi richiedano un segnalamento (colorazione giallo-nera dei rialzi, ecc.).

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

L’**articolo 13, comma 1, lettera c)**, interviene sull’articolo 188, comma 3-*bis*, al fine di riconoscere la gratuità della sosta per le persone con disabilità senza condizioni. Si esclude, quindi, la necessità che la sosta gratuita per i disabili sia subordinata all’indisponibilità di stalli a loro riservati.

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

L’**articolo 14, comma 1, lettera a)**, apporta ulteriori modifiche all’articolo 7 del Codice della strada,



con la finalità di introdurre una nuova disciplina della sosta. Nello specifico:

- il **punto 1** interviene sul comma 14, prevedendo che nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria indicata nel primo periodo di tale comma è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore per il quale si protrae la violazione. Nel caso di violazione della sosta avente limitazione temporale di durata, la sanzione amministrativa consiste nel pagamento di una somma da euro 26 a euro 102. Nel caso in cui tale violazione si protragga nel tempo, la sanzione stessa è calcolata moltiplicando l'importo indicato per il numero intero di periodi di tempo massimo consentito compresi dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento e, comunque, fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi indicati;
- il **punto 2** introduce il comma 14-*bis* che estende la sanzione del pagamento di una somma da euro 83 a euro 102 di cui al secondo periodo del comma 14 del medesimo articolo 7 anche all'ipotesi di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9 di tale articolo, per il mancato pagamento dell'intera somma prevista. Si disciplinano, inoltre, le modalità di recupero della tariffa non corrisposta. Il nuovo comma 14-*ter*, invece, detta la disciplina applicabile alla sanzione sopraddetta nel caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al citato comma 9 per insufficiente pagamento della somma prevista. Anche in tal caso, si disciplinano le modalità di recupero della tariffa non corrisposta. Infine, il comma 14-*quater*, al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati al comma 14-*ter*, lettere b) e c), prevede la maggiorazione delle sanzioni per l'importo corrispondente alla tariffa non corrisposta;
- il **punto 3** sostituisce il comma 15, al fine di estendere le sanzioni di cui al comma 14, primo periodo, anche al caso di violazione della sosta tariffata di cui al comma 1, lettera f). Si definiscono, altresì, al nuovo comma 15-*bis*, introdotto dal **punto 4**, le modalità di recupero della tariffa non corrisposta.

L'**articolo 14, comma 1, lettera b)**, accogliendo le richieste emerse in sede di Conferenza Unificata, inasprisce le sanzioni pecuniarie e accessorie previste per le fattispecie di sosta e fermata vietate dall'articolo 158 del Codice della strada. In particolare:

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

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



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

L'**articolo 15** reca disposizioni in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade.

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

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

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

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

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

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



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

L'articolo 16 modifica l'articolo 8, comma 1, del Codice della strada, al fine di prevedere che il provvedimento di limitazione della circolazione nelle piccole isole sia adottato dal Presidente della Regione territorialmente competente, sentite le prefetture, anziché dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come previsto dalla vigente disposizione.

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

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

L'articolo 17 reca principi e criteri direttivi per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale, tramite l'adozione di uno o più decreti legislativi di modifica al Codice della strada.

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

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

In particolare, l'articolo 17, al **comma 1**, disciplina il procedimento di adozione dei decreti delegati.

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

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

Il **comma 4** autorizza il Governo ad adottare, entro un anno dalla data di entrata in vigore dei suddetti decreti legislativi, uno o più regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per la disciplina prevista dal Codice della strada, dal relativo regolamento di esecuzione e di attuazione di cui al d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 e dalle altre norme vigenti, nelle materie più specificamente tecniche indicate dalla lettera a) alla lettera l) del medesimo comma 4.

Al **comma 5**, si prevede l'abrogazione, con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al comma 4, delle norme di legge che disciplinano le materie elencate al medesimo comma 4.

Il **comma 6** prevede che il Governo adotti, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della citata legge n. 400 del 1988, ogni altra disposizione integrativa o correttiva necessaria al fine di coordinare il regolamento di cui al d.P.R. n. 495 del 1992, di esecuzione e attuazione del Codice della strada, con



le modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti di cui all'articolo in esame.

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

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

Il **comma 9** prevede una specifica clausola di invarianza finanziaria, ove si stabilisce che dall'attuazione dell'articolo 17 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

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

L'**articolo 18**, al fine di dare attuazione alle previsioni recate dalla legge in esame, prevede, al **comma 1**, che entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, si provvede all'aggiornamento del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

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





*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

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

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Prof. P. Marotta".

20/09/2023



ANALISI TECNICO-NORMATIVA

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO**1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.***

L'intervento normativo è finalizzato ad introdurre misure per il miglioramento della sicurezza stradale, che costituisce obiettivo primario della politica dei trasporti del Governo nazionale.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

Il quadro normativo nazionale di riferimento è rappresentato da:

- decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- legge 27 dicembre 2019, n. 160.

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.*

L'intervento regolatorio incide sulle disposizioni di seguito indicate:

- articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, e, in particolare sui seguenti commi: 75, lettera a), 75-ter, 75-quater, 75-quinquies, 75-novies, 75-undecies, 75-terdecies, 75-quinquiesdecies, 75-undevicies e 75-vicies bis;
- sui seguenti articoli del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285: 2, comma 3, 3, comma 1, 7, comma 1, 5, 6, 8, 14 e 15, 16, 25, 40, 41, 43, comma 5, 44, 117, 125, 142, comma 6, 143, 145, commi 4-bis, 4-ter e 7, 147, commi 2, 3, 3-bis, 4, 5, 6 e 6-bis, 148, comma 9-bis, 150, comma 2-bis, 154, comma 2, 176, comma 9, 177, 182, commi 1-bis e 9-ter, 186, 187, 188, comma 3-bis, 201, comma 1-bis, lettera g-bis) e comma 1-quinquies, 198, 201, 208, 218-ter, 230.

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali*

Le disposizioni sono state proposte nel rispetto delle norme costituzionali.

5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché degli Enti locali.

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

L'intervento regolatorio è compatibile con i principi sopra indicati.

7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

Non è prevista rilegificazione, né l'utilizzazione della delegificazione.

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Si rappresenta che sono all'esame della IX Commissione della Camera dei deputati le proposte di legge n. 526, 718 e 892 inerenti alla modifica degli articoli 142, 148 e 149 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

L'intervento regolatorio è compatibile con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano procedure di infrazione vertenti sulla medesima o analoga materia.

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

Non risultano incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia sulla medesima o analoga materia.

14) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Non risultano esistenti linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri della Unione europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Non sono state introdotte nuove definizioni normative.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

I riferimenti normativi sono corretti e non sono intervenute modifiche in corso d'opera.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

La disposizione ricorre alla tecnica della novella legislativa e modifica ed integra le seguenti disposizioni:

- l'articolo 1, commi 75, lettera a), 75-quater, 75-quinquies, 75-novies, 75-undecies, 75-terdecies, 75-quinquiesdecies, 75-undevicies e 75-vicies bis, della legge 27 dicembre 2019, n. 160;
- gli articoli 2, comma 3, 3, comma 1, 7, comma 1, 5, 6, 8, 14 e 15, 16, 25, 40, 41, 43, comma 5, 44, 117, 125, 142, comma 6, 143, 145, commi 4-bis, 4-ter e 7, 147, commi 2, 3, 3-bis, 4, 5, 6 e 6-bis, 148, comma 9-bis, 150, comma 2-bis, 154, comma 2, 176, comma 9, 177, 182, commi 1-bis e 9-ter, 186, 187, 188, comma 3-bis, 201, comma 1-bis, lettera g-bis) e comma 1-quinquies, 198, 201, 208, 218-ter, 230.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

L'intervento normativo non comporta effetti abrogativi impliciti, ma abroga espressamente il comma 2-bis dell'articolo 150 e il comma 9-ter dell'articolo 182 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Inoltre, si dispone l'abrogazione delle norme di legge che disciplinano le materie di cui al comma 4 dell'articolo 17, con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al medesimo comma, che recano un elenco specifico delle norme abrogate.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Il provvedimento non reca disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme abrogate.

6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto. L'articolo 17, tuttavia, reca la delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.*

- Ai sensi del novellato comma 3-ter dell'articolo 125 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è prevista l'adozione entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della medesima disposizione, di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con il quale sono fissate le caratteristiche del dispositivo di blocco "alcolock", le modalità di installazione dello stesso e le officine autorizzate al montaggio.
- Il novellato articolo 230, comma 2-ter demanda ad un decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'interno, l'individuazione dei soggetti formatori tra gli enti e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale e la definizione delle modalità per lo svolgimento delle attività extracurricolari e per la relativa certificazione.
- La novellata lettera g-bis) del comma 1-bis dell'articolo 201 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevede l'adozione di appositi decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, ai sensi dei quali devono essere approvate o omologate le apparecchiature di rilevamento delle violazioni alle disposizioni del codice della strada. Con i medesimi decreti sono definite, altresì, le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento.
- Il medesimo articolo 201, al nuovo comma 5-ter, attribuisce ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministero dell'interno, acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, la definizione delle modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate mediante impianti di videosorveglianza.
- L'articolo 1, comma 75, lettera a), della legge 27 dicembre 2019, n. 160 demanda ad apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche tecnico-costruttive dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica.
- Ai sensi del novellato comma 75-vicies-quater dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è previsto un provvedimento del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministero dell'interno, che stabilisce i criteri e le modalità per la stampa e la vendita del contrassegno identificativo adesivo dei monopattini elettrici, nonché i criteri di formazione delle specifiche combinazioni alfanumeriche.
- Il medesimo comma 75-vicies-quater prevede l'emanazione, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame, di un regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con il quale sono individuati i requisiti che le imprese e le società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, devono possedere per la stampa e la vendita dei suddetti contrassegni.
- L'articolo 12, comma 1, del disegno di legge in oggetto prevede che con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in

vigore della legge medesima, sono definite le caratteristiche, le modalità ed i tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria da installare nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di possibile imbocco in contromano.

- La novellata lettera f) dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione delle modalità di riscossione del pagamento previsto per la sosta dei veicoli e, in particolare, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta, delle esenzioni e dei massimali delle tariffe, previa intesa in sede di Conferenza unificata.
- La novellata lettera b) dell'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 prevede l'adozione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata, per individuare le tipologie dei comuni che possono avvalersi della facoltà di limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli a scopi di tutela ambientale, le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni, nonché i parametri di qualità dell'aria cui sono soggette le limitazioni. Il predetto decreto peraltro deve indicare gli standard di servizio pubblico da assicurare comunque nelle aree oggetto delle citate limitazioni.
- Il novellato comma 1-bis dell'articolo 16 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 demanda la disciplina delle deroghe alle fasce di rispetto di cui al comma 1 della medesima norma ad apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che tenga conto delle peculiarità del caso concreto.
- Il novellato comma 5-ter dell'articolo 43 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevede l'adozione, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del decreto-legge, di un provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'interno, con il quale sono stabilite le modalità di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nei casi di cui al comma 5-bis, nonché le caratteristiche dei veicoli a tale scopo impiegati, al fine di prevenire situazioni di pericolo nelle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico.
- L'articolo 17 del presente disegno di legge delega il Governo ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per rivedere e riordinare la disciplina del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Entro il termine di un anno dalla data di adozione dei predetti decreti, il Governo è altresì autorizzato ad emanare regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per la disciplina prevista dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 e dalle altre norme di settore vigenti, nelle materie ivi indicate. Il Governo adotta, inoltre, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, ogni altra disposizione integrativa o correttiva necessaria per coordinare il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, con le modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti di cui al presente articolo. Infine, si attribuisce ad uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle istruzioni tecniche attuative relative ai procedimenti amministrativi introdotti o modificati dai regolamenti predetti, in relazione alle modalità di semplificazione delle procedure.
- L'articolo 18 del presente disegno di legge autorizza il Governo ad adottare, entro tre anni dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui all'articolo 16, uno o più decreti

legislativi recanti disposizioni integrative e correttive degli stessi, con le medesime procedure e nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui al medesimo articolo 16. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, si provvede, infine, all'aggiornamento del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.*

Sono stati utilizzati i dati, riferiti all'anno 2021, elaborati da Aci e Istat sull'incidentalità che ha coinvolto la cosiddetta mobilità dolce, nonché i dati comunicati dalle polizie municipali o locali sulle sanzioni elevate in occasione di incidenti stradali.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

L'intervento normativo interviene sul Codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di adeguare il quadro normativo vigente ai più elevati standard di sicurezza richiesti dal contesto sociale, politico ed economico di riferimento, e introdurre maggiori garanzie a presidio degli utenti della strada. A tale scopo, lo schema di provvedimento, nelle more di una revisione organica del codice della strada, reca modifiche ed integrazioni puntuali al predetto codice e alle disposizioni vigenti in materia di circolazione stradale, intervenendo negli ambiti nei quali si registrano maggiori criticità, e precisamente:

- la circolazione dei dispositivi di micromobilità elettrica e dei velocipedi;
- la guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti;
- l'attraversamento dei passaggi a livello ferroviari;
- le norme di comportamento alla guida e il relativo sistema sanzionatorio;
- la sosta e la circolazione dei veicoli in ambito urbano (in particolare, le soste riservate e le soste a pagamento).

In un'ottica di lungo periodo, è prevista, inoltre, un'apposita norma di delega al fine di riordinare e aggiornare la disciplina del menzionato Codice, nell'ottica di garantirne una maggiore sistematicità ed effettività alle disposizioni in esso contenute.

Il presente documento è stato redatto seguendo la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 febbraio 2018, recante "*Approvazione della Guida all'analisi e alla verifica dell'impatto della regolamentazione, in attuazione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 settembre 2017, n. 169*".

In particolare:

Nella parte I è stato descritto l'attuale contesto normativo e sociale in materia di circolazione stradale e le relative criticità.

Nella parte II sono stati individuati gli obiettivi dell'intervento con i relativi indicatori.

Nella parte III sono state riportate le diverse opzioni di intervento e una loro valutazione preliminare.

Nella parte IV la comparazione delle opzioni percorribili e la motivazione della scelta preferita.

Nella parte V sono indicate le modalità di attuazione e monitoraggio dell'intervento.

Nella parte VI sono descritte le consultazioni svolte, mentre nella parte VII il percorso di valutazione svolto.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

1.1 Contesto normativo

Il testo vigente del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, oggetto di numerosi parziali interventi modificativi, attualmente consta di sette titoli e 230 articoli, oltre 10 articoli di disposizioni transitorie e finali. Il relativo regolamento di esecuzione e di attuazione è stato approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

Il nuovo Codice della Strada è nato nel 1992 sulle ceneri del Testo unico delle norme sulla circolazione stradale, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, di cui ne ripropone la filosofia di "testo unico", contenendo la disciplina di ogni profilo attinente alla circolazione stradale nella sua accezione più ampia.

Nello stesso trovano, pertanto, collocazione non solo i principi generali, le prescrizioni comportamentali e le sanzioni, ma anche una lunga serie di materie inerenti la sicurezza stradale e relative a conducenti, veicoli, infrastrutture stradali, trasporto pubblico e così via.

Tale corpo normativo costituisce il principale ambito di intervento del presente disegno di legge.

A questo si aggiunge un intervento normativo extra-codicistico relativo alla micromobilità elettrica (in particolare, i monopattini), che ha conosciuto una forma minima di regolazione con la legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020).

L'intervento normativo risponde, in particolare, alla necessità di intervenire sul quadro regolatorio citato per superare le criticità dello stesso, anche secondo quanto segnalato dagli operatori del settore.

1.2 Problemi da affrontare

L'intervento normativo in oggetto si giustifica in relazione a talune carenze riscontrate nella normazione primaria, che condizionano le condotte dei conducenti alla guida e la sicurezza nella circolazione stradale. Di seguito si illustreranno i principali problemi riscontrati, in relazione ai vari ambiti di intervento del disegno di legge in esame.

a) Incidentalità

Il problema principale da affrontare è quello relativo all'elevato tasso di incidentalità stradale in Italia. I dati più recenti elaborati da Aci e Istat evidenziano che nel 2021 si è registrato un incremento del tasso di incidentalità pari a 151.875 incidenti stradali (+28,4% rispetto all'anno precedente), 2.857 vittime (+20,0% rispetto all'anno precedente), 204.728 feriti (+28,6% rispetto all'anno precedente). Con particolare riferimento alle vittime, se ne contano 169 tra gli utenti su mezzi pesanti (+44,4% rispetto al 2020), 695 tra i motociclisti (+18,6%), 471 tra i pedoni (+15,2%), 1.192 tra gli occupanti di autovetture (+17,1%), 67 tra i ciclomotoristi (+13,6%). Per quanto concerne i soli monopattini elettrici, gli incidenti stradali che li hanno visti coinvolti sono passati da 564 a 2.101, i feriti da 518 a 1.980, mentre i morti entro 30 giorni sono stati 9, più un pedone investito e deceduto. Le biciclette elettriche sono state coinvolte in 691 sinistri (240 nel 2020), con 13 vittime (6 nel 2020). In totale, sono stati 16.448 gli incidenti con biciclette e 2.101 quelli con monopattini, che hanno causato complessivamente 229 vittime (+30,1% rispetto al 2020) e 18.037 feriti, oltre a 6 pedoni deceduti e 535 feriti.

Sebbene le principali cause di incidente stradale rimangano distrazione, mancato rispetto della precedenza e velocità troppo elevata (pari al 39,7% dei casi), la guida in stato di ebbrezza o in stato di alterazione per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope è considerato uno dei comportamenti più pericolosi, come riscontrato dai più recenti fatti di cronaca che vedono coinvolti sempre più giovani in incidenti stradali ove si registrano le predette alterazioni. Si rappresenta, al riguardo, che su un totale di 52.459 incidenti con lesioni osservati da carabinieri e polizia stradale, sono stati 5.085 quelli con almeno uno dei conducenti dei veicoli coinvolti in stato di ebbrezza e 1.676 quelli per i quali si è rilevato l'effetto di stupefacenti. Il 9,7% e il 3,2% degli incidenti è correlato quindi ad alcool e droga, proporzioni in aumento rispetto al 2020 per lo stato di ebbrezza alla guida (9,2%) e in lieve diminuzione per la droga (3,5%).

Dai dati comunicati dalle polizie municipali o locali, inoltre, risulta che il 36% delle sanzioni per guida in stato di ebbrezza e il 57% di quelle per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti sono state elevate in occasione di incidente stradale.

Infine, il Rapporto Dekra sulla sicurezza stradale 2022 "Mobilità dei giovani" è incentrato su una categoria particolarmente a rischio, ovvero i giovani neopatentati. Secondo tale rapporto, pur essendo

umentata la sicurezza delle auto, nell'Unione Europea gli incidenti stradali nella fascia d'età 18-24 anni causano, nel 64% dei casi, la morte del guidatore o del passeggero al suo fianco, rispetto al 44% nella popolazione complessiva.

In merito alla sicurezza e all'educazione stradale, è risultato che i fattori nocivi per i giovani alla guida sono la droga e l'alcool, l'utilizzo di smartphone, le corse illegali, nonché la scarsa esperienza.

b) Guida in stato d'ebbrezza

In aggiunta a quanto sopra rilevato in materia di incidentalità stradale, il consumo nocivo e pericoloso di alcol incide sensibilmente sulla salute pubblica e genera costi nel campo dell'assistenza sanitaria, dell'assicurazione per malattia, delle misure di repressione per il mancato rispetto della legge e dell'ordine pubblico, nonché nell'ambito del lavoro. Esso rappresenta, di conseguenza, un pericolo anche per lo sviluppo economico e la società nel suo insieme. Il consumo nocivo e pericoloso di alcol costituisce, altresì, una delle principali cause di morte prematura e di malattia evitabile.

In ragione di ciò, è possibile individuare le seguenti quattro problematiche prioritarie da affrontare:

- protezione dei giovani, dei bambini e dei nascituri;
- riduzione del numero di morti e feriti per incidenti stradali causati dall'alcool;
- prevenzione dei danni alcol-correlati negli adulti e limitazione delle ripercussioni negative sul lavoro;
- informazione, educazione e sensibilizzazione dei cittadini sulle conseguenze di un consumo nocivo e pericoloso di alcool e su corretti modelli di consumo.

c) Guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti

Con specifico riferimento al reato di guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti, si evidenziano le criticità connesse alle tempistiche del procedimento penale e all'incertezza della pena, nonché le difficoltà operative riscontrate nella prova dell'assunzione delle sostanze e nella conseguente contestazione dell'illecito, anche per effetto dell'inadeguatezza degli strumenti di accertamento a disposizione delle forze di polizia (cfr. Cass. pen., Sez. IV, sentenza 16 giugno 2017, n. 30237; Cass. pen., Sez. IV, sentenza 20 marzo 2019, n. 12409; Cass. pen., Sez. IV, sentenza 2 febbraio 2021, n. 3900). Elementi, questi, che hanno finito per incidere sull'efficacia general-preventiva delle sanzioni previste dal legislatore.

d) Sospensione della patente di guida

Il sistema basato sulla detrazione di punti sulla patente di guida in caso di illeciti, introdotto in Italia nel 2003, nei primi anni di vigenza sembra aver avuto effettiva efficacia deterrente, determinando

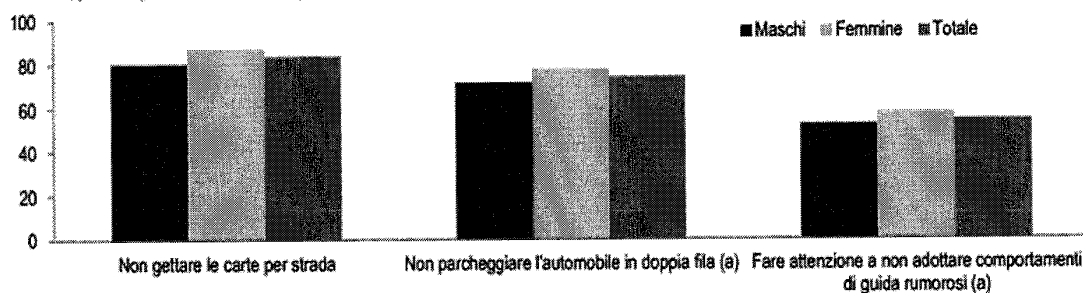
una netta riduzione degli incidenti. In particolare, dal 2003 al 2006 i sinistri stradali sono diminuiti complessivamente del 10,3%, i morti del 18,8% e i feriti del 12%. Tuttavia, tali percentuali si sono progressivamente ridotte negli anni successivi, nonostante le statistiche mostrassero una consistente decurtazione del numero di punti dalla patente. Le regioni della graduale perdita di efficacia del meccanismo sono da ricondursi principalmente al suo effetto finale, consistente nella mera revisione della patente di guida in caso di azzeramento del punteggio.

e) Educazione stradale

Dal Report dell'Istat "Senso civico: atteggiamenti e comportamenti dei cittadini nella vita quotidiana", relativo agli anni 2016-2018, frutto di una indagine condotta su un campione di 24.000 famiglie, a cui sono state sottoposte domande attinenti a quell'insieme di comportamenti e atteggiamenti che riguardano il rispetto degli altri e delle regole di vita in una comunità, si evincono elementi interessanti per aspetti che riguardano la circolazione stradale.

Agli intervistati è stato richiesto di rispondere a domande sulle violazioni ad un elenco di norme diviso in due gruppi, uno riguardante la circolazione stradale e l'altro la dimensione della cosa pubblica.

FIGURA 1. PERSONE DI 18 ANNI E PIÙ PER ABITUDINE AD ADOTTARE ALCUNI COMPORTAMENTI PER SESSO Anno 2018, per 100 persone di 18 anni e più con le stesse caratteristiche



(a) per 100 automobilisti di 18 anni e più

Tre quarti degli automobilisti riportano di non parcheggiare in doppia fila mentre poco più della metà (54,8%) fa abitualmente attenzione a non adottare comportamenti fastidiosi come suonare inutilmente il clacson. Anche in questo caso le donne sono più attente degli uomini (rispettivamente 77,9% contro 71,8% e 57,8% contro 52,4%). Analoghe differenze si riscontrano a livello territoriale: i cittadini del Nord-est sembrano rispettare maggiormente alcune regole del codice stradale rispetto ai connazionali che abitano nelle Isole. Nei grandi centri urbani l'abitudine a parcheggiare in doppia fila sembra molto consolidata: scende al 58% la quota degli automobilisti che dichiara di non farlo. I giovani sono più

inclinati degli anziani alla sosta in doppia fila mentre i comportamenti rumorosi alla guida interessano più gli adulti nelle età centrali rispetto a giovani e anziani.

PROSPETTO 1. PERSONE DI 18 ANNI E PIÙ PER COMPORTAMENTI ADOTTATI, RIPARTIZIONE GEOGRAFICA, TIPO DI COMUNE, SESSO E CLASSE D'ETÀ. Anni 2014 e 2018, per 100 persone di 18 anni e più con le stesse caratteristiche

	Non gettare le carte per strada	Non parcheggiare l'automobile in doppia fila (a)	Fare attenzione a non adottare comportamenti di guida rumorosi (a)
2014	80,5	71,1	53,8
2018	84,0	74,4	54,8
RIPARTIZIONE TERRITORIALE			
Nord-ovest	87,4	80,5	56,9
Nord-est	88,1	86,6	58,0
Centro	83,3	70,4	55,1
Sud	79,3	65,3	51,6
Isole	79,7	62,1	48,8
TIPO DI COMUNE			
Comune centro dell'area metropolitana	84,1	58,3	55,1
Comune periferia dell'area metropolitana	83,6	74,7	53,5
Fino a 2.000 abitanti	88,2	79,5	54,7
Da 2.001 a 10.000 abitanti	84,1	80,3	54,3
Da 10.001 a 50.000 abitanti	83,2	77,6	54,4
50.001 abitanti e più	83,9	71,8	56,8
SESSO			
Maschi	80,4	71,8	52,4
Femmine	87,3	77,9	57,8
CLASSI DI ETÀ			
18-24	72,4	71,7	49,6
25-34	79,1	68,9	50,9
35-44	82,9	72,4	57,2
45-54	84,6	74,1	56,4
55-64	85,7	76,2	57,5
65 e più	89,2	80,8	52,9

(a) per 100 automobilisti di 18 anni e più

Il rilevamento delle abitudini degli intervistati indica che il 74,4% degli automobilisti afferma di non parcheggiare in doppia fila e poco più della metà di questi dichiara di prestare abitualmente attenzione a non adottare comportamenti rumorosi alla guida.

Viceversa, il rilevamento delle opinioni circa l'ammissibilità delle trasgressioni indica che il 74,8% degli utenti non ritiene mai ammissibile parcheggiare in divieto. La brevità della sosta (8,3%) e il non costituire ostacolo alla circolazione (8,4%) sono le principali circostanze portate a giustificazione del comportamento scorretto, seguite dalla insufficienza dei parcheggi.

Il 79,6% non ritiene ammissibile usare il cellulare alla guida. L'uso del cellulare alla guida è giustificato principalmente per telefonate urgenti (14,4%), molto meno negli altri casi. I residenti al Sud sono più intransigenti di chi risiede al Nord, anche se parcheggiare dove è vietato è un comportamento che proprio gli abitanti del Sud adottano più diffusamente.

Circa la gravità che viene attribuita alle diverse trasgressioni, guidare dopo aver bevuto, passare con il rosso, non indossare il casco, sono giudicati gravi rispettivamente dall'87,2%, dal 79,0% e dal 78,2% dei rispondenti. Una quota decisamente più bassa, il 52,6%, giudica grave usare il cellulare alla guida.

PROSPETTO 3. PERSONE DI 14 ANNI E PIÙ PER GIUDIZI DI MASSIMA GRAVITÀ NEI CONFRONTI DI ALCUNI COMPORAMENTI ALLA GUIDA PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA, TIPO DI COMUNE, SESSO, TITOLO DI STUDIO E CLASSE D'ETÀ. Anno 2016, per 100 persone di 14 anni e più con le stesse caratteristiche

GIUDIZI DI MASSIMA GRAVITÀ (a) SU:					
	Guidare dopo aver bevuto alcol	Passare con il semaforo rosso	Non indossare il casco	Non allacciare le cinture di sicurezza	Usare il cellulare senza auricolare o senza il vivavoce mentre si guida
RIPARTIZIONE TERRITORIALE					
Nord-Ovest	86,3	78,2	78,6	58,9	49,9
Nord-Est	84,7	80,3	79,2	60,2	48,5
Centro	87,6	79,0	79,0	59,8	52,8
Sud	88,8	77,1	75,9	57,0	56,4
Isole	89,4	82,6	78,6	59,4	58,2
TIPO DI COMUNE					
Comune centro dell'area metropolitana	86,0	75,8	77,3	59,0	53,3
Periferia dell'area metropolitana	87,1	75,0	77,0	56,7	50,3
Fino a 2.000 abitanti	88,9	81,9	81,0	64,3	56,7
Da 2.001 a 10.000 abitanti	87,5	81,3	78,4	59,7	52,4
Da 10.001 a 50.000 abitanti	87,3	79,8	77,7	57,4	51,7
50.001 abitanti e più	87,0	79,4	79,3	60,3	54,3
SESSO					
Maschi	84,6	77,2	75,4	54,8	49,5
Femmine	89,6	80,7	80,7	62,8	55,6
TITOLO DI STUDIO					
Dottorato di ricerca o laurea	85,3	74,9	76,3	53,2	41,4
Diploma superiore	87,2	79,4	79,5	58,6	51,0
Licenza media	87,3	78,8	77,4	58,9	54,1
Licenza elementare, nessun titolo	88,3	81,8	78,2	64,2	62,0
CLASSI DI ETÀ					
14-17	83,5	59,3	65,8	48,7	39,4
18-24	81,3	63,3	71,8	50,4	38,6
25-34	82,9	73,5	73,0	52,4	41,6
35-44	86,4	79,4	78,1	56,6	47,5
45-54	88,7	82,1	80,2	59,8	53,7
55-64	89,7	85,0	82,8	62,8	59,8
65 e più	89,7	84,2	80,8	65,6	63,5
POPOLAZIONE 18 ANNI E PIÙ	87,3	79,9	78,7	59,4	53,2
POPOLAZIONE 14 ANNI E PIÙ	87,2	79,0	78,2	59,0	52,6

(a) assegnano punteggio massimo su una scala da 0 a 10

In merito al giudizio sulla gravità dei comportamenti di devianza, i comportamenti ritenuti più gravi, in ordine di importanza, sono quelli relativi alla sicurezza sulla strada (guida in stato di ebrezza, passare con semaforo rosso, non indossare il casco) e alla corruzione, rispetto ai quali è certamente più forte il senso di riprovazione sociale. Meno rilevanti in ordine di gravità i comportamenti che

chiamano in causa il rispetto per la “cosa pubblica” (scrivere sui muri, sui mezzi pubblici, affissione selvaggia di annunci e avvisi).

La massima gravità viene attribuita al guidare dopo aver bevuto, passare con il rosso, non indossare il casco (rispettivamente 87,2%, 79,0% e 78,2% dei rispondenti); percentuali più basse si rilevano per chi giudica grave non allacciare le cinture di sicurezza (59,0%) e usare il cellulare alla guida (52,6%). Questo ultimo comportamento è, quindi, fortemente sottovalutato in termini di gravità.

Rispetto alla gravità attribuita ad alcuni comportamenti si registrano differenze più marcate tra giovani e anziani su alcuni comportamenti rispetto ad altri, come ad esempio nell'uso del cellulare alla guida e passare con il semaforo rosso (intransigenza più diffusa tra gli anziani di quasi 25 punti percentuali rispetto ai giovani).

Quanto alle differenze di genere, la quota di donne che attribuiscono la massima gravità ad alcuni comportamenti alla guida è sempre più elevata di quella degli uomini. I divari maggiori, in termini di gravità percepita, si osservano nell'uso delle cinture di sicurezza (62,8% delle donne contro 54,8% degli uomini) e rispetto all'utilizzo del cellulare alla guida senza auricolare o vivavoce (rispettivamente circa il 56% delle donne e il 50% degli uomini). Si mantengono elevate le differenze anche sull'uso del casco e sulla guida dopo aver assunto alcol (con una forbice di circa 5 punti percentuali a favore delle donne) anche se tendono a ridursi in alcune fasce di età: ad esempio sull'uso del casco, i giovanissimi tendono a sottovalutarne la gravità anche a parità di genere. Tra i più anziani, sia uomini che donne, diminuisce invece la percezione di gravità rispetto al guidare dopo aver bevuto alcol.

f) Dispositivi di accertamento automatico delle infrazioni

Si segnalano i problemi connessi all'uso di dispositivi automatici di accertamento delle violazioni (ad esempio, gli autovelox) non omologati da parte dei comuni. Sul punto, la distinzione fra dispositivi omologati e meramente approvati ha provocato ambiguità interpretative che hanno dato causa ad un elevato contenzioso, rendendo di fatto vana la semplificazione insita nel rilevamento automatico delle infrazioni (Cfr. Corte Cost., sentenza 18 giugno 2015, n. 113; Cass. Civ., Sez. VI, ordinanza 17 marzo 2022, n. 8694). Le associazioni di consumatori, peraltro, da tempo segnalano la mancanza di regole chiare e l'utilizzo sproporzionato e/o improprio di tali strumenti da parte di alcuni enti locali.

Ulteriori criticità connesse all'uso di tali dispositivi automatici sono state riscontrate con riferimento agli accertamenti multipli in corrispondenza di zone a traffico limitato (Cass., Sez. VI, ordinanza 16 dicembre 2014, n. 26434) o agli accertamenti di infrazioni determinate da cause di forza maggiore, ipotesi in cui l'applicazione della sanzione appare sproporzionata ed eccessivamente afflittiva nei confronti dell'utente.

In base alla normativa vigente risulta, peraltro, particolarmente difficoltoso l'utilizzo di dispositivi automatici di controllo remoto per l'accertamento delle infrazioni sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali (cfr. Cass. Civ., sez. II, sentenza 16 giugno 2006, n. 18066; Cass. Civ., sez. II, sentenza 15 novembre 2011, n. 23882), soprattutto in corrispondenza di punti critici, come imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico, stazioni di esazione del pedaggio. Si pensi, sul punto, all'accertamento della violazione del divieto di sorpasso per i mezzi pesanti in autostrada, che impone la documentazione della manovra in tutte le sue fasi la quale, molto spesso, si snoda per molti chilometri.

g) Micromobilità (monopattini, velocipedi, ecc.)

L'utilizzo dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è in forte espansione in tutto il Paese, a partire dalle aree maggiormente urbanizzate.

La circolazione di tali mezzi, in quanto equiparata a quella delle biciclette, non è soggetta ad omologazione, approvazione, immatricolazione, targatura ed assicurazione. Per poter circolare questi veicoli devono rispondere a specifiche caratteristiche tecniche, devono rispettare il limite di velocità di 25 km/h quando circolano sulla carreggiata e di 6 km/h nelle aree pedonali. Il casco è obbligatorio per i minori dei 18 anni, mentre l'utilizzo del mezzo è consentito dal compimento del 14° anno di età. La rapida diffusione di tali soluzioni di spostamento ha evidenziato la presenza di criticità, come il vandalismo, l'occupazione non controllata degli spazi cittadini, la fragilità dei mezzi e soprattutto la problematica connessa alla sicurezza dei passeggeri, inferiore a quella garantita dal trasporto pubblico o dall'automobile privata. A fronte dell'incremento dell'uso di tali mezzi, la normativa attualmente vigente risulta assolutamente insufficiente a regolare il fenomeno, rendendosi necessario un intervento volto a colmare il vuoto normativo.

Analoghe criticità sono state riscontrate rispetto ai velocipedi. In tal caso, il principale problema attiene ad ambiguità e carenze della normativa vigente, che hanno determinato elevati rischi per la sicurezza degli utenti.

Si pensi, a titolo esemplificativo, al doppio senso ciclabile, consentito indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito. La possibilità del doppio senso ciclabile, infatti, non può essere valutata in modo indistinto e generalizzato, ma deve tener conto della tipologia di strade e, principalmente, della loro larghezza, che deve risultare compatibile con la circolazione dei veicoli a motore in un senso e dei velocipedi nel senso opposto.

Si consideri, ancora, la previsione che stabilisce l'obbligo di dare sempre la precedenza ai velocipedi che circolano o si immettono su strade urbane ciclabili, anche da luogo non soggetto a pubblico

passaggio. Tale previsione risulta in contrasto con le regole generali della precedenza, ed espone i ciclisti a notevoli pericoli per la loro incolumità, in considerazione del fatto che il diritto di precedenza loro riconosciuto non esclude il rischio di incidenti.

h) Regole di comportamento in casi particolari e segnaletica stradale

Regole chiare, certe e coerenti mancano anche in relazione ai comportamenti da osservare in corrispondenza dei passaggi a livello, con particolare riferimento a quelli privi di barriere e non dotati di dispositivi luminosi (ma non solo).

Ad esempio, si pensi alla scarsa chiarezza dei dispositivi di segnalazione luminosa in corrispondenza dei passaggi a livello. Tali dispositivi, contrariamente ai semafori tradizionali, non hanno lanterne di colori diversi corrispondenti alle varie fasi semaforiche (verde per il via libera, rosso per lo stop e giallo per il fare attenzione), ma hanno soltanto lanterne di colore rosso (nello specifico, le barriere sono dotate di una lanterna a luce fissa rossa, le semibarriere di due luci alternate rosse). Pertanto, a normativa vigente, l'utente viene sanzionato in caso di attraversamento del passaggio a livello non solo quando le barriere o le semibarriere sono chiuse o in movimento, ma anche nel caso in cui i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica siano attivi, con conseguenze vessatorie nei confronti dell'utenza stradale.

Carente risulta anche la normativa inerente la regolazione del traffico in situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o altri eventi imprevedibili, mancando una disciplina *ad hoc* che regoli tali situazioni. Ciò ha comportato che talune buone pratiche (come quella del cd. *safety car*) siano state utilizzate su alcuni tratti autostradali italiani, ma non ancora su tutto il territorio nazionale.

Infine, la segnaletica, che svolge la funzione di agevolare, consentire e correggere la percezione della strada ed è uno degli strumenti fondamentali della gestione della sicurezza stradale, è spesso assente, usurata, inappropriata o poco chiara e visibile.

i) Gestione degli spazi urbani (sosta, ZTL, ecc.)

L'inefficiente gestione degli spazi urbani e della circolazione dei veicoli ha determinato un elevato livello di congestionamento del traffico, un incremento delle emissioni inquinanti e un uso selvaggio degli spazi di sosta, in danno soprattutto degli utenti più deboli, quali anziani e persone con mobilità ridotta.

Sul punto, uno dei problemi più frequenti, specie nei centri delle grandi città, è rappresentato dalla scarsità degli spazi destinati a parcheggio, che peraltro sono spesso integralmente a pagamento (Cfr.

Cass. civ., Sez. Un., sentenza 9 gennaio 2007, n. 116; Cass. civ., sez. VI-2, ordinanza 3 settembre 2014, n. 18575; Cass. civ., sez. VI, 23 luglio 2020, n. 15678).

In questo contesto, non vi è dubbio che serva un impianto normativo equilibrato, che sappia coniugare le esigenze di mobilità dei cittadini con la salvaguardia della vita umana e dell'ambiente e, al contempo, sia in grado di assicurare un sistema sanzionatorio equo ed efficace (in quanto effettivamente applicato) e, come tale, unanimemente condiviso; un sistema finalizzato a prevenire, piuttosto che a reprimere, e a formare, piuttosto che a informare, il cittadino ad avere un rapporto corretto con la strada.

In conclusione, gli ambiti nei quali si registrano maggiori criticità e in cui, pertanto, si è posta con maggiore evidenza la necessità di un intervento legislativo volto al miglioramento della sicurezza stradale, sono quelli in materia di:

- a) guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti;
- b) norme di comportamento alla guida;
- c) accertamento delle infrazioni;
- d) regime sanzionatorio;
- e) educazione stradale;
- f) circolazione dei dispositivi di micromobilità elettrica;
- g) circolazione dei velocipedi;
- h) gestione degli spazi urbani.

1.3 Destinatari dell'intervento

Alla luce di quanto sopra esposto, destinatari dell'intervento normativo sono, anzitutto, soggetti pubblici, fra cui:

- le forze di polizia;
- i prefetti;
- gli enti territoriali, con particolare riferimento ai comuni;
- le scuole.

A questi si aggiungono anche soggetti privati, quali:

- i proprietari di monopattini e velocipedi;
- i titolari di patenti di guida per le varie tipologie di veicoli;
- gli studenti di scuole secondarie;

- i neopatentati;
- i soggetti condannati per reati di guida in stato d'ebbrezza e dopo aver assunto sostanze stupefacenti;
- compagnie assicurative;
- imprese che fabbricano e producono caschi;
- officine autorizzate al montaggio del dispositivo "alcolock";
- utenti deboli, quali i disabili.

Tra i destinatari "indiretti" dell'intervento normativo sono inclusi, altresì, gli operatori del sistema giudiziario, i quali potrebbero beneficiare dell'auspicata riduzione del contenzioso in determinati ambiti a seguito dell'entrata in vigore del provvedimento.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

2.1 Obiettivi generali e specifici

In linea generale, l'intervento normativo è volto al miglioramento della sicurezza stradale, in quanto obiettivo primario della politica dei trasporti di questo Governo e dell'Unione europea, insieme alla tutela dei beni della vita e dell'incolumità individuale.

Obiettivi specifici sono:

- garantire maggiore sicurezza, prevenire gli incidenti e incentivare comportamenti virtuosi alla guida, attraverso una revisione della disciplina della micromobilità elettrica, della ciclabilità e dei passaggi a livello ferroviari;
- disincentivare la guida in stato d'ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, attraverso la previsione di nuove sanzioni e l'introduzione del c.d. "alcolock";
- aumentare l'efficacia deterrente del sistema della detrazione dei punti sulla patente di guida in caso di illeciti e consentirne l'impiego non solo quale strumento di prevenzione, ma anche quale parametro di valutazione della condotta di ciascun conducente ai fini della personalizzazione delle sanzioni applicabili;
- sensibilizzare gli utenti alle tematiche della sicurezza stradale e incentivare la partecipazione a corsi di formazione sulla materia, soprattutto con riferimento ai più giovani;
- garantire l'effettività delle sanzioni per gli illeciti accertati con sistemi di controllo da remoto;

- prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di ostacoli sulla carreggiata, attraverso la previsione di un nuovo sistema di rallentamento del flusso veicolare (c.d. *safety-car*);
- rendere attuabile il valore prescrittivo dei segnali luminosi e dei segnali a messaggio variabile quando recano indicazioni di pericolo e di prescrizione, per motivi di sicurezza o esigenze della circolazione stradale;
- introdurre una progressività della sanzione in ragione dell'entità della violazione, attraverso una nuova disciplina in materia di tariffazione della sosta;
- migliorare l'uso degli spazi urbani attraverso una diversa e più equilibrata regolamentazione delle zone a traffico limitato, delle soste riservate e delle soste a pagamento.

Infine, scopo dell'intervento regolatorio è quello di perseguire gli obiettivi di sicurezza della circolazione stradale attraverso la revisione e il riordino della disciplina del Codice della strada, sulla base di principi di delegificazione delle norme e di semplificazione delle procedure, nel convincimento che la chiarezza delle disposizioni normative contribuisce anche a una maggiore effettività degli istituti sanzionatori. Il provvedimento risponde, inoltre, 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.

A tal fine, il disegno di legge delega per la riforma del Codice della strada è volto a:

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

2.2 Indicatori

Si riporta di seguito in formato grafico l'individuazione degli indicatori, associati a ciascuno degli obiettivi sopra indicati, in modo tale da consentire la concreta misurabilità del livello di conseguimento dell'obiettivo stesso.

Obiettivo	Indicatore
Miglioramento della sicurezza stradale, tutela dei beni della vita e dell'incolumità individuale	n. annuo complessivo di incidenti stradali
	n. annuo di vittime e di feriti a seguito di incidenti
garantire maggiore sicurezza, prevenire gli incidenti e incentivare comportamenti virtuosi alla guida, attraverso una revisione della disciplina della micromobilità elettrica, della ciclabilità e dei passaggi a livello ferroviari	n. annuo di incidenti con biciclette
	n. annuo di incidenti con monopattini
	n. annuo di contrassegni rilasciati per monopattini a trazione elettrica
	n. annuo di infrazioni connesse alla violazione delle regole in tema di passaggi a livello ferroviari
	n. di sanzioni per circolazione con monopattino privo di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote
	n. di sanzioni per circolazione con monopattino privo di contrassegno
	n. di sanzioni per circolazione con monopattino privo di copertura assicurativa
n. di monopattini in circolazione, distinguendo tra quelli in sharing e quelli privati	
Disincentivare la guida in stato d'ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, attraverso la previsione di nuove sanzioni e l'introduzione del c.d. "alcolock"	n. annuo di provvedimenti di sospensione e revoca della patente di guida per positività al test antidroga
	n. annuo di provvedimenti emessi a carico di soggetti risultati positivi all'etilometro oltre il limite previsto (0,8), con conseguenti limitazioni alla guida di veicoli e obbligo di installazione dell' <i>alcolock</i>

Aumentare l'efficacia deterrente del sistema della detrazione dei punti sulla patente di guida in caso di illeciti e consentirne l'impiego non solo quale strumento di prevenzione, ma anche quale parametro di valutazione della condotta di ciascun conducente ai fini della personalizzazione delle sanzioni applicabili	n. annuo di provvedimenti di sospensione della patente di guida, anche distinte per tipologia di infrazione (mancato rispetto dei limiti di velocità, guida contromano, utilizzo del cellulare alla guida, mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto di sorpasso, e così via)
Sensibilizzare gli utenti alle tematiche della sicurezza stradale e incentivare la partecipazione a corsi di formazione sulla materia, soprattutto con riferimento ai più giovani	n. annuo di provvedimenti di divieto di conseguimento della patente di guida fino a 24 anni emessi a carico di minorenni, ubriachi o positivi al test antidroga
	n. di corsi sulla sicurezza stradale organizzati dalle scuole e n. di partecipanti
	n. di neopatentati che ricevono il bonus di due punti per aver frequentato corsi extracurricolari sulla sicurezza stradale
Garantire l'effettività delle sanzioni per gli illeciti accertati con sistemi di controllo da remoto	n. annuo di ricorsi presentati a seguito di illeciti accertati con dispositivi automatici
	n. annuo di infrazioni e sanzioni emesse
Prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di ostacoli sulla carreggiata, attraverso la previsione di un nuovo sistema di rallentamento del flusso veicolare (c.d. <i>safety-car</i>)	n. annuo di incidenti causati dalla presenza di ostacoli sulla carreggiata
Rendere attuabile il valore prescrittivo dei segnali luminosi e dei segnali a messaggio variabile quando recano indicazioni di	n. annuo di incidenti causati da distrazione o da scarsa comprensione dei segnali stradali

pericolo e di prescrizione, per motivi di sicurezza o esigenze della circolazione stradale	
Introdurre una progressività della sanzione in ragione dell'entità della violazione, attraverso una nuova disciplina in materia di tariffazione della sosta	n. annuo di ricorsi presentati contro le sanzioni per violazioni delle regole in materia di sosta
Migliorare l'uso degli spazi urbani attraverso una diversa e più equilibrata regolamentazione delle zone a traffico limitato, delle soste riservate e delle soste a pagamento	Percentuale di spazi riservati alla sosta a pagamento e per determinate categorie di veicoli o utenti n. annuo di infrazioni e sanzioni emesse
Revisione e riordino della disciplina del Codice della strada	Adozione dei decreti legislativi attuativi della delega e aderenza ai principi e criteri direttivi dalla medesima previsti
	Uniformità di applicazione della nuova disciplina nell'intero territorio nazionale

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

Per quanto sopra illustrato, l'opzione zero non appare praticabile, in quanto la vigente regolamentazione della materia ha dimostrato carenze e criticità che non possono essere risolte in assenza di modifiche incisive di carattere normativo. L'opzione di non intervento, infatti, lascerebbe immutato il quadro regolatorio del settore, che non fornisce tutte le risposte necessarie a superare le difficoltà interpretative scaturenti dai numerosissimi interventi che hanno riguardato il Codice della strada e il relativo regolamento di esecuzione.

Parimenti, tenuto conto delle illustrate finalità, in fase di istruttoria del provvedimento è stato escluso il ricorso ad altre alternative tecniche, anche di natura non normativa.

Con specifico riferimento ai vari settori di intervento, si evidenzia quanto segue.

a) Guida in stato di ebbrezza

Dalla revisione della letteratura e dalle esperienze in atto a livello europeo e internazionale è possibile estrapolare alcune iniziative e misure che possono contribuire a innalzare efficacemente i livelli di sicurezza stradale:

- riconsiderare i livelli attuali di alcolemia consentiti alla guida e valutare l'opportunità di introdurre livelli più bassi (introduzione di livelli progressivamente decrescenti in maniera progressiva nel tempo);
- sviluppare metodi più accessibili di test sui conducenti per accertare l'assunzione di droghe;
- favorire le iniziative volte all'autocontrollo prima di porsi alla guida e quelle che contemplino la possibilità di trasporto attraverso mezzi pubblici di persone non idonee alla guida;
- incrementare la numerosità dei controlli da attuare in maniera randomizzata e secondo protocolli prestabiliti;
- favorire l'attuazione di campagne di sensibilizzazione che incrementino la consapevolezza nella popolazione del rischio connesso all'alcool e alle droghe alla guida, coinvolgendo l'ambito scolastico in stretta connessione con quello familiare.

Nel caso di specie, l'area di intervento ha riguardato prioritariamente gli articoli 186, 186-bis e 187. Poiché l'efficacia della legislazione dipende in larga parte dall'attività di controllo, si è deciso di intervenire sugli strumenti di accertamento a disposizione delle forze di polizia, rafforzandoli. Si è scelto inoltre di intervenire sulle sanzioni accessorie, quali la revoca della patente ovvero percorsi formativi e riabilitativi dedicati, posto che le mere sanzioni penali non risultano ad oggi sufficienti ad arginare il grave fenomeno degli incidenti stradali imputabili all'abuso di alcool e droghe, ovvero mediante obbligo di etilometri a bordo del veicolo (*alcohol lock*), compatibilmente con la disciplina europea - che non è ancora intervenuta in modo armonizzato - almeno per i soggetti che abbiano causato incidenti stradali per abuso di alcool o sostanze stupefacenti.

Come visto, inoltre, i giovani e i conducenti neopatentati sono più coinvolti in incidenti stradali alcool correlati. Un esempio di politica efficace basata sull'evidenza scientifica è l'introduzione di un limite di concentrazione alcolica del sangue più basso o uguale a zero per queste categorie. Per tali ragioni, è introdotta una norma specifica per i neopatentati e per i giovani fino a 21 anni, riguardante la possibilità di mettersi al volante dopo aver bevuto alcolici: il divieto in questo caso è assoluto e non è legato al superamento delle soglie fissate per tutti gli altri automobilisti.

b) Decurtazione punti sulla patente

In ragione della perdita di efficacia del meccanismo della detrazione di punti dalla patente,

il sistema viene riformato al fine di aumentarne l'efficacia deterrente e consentirne l'impiego non solo quale strumento di prevenzione, ma anche quale parametro di valutazione della condotta di ciascun conducente ai fini della personalizzazione delle sanzioni applicabili.

In particolare, si introduce un nuovo articolo 218-ter, il quale disciplina la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida per l'ipotesi in cui, al momento dell'accertamento dell'illecito, risulti che il punteggio attribuito alla patente posseduta è inferiore a venti punti. L'applicazione della sanzione è limitata alla violazione delle norme di comportamento che statisticamente producono più incidenti o che hanno più gravi conseguenze sull'incolumità degli individui in caso di incidente.

c) Educazione stradale e neopatentati

Dal citato Rapporto Dekra 2022 emerge l'importanza di supportare il processo di maturità dei più giovani alla guida rendendoli consapevoli dei rischi nelle loro abitudini di vita, al fine di formare utenti responsabili, anche attraverso la condivisione di *best practices*. Essi, pertanto, rappresentano un importante gruppo bersaglio per l'educazione stradale e le misure di sensibilizzazione. Gli interventi educativi in materia di sicurezza stradale possono infatti rafforzare la presa di coscienza ed influire sui comportamenti a rischio. Simili interventi dovrebbero riguardare sia i fattori di rischio, come il consumo di alcool e droghe alla guida, sia i fattori di protezione, vale a dire i cambiamenti di stile di vita e di comportamento.

Per arginare i comportamenti stradali scorretti con maggiore incidenza sui sinistri stradali, si è quindi ipotizzato un intervento in via amministrativa attraverso la destinazione delle risorse rivenienti dai Fondi Editoria presso la Presidenza del Consiglio dei ministri a campagne pubblicitarie e informative. Tale soluzione, tuttavia, è stata esclusa, in quanto si è optato per la previsione di una misura direttamente incentivante, consistente nell'attribuzione di un bonus di due punti sulla patente di guida all'atto del rilascio della medesima per i ragazzi che abbiano frequentato corsi extracurricolari sulla sicurezza stradale organizzati dalle scuole secondarie. In quanto misura attiva, essa dovrebbe avere maggiori risultati in termini di efficacia.

Parimenti, per elevare il livello di tutela di tale categoria di automobilisti, in considerazione della loro inesperienza, viene esteso a tre anni dal momento del conseguimento della patente il divieto di guidare veicoli di grossa cilindrata.

d) Accertamento automatico delle infrazioni

Si interviene sul Codice della Strada con l'obiettivo primario di equiparare le procedure di approvazione con quelle di omologazione dei sistemi di rilevazione della velocità. Escludendo la necessità di omologazione dei dispositivi di misurazione della velocità dei veicoli, e riconoscendo

espressamente che sia sufficiente la loro approvazione, si pone rimedio all'elevato contenzioso in materia di sanzioni per eccesso di velocità ingenerato da tale ambiguità, che aveva di fatto reso vano il rilevamento automatico delle infrazioni.

Si amplia, altresì, il novero delle fattispecie di violazioni per le quali è possibile procedere ad accertamento con strumenti di controllo da remoto e per le quali non è necessaria la contestazione immediata.

Infine, viene consentito l'accertamento attraverso la semplice visione da parte degli organi di polizia stradale delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza installati sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali al fine di risolvere le criticità legate all'accertamento delle violazioni su tali strade mediante contestazione immediata.

e) Circolazione dei dispositivi di micromobilità elettrica

L'ipotesi di intervento riguarda, in particolare, le disposizioni inserite nella legge di bilancio n. 160 del 2019 (articolo 1, commi da 75-bis a 75- vices ter).

Si tratta di una disciplina "extracodice", la cui modifica è giustificata dall'esigenza di assicurare un tempestivo allineamento dell'ordinamento nazionale a quello comunitario, atteso che, mentre in relazione ai velocipedi le caratteristiche tecniche e funzionali risultano compiutamente disciplinate a livello sovranazionale (UN ISO 4210 per le biciclette tradizionali e EN 15194 per le biciclette a pedalata assistita), con specifico riguardo ai monopattini (EN 17128pr) è in corso presso il Comitato Europeo di Normazione (CEN) un'attività di standardizzazione dei dispositivi di micromobilità che ancora è *in itinere*. Non sono, infatti, ulteriormente differibili interventi normativi sulle regole di comportamento finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione sotto il profilo:

- dell'individuazione di sistemi di identificazione dei suddetti veicoli;
- dell'obbligatorietà dell'uso di sistemi di protezione personale;
- di una riduzione dei limiti di velocità;
- della revisione delle regole che ne disciplinano le caratteristiche tecniche e la modalità di circolazione.

Sul punto, è di fondamentale importanza una dettagliata e appropriata disciplina in tema di assicurazione obbligatoria poiché in astratto il conducente di un monopattino, nel caso in cui fosse responsabile di un sinistro, potrebbe agevolmente darsi alla fuga. In tal caso, la vittima del sinistro resterebbe, di fatto, priva di tutela, trattandosi di mezzo non soggetto ad un generalizzato obbligo assicurativo per la responsabilità civile nei confronti dei terzi, a cui sono soggette solo le società di *sharing*.

Parimenti, l'utilizzo del casco è caldamente consigliato da tutti gli operatori, così come la necessità di limitare le velocità e adeguarla alle diverse situazioni del traffico, alle condizioni delle strade, alle condizioni fisiche degli utenti (giovani e anziani). Il monopattino, infatti, non ama percorsi sconnessi, buche, rotaie del tram e quanto possa compromettere la sua stabilità. A ciò occorre aggiungere la sua scarsa compatibilità con l'acqua e la pioggia, che ne possono limitare l'utilizzo, nonché i condizionamenti imposti dall'età di chi lo utilizza.

La corretta previsione di limiti di velocità, inoltre, è di fondamentale importanza per ridurre il rischio di sinistri, ma soprattutto per la determinazione della responsabilità in caso di incidente.

Anche la previsione di un sistema sanzionatorio relativo alla sosta selvaggia si rende necessario in quanto tali soste non solo creano disagio ai pedoni e rendono indecoroso l'ambiente cittadino, ma soprattutto costituiscono una gravissima e illegittima privazione della libertà di movimento specialmente per i soggetti affetti da disabilità.

Alla luce di tutte le criticità evidenziate e pur volendo sostenere l'implementazione della micromobilità elettrica stante i suoi molteplici riflessi positivi in termini di impatto ambientale e decongestionamento del traffico, risulta di fondamentale importanza un'adeguata regolamentazione degli aspetti evidenziati e la previsione di un adeguato sistema sanzionatorio, al fine di garantire una sicura e libera circolazione a tutti i cittadini e un effettivo sistema di tutela in caso di sinistri stradali causati dalla circolazione di monopattini elettrici.

f) Circolazione dei velocipedi

Il nuovo Codice della strada interviene anche per assicurare maggiore tutela ai ciclisti.

In particolare, viene introdotto l'obbligo di stare a distanza di 1 metro e mezzo dal ciclista, se la strada lo consente. Nelle strade più strette, ove ciò non sia possibile, la manovra deve essere comunque eseguita ad una distanza adeguata.

Tale modifica risponde alle richieste avanzate dalle associazioni ciclistiche, le quali sollecitano maggiori garanzie di sicurezza durante i sorpassi per ridurre il numero elevato di incidenti che coinvolgono gli utenti delle due ruote, soprattutto nei mesi estivi.

Oltre a questo obbligo, sempre a garanzia della sicurezza dei ciclisti, si prevede, ai semafori, una fascia di arresto diversa per auto e biciclette. In particolare, la linea di arresto per i ciclisti deve essere posizionata più avanti rispetto a quella delle autovetture (c.d. casa avanzata). Tale modifica è stata richiesta in modo persistente dalle organizzazioni dei ciclisti negli ultimi anni, con l'obiettivo di rendere le soste ai semafori più sicure e prevenire possibili incidenti durante la ripartenza con il "verde".

Ancora, si limita la circolazione delle biciclette in contromano, spesso consentita a livello comunale. Nel dettaglio, il doppio senso ciclabile è consentito solo se le condizioni della strada oggettivamente lo consentano. Infatti, la possibilità del doppio senso ciclabile non può essere valutata in modo indistinto e generalizzato, ma deve tener conto della tipologia di strade e, principalmente, della loro larghezza, che deve risultare compatibile con la circolazione dei veicoli a motore in un senso e dei velocipedi nel senso opposto.

Infine, si elimina la previsione che stabiliva l'obbligo di dare sempre la precedenza ai velocipedi che circolano o si immettono su strade urbane ciclabili, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio. Tale previsione era in contrasto con le regole generali della precedenza, ed esponeva i ciclisti a notevoli pericoli per la loro incolumità, in considerazione del fatto che il diritto di precedenza loro riconosciuto non esclude il rischio di incidenti.

g) Regole di comportamento in casi particolari e segnaletica stradale

Come rilevato dalle analisi dei dati Istat, la distrazione o l'indecisione risultano tra le cause più ricorrenti di incidente stradale. In alcuni di questi incidenti, le inadeguatezze della segnaletica hanno un peso significativo. A conferma di ciò, la letteratura scientifica è concorde nell'assegnare al miglioramento della segnaletica un ruolo significativo nella riduzione dell'incidentalità. Sul punto, particolarmente carente è risultata la disciplina relativa alle norme di comportamento da osservare in corrispondenza dei passaggi a livello.

Per tale ragione, tale disciplina è stata revisionata, prevedendo più segnaletica e più controlli, anche con telecamere.

A titolo esemplificativo, si prevede che in corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere può essere collocato, sulla destra della strada, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso, a due luci rosse lampeggianti alternativamente, che entra in funzione per avvertire in tempo utile del passaggio del treno, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica. Tali dispositivi devono comunque essere installati in caso di visibilità insufficiente.

Ancora, al fine di consentire il corretto accertamento delle violazioni in prossimità dei passaggi a livello ed evitare un comportamento vessatorio nei confronti dell'utenza stradale, si prevede il decorso di un lasso di tempo di almeno tre secondi dall'entrata in funzione dei dispositivi di segnalazione luminosa per l'accertamento delle infrazioni, con lo scopo di far assumere a tale intervallo temporale la funzione del giallo semaforico di una lanterna tradizionale. In tal modo, si consente all'utenza veicolare di decidere se attraversare il passaggio a livello in condizioni di sicurezza o arrestare in tempo utile la marcia del veicolo.

Al fine di consentire una efficiente regolazione dei flussi di traffico, incrementare la sicurezza e migliorare la comunicazione degli operatori e dei gestori di strade ed autostrade verso i conducenti, soprattutto in situazioni di emergenza o pericolo, come nel caso di incidenti o traffico, si introducono misure volte a rendere attuabile il valore prescrittivo dei segnali luminosi e dei segnali a messaggio variabile quando recano indicazioni di pericolo e di prescrizione, quali, a titolo esemplificativo, un divieto di transito temporaneo ovvero un limite di velocità temporaneamente più basso, per motivi di sicurezza o esigenze della circolazione stradale.

Per l'ipotesi di incidente stradale, inoltre, è stata valutata, in sinergia tra il Ministero della salute, l'ISTAT e l'ACI, l'istituzionalizzazione di un servizio per fornire una migliore assistenza traumatologica e post traumatologica.

Tuttavia, è stata preferita la soluzione dell'introduzione di un nuovo sistema di rallentamento del traffico veicolare, il c.d. *safety car*, con il fine specifico di rallentare la circolazione e prevenire nuovi incidenti. Tale scelta è stata determinata dal successo riscosso dall'iniziativa in alcune realtà territoriali, estendendola a tutto il territorio nazionale.

h) Gestione degli spazi urbani

Uno degli interventi maggiormente significativi che può essere attivato nel breve periodo per una migliore gestione degli spazi urbani è la modifica della regolamentazione e delle tariffe della sosta vigenti. Si tratta di disciplina che, ad oggi, non è razionalizzata, né organica e riguarda sia "la sosta riservata" (stalli rosa, disabili e così via), sia la sosta a pagamento. Si fa riferimento, in particolare, all'articolo 7 del Codice della strada.

Si ritiene, sul punto, che una gestione moderna e innovativa dei parcheggi a pagamento e di quelli riservati potrebbe apportare numerosi vantaggi sia per i cittadini, che possono contare su una tecnologia smart nei pagamenti e in altre richieste da rivolgere per soste, transiti, ZTL, parcheggi riservati, sia per il tessuto urbano.

A titolo esemplificativo, al fine di risolvere la criticità relativa all'indeterminatezza della quota parte di stalli non assoggettati a tariffazione, si prevede che una quota pari ad almeno al venti per cento degli stalli soggetti a pagamento sia riservata alla sosta gratuita.

Ancora, si esclude la necessità che la sosta gratuita per i disabili sia subordinata all'indisponibilità di stalli a loro riservati. Tale modifica si rende opportuna anche in considerazione del fatto che un veicolo che esponga il contrassegno unificato disabili europeo (CUDE) e soste in uno stallo non riservato non risulterebbe mai sanzionabile, qualora risultasse libero un attiguo stallo riservato. Quest'ultimo, infatti, potrebbe essersi liberato successivamente alla sosta della persona con disabilità

e, comunque, non sarebbe identificabile a quale distanza dallo stallo riservato, che sia anche libero, sorgerebbe l'obbligo per il disabile di sostare, senza occupare un posto a pagamento.

Per ragioni di garanzia degli utenti, si prevede, inoltre, in capo ai comuni l'obbligo di comunicazione, con un preavviso di almeno 24 ore, dell'entrata in vigore dei divieti o delle limitazioni alla circolazione disposte con carattere di urgenza.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI ATTUABILI E INDIVIDUAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali e ambientali per categoria di destinatari

Per quanto attiene agli effetti (benefici e costi) che si prevede potrà sortire l'intervento normativo in esame – in termini di modifica dei comportamenti e di stima dei costi di adeguamento alle nuove disposizioni – è necessario distinguere fra soggetti pubblici e soggetti privati. In particolare, per quanto riguarda i primi:

- le forze di polizia beneficeranno delle innovazioni introdotte dal presente provvedimento, in quanto avranno a disposizione strumenti di accertamento delle infrazioni al Codice della Strada e di gestione del traffico maggiormente efficaci (si consideri, a titolo esemplificativo, l'introdotta possibilità per gli agenti, in determinati casi, di effettuare direttamente sul luogo del controllo stradale un prelievo di liquido salivare; nonché la possibilità, in alcuni casi, di impedire al conducente di continuare a guidare, ritirargli la patente all'istante e impedirgli di disporre del veicolo);
- i prefetti disporranno di misure cautelari più incisive (ad esempio, essi potranno sottoporre a visita medica il conducente risultato positivo agli accertamenti preliminari svolti dalla polizia, protraendo la sospensione della patente fino all'esito finale);
- gli enti territoriali e, in particolare, i comuni trarranno vantaggio dall'intervento normativo in termini di gestione della mobilità urbana. Al contempo, essi potrebbero subire una riduzione di entrate per effetto di alcune disposizioni come quelle in materia di sosta gratuita, che tuttavia potrà essere compensata dagli introiti derivanti dall'effettiva applicazione di sanzioni, conseguente all'auspicata riduzione del contenzioso (ad esempio, con riferimento ai dispositivi di accertamento automatico delle infrazioni);
- le scuole dovranno ampliare l'offerta formativa, introducendo corsi extracurricolari di sicurezza stradale.

Per quanto riguarda i soggetti privati:

- il provvedimento avrà un impatto positivo sulle compagnie assicurative, in considerazione dell'introdotta obbligatorietà dell'assicurazione per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;
- lo stesso effetto si produrrà rispetto alle imprese che fabbricano e producono caschi, in considerazione dell'estensione dell'obbligatorietà dell'uso del casco a tutti i conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;
- le officine autorizzate al montaggio del dispositivo "alcolock" da installare sui veicoli in uso ai soggetti condannati per guida in stato di ebbrezza trarranno benefici economici dal provvedimento in esame;
- con riferimento al costo di conformità alle nuove norme per soggetti risultati positivi all'etilometro oltre il limite previsto, si evidenzia che il costo medio dell'installazione dell'alcolock in Paesi dove questo è già obbligatorio per determinate categorie di veicoli (ad esempio, negli Stati Uniti) è compreso tra 70 e 150 dollari, mentre il prezzo medio mensile di locazione è compreso tra 60 e 90 dollari, derivando da ciò un costo medio di conformità alle nuove disposizioni tra 700 e 1.000 dollari all'anno; **a ciò si aggiunga che da uno studio condotto in materia risulta che l'installazione di un sistema alcolock nelle auto dei trasgressori avrebbe impedito una recidiva nel 65% dei casi nel primo anno dopo l'installazione (Beck, K., Rauch, w., Baker, E. & Williams, A., *Effects of ignition interlock license restrictions on driver on multiple alcohol offences: a random trial in Maryland.*, in *American Journal of Public Health*, n. 89/1999, p. 1696-1700). Tuttavia, la maggior parte degli studi dimostra che dopo la rimozione del dispositivo, la recidiva aumenta di nuovo, portando a quasi nessun effetto residuo (Bax, C. (Ed.); Käri, O., Evers, c., Bernhoft, I.M. & Mathijssen, R., *Alcohol interlock implementation in the European Union: feasibility study. Final report of the European research project. D-2001-20, SWOV, Leidschendam, 2001*);**
- **i destinatari di provvedimenti limitativi alla circolazione dovranno sopportare i costi derivanti dal deposito del proprio veicolo presso i soggetti autorizzati;**
- i ciclisti saranno maggiormente tutelati in considerazione delle nuove regole in materia di sorpasso, circolazione contromano, precedenza e così via;
- i conducenti di monopattini saranno gravati da maggiori oneri (obbligo di casco, di assicurazione e contrassegno identificativo, nonché quello di installare sul mezzo indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote). Tali oneri, i cui costi non sono quantificabili a priori in quanto dipendono da plurime variabili (es. rivenditore e modello di

monopattino prescelto, luogo di residenza e relativo costo della vita, tipologia di assicurazione prescelta), avranno effetti positivi in termini di aumento della sicurezza nella circolazione di tali dispositivi, nonché di incentivo all'adozione di adeguati comportamenti alla guida. **Secondo una stima approssimativa, i conducenti maggiorenni (essendo i minorenni già soggetti all'obbligo) pagheranno per un casco certificato in plastica un prezzo medio compreso fra un minimo di 50 euro e uno massimo di 100 euro. Con riferimento al costo dell'assicurazione per i monopattini, invece, si evidenzia che quelli in *sharing*, quantificabili in 45.900 unità sulla base di statistiche fornite dall'associazione di categoria Assosharing e risalenti al 2021, sono già coperti dall'assicurazione per responsabilità civile. Con riferimento ai monopattini privati, stimabili allo stato attuale in circa 500 mila unità, non ci sono numeri (o previsioni) sulla copertura assicurativa. Tuttavia, sulla base dei prezzi medi praticati dalle principali compagnie assicurative, è possibile evidenziare che nel caso dell'RC capofamiglia i prezzi sono pari a circa 55 euro all'anno per una copertura base che includa anche il danno da monopattino, mentre per una polizza specifica per i monopattini si stima un costo di 40 euro all'anno per una copertura singola e di circa 80 euro all'anno per una polizza estesa a tutti i componenti della famiglia che potrebbero guidare il veicolo;**

- i neotitolari di patente di guida saranno maggiormente tutelati in considerazione del divieto introdotto di guidare auto di grossa cilindrata per tre anni dal conseguimento della patente di guida, nonché del divieto assoluto di mettersi alla guida in caso di assunzione di bevande alcoliche;
- gli studenti delle scuole secondarie di secondo grado statali e parificate i quali, all'atto del rilascio della patente, potranno beneficiare di un credito di due punti su alcune tipologie di patente di guida nel caso in cui scelgano di partecipare a corsi extracurricolari di sicurezza stradale organizzati dalle scuole;
- **i gestori delle infrastrutture ferroviarie dovranno sostenere dei costi per l'installazione dei dispositivi luminosi di cui all'articolo 9, comma 1 del provvedimento; il segnalamento del passaggio a livello comporterà una migliore visibilità del medesimo e un conseguente maggiore livello di sicurezza per i conducenti;**
- in termini più generali, tutti gli utenti della strada beneficeranno dei più elevati livelli di sicurezza nella circolazione derivanti dalle misure introdotte; nello specifico, i disabili godranno di spazi di sosta gratuita riservati, senza alcuna ulteriore condizione.

Per quanto riguarda gli impatti sociali, il provvedimento, producendo effetti sulla diminuzione degli incidenti stradali, tutela i beni della vita e dell'incolumità individuale.

Tra i benefici attesi dal provvedimento rientra, in particolare, l'abbassamento del costo sociale derivante da incidenti stradali. Sul punto, si evidenzia che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, a partire dal 2012, in base a dati Aci-Istat ha calcolato i valori relativi al costo sociale di un morto, di un ferito e di un incidente, utilizzando tali valori per determinare il costo sociale totale degli incidenti stradali all'interno di una serie di rapporti riferiti agli anni compresi tra il 2010 e il 2020.

A tal proposito, per quanto di interesse in questa sede, si prenderà come punto di riferimento, ai fini della determinazione del costo sociale, il dato emergente dal rapporto riferito all'anno 2019, considerato che quello relativo al 2020 risulta solo parzialmente significativo, in ragione della forte limitazione alla circolazione stradale imposta dall'emergenza COVID-19.

Tabella 3-1 Costo sociale totale dell'incidentalità con danni a persone (Anno 2019)

<i>Tabella 3-1 Costo sociale totale dell'incidentalità con danni a persone Anno 2019</i>	
	<i>Valori in €</i>
Costo totale dei decessi	4.772.160.270
• Costo medio umano per decesso (€)	1.503.990
• N° morti	3.173
Costo totale dei feriti	10.190.991.096
• Costo medio umano per ferito (€)	42.219
• N° feriti	241.384
Costi Generali Totali	1.891.602.438
• Costi Generali medi per incidente (€)	10.986
• N° incidenti stradali	172.183
COSTO SOCIALE INCIDENTALITA' CON FERITI	16.854.753.804

Il valore di 16,85 miliardi di euro fa riferimento all'incidentalità con danni alle persone basata sul dato ufficiale Istat. Volendo includere anche il costo associato ai danni materiali dell'incidentalità senza danni alle persone occorre prendere in considerazione il numero degli incidenti con soli danni a cose e il relativo costo associato. Sulla base delle stime fornite dalle imprese assicuratrici, nel 2019 il numero di sinistri con danni alle cose è stato pari circa 1,98 milioni, valore in aumento rispetto al precedente anno. Il totale dei risarcimenti di questi sinistri è pari a 4,18 miliardi di euro. Aggiungendo a tale importo i costi di gestione di tali sinistri pari a circa 2,81 miliardi di euro (dati dal prodotto tra il numero di sinistri senza danni a persone pari a 1,98 milioni, per il costo medio di gestione di un sinistro, circa 1.202 euro in base ai costi sostenuti per la gestione delle pratiche RC Auto stimate sulla base dei dati ANIA), si ottiene un ammontare pari a 6,57 miliardi di euro.

La stima dei costi sociali dell'incidentalità per l'anno 2019, sommando al costo dell'incidentalità con danni alle persone (16,85 miliardi di euro) i costi legati ai sinistri con soli danni alle cose (6,57 miliardi di euro), è pari a circa 23,42 miliardi di euro.

Infine, gli operatori del sistema giudiziario potranno beneficiare dell'auspicata riduzione del contenzioso in determinati ambiti a seguito dell'entrata in vigore del provvedimento.

4.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI sulle PMI (Test PMI)

Si rilevano effetti sulle imprese e società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, che sono piccole e medie imprese, nonché effetti sulla qualificazione e specializzazione delle officine autorizzate al montaggio del dispositivo "alcolock", che possono anche essere microimprese.

B. Effetti sulla concorrenza

Le disposizioni previste nell'intervento regolatorio non comportano alcun effetto negativo sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività complessiva del sistema economico. Le misure proposte sono, infatti, finalizzate a favorire la tutela della sicurezza stradale, l'effettività degli istituti sanzionatori, la chiarezza delle norme e la semplificazione delle procedure, in linea con gli orientamenti e le azioni dell'Unione europea in materia.

C. Oneri informativi

Le disposizioni non individuano oneri informativi a carico dei soggetti beneficiari.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento rispetta i livelli minimi di regolazione europea.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

Alla luce di quanto esposto, si ritiene che l'intervento sia necessario e adeguato al raggiungimento degli obiettivi, recependo, invero, per grandissima parte le istanze e le proposte dei soggetti consultati, come si spiegherà nel prosieguo.

Inoltre, la previsione di una delega per la revisione del Codice della strada appare lo strumento più idoneo ad elaborare un nuovo Codice, breve, di facile consultazione e scevro da eccessivi tecnicismi che ne comprometterebbero la fruibilità da parte di non specialisti. L'intervento proposto si giustifica, in particolare, nella prospettiva di una maggiore chiarezza delle disposizioni normative e conseguente snellezza di procedure.

5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

Responsabile dell'attuazione delle disposizioni è, in via principale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In particolare:

- affinché gli studenti delle scuole superiori possano effettivamente frequentare i corsi extracurricolari sulla sicurezza stradale, con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, adottato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, dovranno essere individuati i soggetti formatori tra gli enti e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale e definite le modalità (ad es. costi, protocolli d'intesa, procedimenti) per lo svolgimento delle attività extracurricolari e per la relativa certificazione.
- affinché le norme sulla razionalizzazione dei dispositivi automatici di controllo della velocità possano trovare concreta efficacia, tali dispositivi dovranno essere approvati o omologati ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'interno. Con i medesimi regolamenti saranno definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento.
- con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministero dell'interno, acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, saranno inoltre determinate le modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.
- è demandata ad apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche tecnico-costruttive dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica.

I proprietari dei monopattini avranno l'obbligo di richiedere apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto Poligrafico dello Stato secondo le modalità previste da apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce altresì il prezzo di vendita dei contrassegni. La stampa e la vendita dei contrassegni, nonché i criteri di formazione delle specifiche combinazioni alfanumeriche saranno svolte secondo i criteri e le

modalità stabilite dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministero dell'interno, al fine di assicurare la tutela degli interessi di ordine pubblico. La specifica combinazione alfanumerica univoca da stampare sul supporto sarà generata dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite applicativo informatico dedicato.

- con specifico riferimento al sistema del c.d. “*safety-car*”, è demandato ad apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare d'intesa con il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del provvedimento, la definizione delle modalità di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare, nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.
- un apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definirà le caratteristiche, le modalità ed i tempi di attuazione della segnaletica, verticale ed orizzontale, da adottare negli svincoli, nelle intersezioni a raso, nelle aree di servizio e di parcheggio e negli accessi presenti nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di possibile imbocco in contromano.
- si demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione delle modalità di riscossione del pagamento e, in particolare, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta, delle esenzioni e dei massimali delle tariffe, previa intesa in sede di Conferenza unificata.
- È prevista l'adozione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata, per individuare le tipologie dei comuni che possono avvalersi della facoltà di porre limiti alla circolazione in ambito urbano, le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni, nonché i parametri di qualità dell'aria cui sono soggette le limitazioni. Il predetto decreto peraltro dovrà indicare gli standard di servizio pubblico da assicurare comunque nelle aree oggetto delle citate limitazioni.
- Il provvedimento di limitazione della circolazione nelle piccole isole sarà adottato dal Presidente della Regione territorialmente competente, sentite le prefetture, anziché dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

5.2 Monitoraggio

Il sistema di monitoraggio fa capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'interno.

Il predetto Ministero provvederà alla verifica degli effetti dell'intervento regolatorio, individuando i benefici da esso prodotti **e le eventuali criticità**, nello specifico a seguito dell'adozione dei decreti legislativi di attuazione delle delega prevista. Soltanto in tale momento, infatti, sarà possibile verificare l'effettivo andamento degli indicatori sopra indicati, come risulterà anche dalle statistiche fornite dagli uffici periferici dello stesso Ministero, **e apportare dei correttivi all'intervento**.

Al fine di verificare l'andamento degli indicatori sopra menzionati, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà con cadenza annuale e, comunque, ogni qualvolta sia necessario in relazione all'esigenza di introdurre nuovi correttivi, a raccogliere informazioni e dati di rilievo dal Ministero dell'Interno, per il tramite delle forze di polizia, da parte dei Comuni, dagli Uffici periferici della motorizzazione, nonché dalle Associazioni di categoria maggiormente rappresentative. Qualora utili, il Ministero si avvarrà altresì dei contributi forniti dalle indagini statistiche dell'Istat.

6. CONSULTAZIONI SVOLTE

6.1 Descrizione delle consultazioni svolte e delle relative modalità di realizzazione

Le consultazioni sono state svolte nel corso dei lavori del tavolo tecnico, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, cui hanno partecipato rappresentanti del Ministero dell'interno, del Ministero dell'Istruzione e della Presidenza del Consiglio dei ministri. Il tavolo, inoltre, ha coinvolto oltre 90 tra esperti e principali associazioni di categoria per ricevere suggerimenti sulle attività da intraprendere.

6.2 Elenco dei soggetti che hanno partecipato alle consultazioni

Le consultazioni sono state rivolte, come anticipato, alle Associazioni di categoria maggiormente rappresentative dei settori nell'ambito dei quali sono emerse le maggiori criticità nell'applicazione del Codice. Fra le altre, si ricordano:

- ACI - Associazione "Guida sicura"
- AFVS - Associazione Familiari e Vittime della Strada
- AIIT - Associazioni Ingegneri Del Traffico E Dei Trasporti
- AIPARK - Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità

- AIVIS - Associazione Italiana Vittime e Infortuni della Strada
- AIVIS - Associazione Italiana Vittime e Infortuni della Strada – Onlus
- ANAV - Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori
- ANCI - Associazione Nazionale Comuni Italiani
- ANCMA - Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori
- ANCSA - Associazione Nazionale Centri Soccorso Autoveicoli
- ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica
- ANIA - Associazioni Nazionale Tra Le Imprese Assicuratrici
- ANITA - Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici
- ASAPS - Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale
- Associazione Nazionale Guardie Ecologiche Volontarie e Protezione Civile
- Associazione Vittime sulle 2 ruote
- Assosegnaletica
- Assosharing
- ASSTRA – Associazione Trasporti
- AVISL- Associazione Vittime Incidenti Stradali sul Lavoro
- Beyond S.r.l.s.
- BOLT
- CNA FITA
- CNEL
- CONFARCA - Confederazione Autoscuole Riunite e Consulenti Automobilistici
- FCI - Federazione Ciclistica Italiana
- FEDERACMA - Federazione Italiana delle Associazioni Nazionali dei Commercianti Macchine e delle Acma Territoriali
- Federispettori
- FEDERUNACOMA - Federazione Nazionale Costruttori Macchine per l’Agricoltura
- FIAB - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
- Movimento diritti dei pedoni
- POLICY SONAR - Political Risk and Public Policy Analysis
- STELLANTIS
- Think Smart Mobility - @MIND Milano Innovation District
- TTS Italia - Associazione Nazionale per la Telematica, i Trasporti e la Sicurezza
- UNASCA - Unione Nazionale Autoscuole Studi Consulenza

- UNRAE - Unione Costruttori Auto Straniere.

6.3 Periodi in cui si sono svolte le consultazioni

Le consultazioni si sono svolte, in particolare, tra il mese di gennaio 2023 ed il mese di aprile 2023. Per facilitare il confronto, per ogni area di intervento è stata predisposta apposita tabella in cui sono stati evidenziati i temi di maggiore interesse.

6.4 Principali risultati emersi dalle consultazioni

Dalle consultazioni è emerso l'unanime assenso riguardo al merito delle modifiche al Codice della Strada recate dal provvedimento in esame. Tutte le parti consultate hanno manifestato condivisione dei contenuti dell'intervento regolatorio in quanto contribuiscono efficacemente al perseguimento degli obiettivi di innalzamento della sicurezza stradale.

Si riportano di seguito, in formato grafico, le principali proposte pervenute.

PROPOSTA	STAKEHOLDER
Relativamente alla definizione di “strada urbana ciclabile” specificare cosa si intende per “priorità per i velocipedi”	Beyond S.r.l.s.
Classificazione dei motociclisti come utenti vulnerabili della strada	- Confindustria ANCMA - Federazione Motociclistica Italiana - “gruppo spontaneo” di motociclisti “Sotto gli occhi di Elena”
Inserire una gerarchia fra gli utenti della strada, in modo da garantire protezione e priorità agli utenti della strada che si trovano in condizioni di vulnerabilità come pedoni e ciclisti	Associazione Lorenzo Guarnieri
Estendere la casa avanzata a motocicli e ai ciclomotori	Confindustria ANCMA
Prevedere l’obbligo per gli enti proprietari di strade di installare appositi segnali verticali e di rilevatori di transito di mezzi pesanti su punti di divieto di circolazione dei suddetti, all’inizio di strade prima di infrastrutture storiche-monumentali, nonché di istituire ZTL e/o isole pedonali nei centri storici, con varchi elettronici, specie in quelli di medie/ridotte estensioni e/o che abbiano strade/vicoli stretti e/o tortuosi	Associazione Nazionale Guardie Ecologiche Volontarie e Protezione Civile
Introdurre il divieto per i veicoli pesanti oltre una certa larghezza o lunghezza di circolare su strade urbane	Associazione Familiari e Vittime della Strada - AFVS
Eliminare la possibilità di prevedere la possibilità per i velocipedi di circolare in senso opposto al senso unico per gli altri veicoli	Beyond S.r.l.s.
Consentire la previsione di ZTL per esclusive finalità di tutela ambientale, inserendo tra i veicoli esentati quelli ad idrogeno	ANCI
Vietare ai monopattini elettrici la circolazione sulle corsie e strade riservate al TPL	ASSTRA

Realizzazione effettiva di un catasto delle strade con accesso pubblico ai dati in esso contenuti ed eliminazione della “frammentazione delle competenze sulle strade”.	“gruppo spontaneo” di motociclisti “Sotto gli occhi di Elena”
Installare guardrail cd. “salvamotociclisti”	“gruppo spontaneo” di motociclisti “Sotto gli occhi di Elena”
<ul style="list-style-type: none"> • Introdurre segnaletica stradale più visibile dedicata all’utenza debole. • Creare presso il MIT un catasto digitale aggiornato del patrimonio per la segnaletica orizzontale e verticale. • Obbligare gli enti proprietari delle strade a istituire il proprio Catasto Digitale. • Richiedere e far aggiornare Piani di Segnalamento congrui e coerenti con quanto prevede il Codice della Strada. 	Assosegnaletica
Introdurre nuove norme e tecnologie per la segnaletica orizzontale e verticale, con particolare riferimento ai punti critici della rete (ad es. attraversamenti pedonali), con l’adozione di nuovi materiali e vernici per migliorare la durabilità e la visibilità nelle ore notturne e/o di scarsa visibilità e di tecnologia avanzata e intelligente per cartelli e semafori (ad es. ricorso alla tecnologia a luci led, etc.)	Associazione “Guida sicura” - ACI
Introdurre la possibilità che i Pannelli a Messaggio Variabile contengano segnali di prescrizione, oltre a quelli di informazione, e conseguentemente di contemplare l’applicazione di sanzioni qualora siano violati i relativi contenuti prescrittivi	ANITA
Istituire una segnaletica di direzione degli itinerari ciclabili	FIAB - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
Sostituire il termine “velocipede” con quello di “bicicletta”	FIAB - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
Relativamente all’uso di monopattini e biciclette, prevedere come e dove si utilizzano, gli obblighi assicurativi, la possibilità	- Associazione “Guida sicura” - ACI

di identificazione e/o targhino anche con soluzioni innovative (ad es. blockchain, etc.)	- Associazione italiana familiari e vittime della strada
Introdurre l'obbligo di assicurazione per i monopattini elettrici	ANCI
Introduzione progressiva di forme di identificazione del mezzo e di assicurazione e di norme limitative della circolazione nelle strade extraurbane con l'obbligo di possesso di documento identificativo nell'atto della conduzione. Prevedere che le società di sharing forniscano, in via volontaria, caschi anche ai maggiorenti richiedenti. Introdurre meccanismi sanzionatori più gravi di contrasto alla cd. sosta selvaggia, a partire da meccanismi inibitori al noleggio in caso di reiterazione dell'infrazione e meccanismi sanzionatori anche a carico delle società di sharing, in caso di reiterata violazione delle norme sulla sosta regolare.	CNEL
Prevedere casco obbligatorio per i ciclisti da 0 a 14 anni ed obbligatorio indipendentemente dall'età per i monopattini a motore	Associazione Vittime sulle 2 ruote
Introduzione dell'obbligo del casco per i monopattini elettrici	AIIT - Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti
Nell'introdurre disposizioni restrittive in materia di micromobilità, come l'obbligo di casco, sarebbe opportuno distinguere tra mezzi in sharing e mezzi privati, prevedendo, eventualmente, misure restrittive solo per questi ultimi, considerata la disciplina amministrativa collegata alle autorizzazioni per la mobilità in sharing	BOLT
Regolamentare la circolazione di bici, monopattini ecc., con elementi di identificazione e garanzie di assicurazione. In particolare, bici e monopattini elettrici.	- A.I.V.I.S. - Associazione Italiana Vittime e Infortuni della Strada - Associazione italiana familiari e vittime della strada

Limitare la possibilità di utilizzo in contromano delle corsie ciclabili alle sole "zone 30"	AIIT - Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti
Prevedere sanzioni a chi vende mezzi con caratteristiche tecniche non conformi alla normativa vigente	Assosharing
Aggiornare la definizione di bicicletta e i limiti di potenza delle cargo-bike	Confindustria ANCMA
Garantire l'attuazione della normativa sulla revisione delle macchine agricole e delle macchine agricole eccezionali, nonché uniformare la periodicità delle revisioni a quelle dei mezzi pesanti	CNA FITA
Emanare il decreto attuativo sulla revisione delle macchine agricole. Introdurre incentivi pubblici che puntino a favorire il rinnovo di macchine agricole particolarmente vetuste. Allineare il Cds ai recenti regolamenti comunitari di omologazione ai quali le macchine agricole devono conformarsi	FEDERUNACOMA
Aggiornare il regolamento relativamente all'impianto luci delle biciclette, aumentando le potenze di illuminazione in linea con i prodotti attualmente commercializzati	Confindustria ANCMA
Luci intermittenti obbligatorie anteriori e posteriori per i ciclisti	Federazione Ciclistica Italiana
Rendere obbligatorio l'uso di sistemi di assistenza alla guida (ADAS), anche per i veicoli non nuovi (freno automatico di emergenza, antilock, etc.)	Associazione "Guida sicura" - ACI
Prevedere l'inserimento delle specifiche dei dispositivi ADAS all'interno delle carte di circolazione delle autovetture	- UNRAE - Associazione italiana familiari e vittime della strada
Introdurre l'obbligo per i veicoli pesanti e autoarticolati di dotazioni di visibilità "anti angoli ciechi"	Associazione Familiari e Vittime della Strada - AFVS
Rendere obbligatori sensori laterali obbligatori per tutti i mezzi di lunghezza superiore a m 7, che segnalano la presenza di un ostacolo al conducente del mezzo.	Associazione Vittime delle 2 ruote

Rendere obbligatorio per tutti i veicoli in circolazione con peso totale a pieno carico superiore a 3,5 ton. di munirsi di apposita segnaletica indicante gli angoli ciechi. Prevedere l'obbligo per tutti i veicoli di nuova immatricolazione a quattro e più ruote di installare una camera car ossia una telecamera che registra tutti i movimenti frontali del veicolo	
In caso di installazione di sistemi di riqualificazione elettrica prevedere il nulla osta del Costruttore del veicolo in modo da assicurare elevati standard di sicurezza su strada	UNRAE
Abrogare il comma 2 dell'art. 240 regolamento di esecuzione del Cds in materia di requisiti dei titolari delle imprese e dei responsabili tecnici, ponendo limiti all'attività dei responsabili tecnici.	Federispettori
Consentire alle imprese autorizzate l'espletamento delle revisioni anche sui veicoli adibiti al trasporto merci deperibili in regime di temperatura controllata (ATP), attualmente esclusi	Federispettori
Integrare l'attuale sistema di revisione delle autovetture, combinandolo con quello dei richiami di sicurezza	UNRAE
Inserimento nel Cds delle varie tipologie di mobilità in sharing con l'introduzione dell'art. 84bis "Locazione senza conducente in condivisione, cd.sharing"	Assosharing
Relativamente all'attività di noleggio con conducente, modificare il sistema sanzionatorio per le violazioni amministrative, individuando sanzioni efficaci, dissuasive e proporzionate alla gravità della violazione, anche al fine di contrastare l'esercizio non autorizzato del servizio di trasporto pubblico, demandando la competenza per l'irrogazione delle sanzioni amministrative agli enti locali	CNA FITA
Prevedere l'obbligo di targatura dei monopattini e delle biciclette elettriche, attraverso procedure minimamente onerose e snelle curate dai consulenti automobilistici	Unasca - Confarca

Prevedere l'obbligo di targatura dei monopattini e delle biciclette elettriche	AIIT - Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti
Certificato di idoneità alla guida dei monopattini e delle bici elettriche, attraverso un corso di formazione svolto presso le autoscuole, come già avveniva in passato con il certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori (c.d. patentino).	Unasca - Confarca
Formazione teorica obbligatoria, per la consapevolezza dei rischi connessi alla circolazione stradale, svolta presso le autoscuole, propedeutica all'esame di teoria	Unasca - Confarca
Relativamente alle abilitazioni professionali per i conducenti, abbassare le età previste per la guida dei mezzi adibiti al trasporto di persone (attualmente 21 e 23 anni in funzione delle caratteristiche dei veicoli e della lunghezza delle linee) e ricondurle alla disciplina unionale (18 e 20 anni in presenza di corsi di specifica formazione)	ASSTRA
In tema di formazione dei conducenti, prevedere corsi di guida sicura (autorizzati dal MIT) per i neopatentati per guidare veicoli con potenza superiore a 70 CV o 55 KW/t	Associazione "Guida sicura" - ACI
Revisione dei programmi per il rilascio della patente per adeguarli sia alle nuove regole che alle nuove tecnologie presenti nei veicoli	Associazione "Guida sicura" - ACI
Negli esami di idoneità per il conseguimento della patente introdurre quiz sul comportamento da tenere in presenza di ciclisti nelle domande per la patente	Federazione Ciclistica Italiana
Integrare i quiz per il conseguimento della patente con inserimento delle regole dei nuovi mezzi di mobilità innovativa	Assosharing
Prevedere, ai fini del rilascio della patente, la conoscenza dettagliata delle cause e delle tipologie degli incidenti e la percezione del rischio, attraverso un corso obbligatorio sulla sicurezza stradale	A.I.V.I.S. - Associazione Italiana Vittime e Infortuni della Strada
Rendere obbligatoria, in caso di recidiva e a spese del conducente, l'installazione sui veicoli di dispositivi di tipo	- CNEL.

alcolock per impedire l'accensione del veicolo al superamento di un tasso di alcolemia prestabilito.	“gruppo spontaneo” di motociclisti “Sotto gli occhi di Elena” - UNRAE
Introdurre un sistema di crediti formativi obbligatori al fine di mantenere la licenza di guida. Si suggerisce inoltre che l' idoneità alla guida venga data dal medico di base che certifichi, come nel caso del porto d'armi, che il paziente non fa uso abituale di droghe o di farmaci che non sono compatibili alla guida. Identificare un'età di uscita dopo la quale non è più possibile ottenere una licenza di guida	Associazione Lorenzo Guarnieri
Rivedere il sistema della patente a punti, eliminando il sistema premiale dei punti accreditati per mancata violazione delle norme.	ASAPS
Rimodulazione dell'entità della perdita dei punti della patente in base alla gravità della trasgressione e sia definitiva	Associazione italiana familiari e vittime della strada
Prevedere la possibilità di consentire il recupero dei punti patente ai soggetti frequentanti i corsi di guida sicura avanzata.	Confindustria ANCMA
Prevedere la possibilità di consentire il recupero dei punti patente ai soggetti frequentanti i corsi di guida sicura avanzata.	Federazione Motociclistica Italiana
Aumentare “zone 30” nelle città	- Federazione Ciclistica Italiana - BOLT - Associazione italiana familiari e vittime della strada
Aumento delle sanzioni relative al mancato rispetto dei limiti di velocità	- Federazione Ciclistica Italiana - ANCI
Favorire i controlli automatici sulla velocità, diffondendo il nuovo sistema “ISA” (Intelligent Speed Adaptation), previsto dal regolamento UE come obbligatorio dal 2022 nelle nuove	Associazione Lorenzo Guarnieri

immatricolazioni) facendo in modo che sia possibile renderlo obbligatorio per l'accesso in aree urbane selezionate. Ridurre dei limiti di velocità in ambito urbano	
Aumentare la possibilità di uso degli autovelox	ASAPS
Annullare il preavviso per le postazioni autovelox	Associazione italiana familiari e vittime della strada
Fare chiarezza sulle terminologie di omologazione / approvazione dei sistemi per il rilevamento della velocità	- ANCI - TTS Italia - Associazione Nazionale per la Telematica, i Trasporti e la Sicurezza
Aggiornare i limiti di velocità, rendendoli dinamici, e, quindi, con la possibilità di variarli secondo le tratte/zone e le fasce orarie durante le quali si percorrono (per esempio limiti di velocità ridotti negli orari di ingresso/uscite delle scuole) e relativamente alle condizioni effettive del traffico	TTS Italia - Associazione Nazionale per la Telematica, i Trasporti e la Sicurezza
Rimodulare i limiti di velocità con una più scrupolosa classificazione stradale secondo ubicazione della strada e morfologia. Abrogare il limite di 70 km/h in città e la possibilità di arrivare a 150 km/h in determinate autostrade. Introdurre limiti ridotti e differenziati per i neopatentati	Associazione Familiari e Vittime della Strada - AFVS
Prevedere il rallentamento dei mezzi motorizzati dove non siano presenti infrastrutture ciclabili	FIAB - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
Obbligo di tenere una distanza di almeno 1,5 m dai velocipedi in fase di sorpasso	Federazione Ciclistica Italiana
Istituire il divieto di sorpasso di un velocipede a una distanza laterale minima inferiore a 1,5 m	- FIAB - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta - Associazione Vittime sulle 2 ruote
Necessario prevedere la possibilità per i comuni di installare appositi dispositivi di controllo della sosta sugli stalli per la ricarica dei veicoli elettrici e, al contempo, che consentano l'immediata contestazione della violazione, così da disincentivarne l'occupazione abusiva	Policy Sonar

<p>Adeguare il Codice della Strada per permettere un allineamento fra l'uso delle nuove tecnologie digitali e le esigenze funzionali della sosta e della mobilità urbana.</p> <p>Introdurre una revisione degli importi delle sanzioni per la sosta irregolare applicando una correlazione fra la tariffa della sosta e il costo della sanzione.</p> <p>Introdurre la facoltà di implementare usi variabili degli stalli di sosta per veicoli diversi e funzioni diverse in orari diversi e con tariffe variabili o dinamiche.</p> <p>Introdurre nel testo del Codice della Strada la previsione che la sosta è una parte integrante del sistema della mobilità urbana e specificare che per corrispettivo della sosta si intende il pagamento di una tariffa</p>	AIPARK
<p>Inasprire le sanzioni pecuniarie e accessorie per la sosta selvaggia</p>	ANCI
<p>Prevedere l'obbligo di preavviso per la contestazione del divieto di sosta</p>	ASAPS
<p>Prevedere la possibilità di montare sulle autovetture accessori mobili per portare cose (biciclette, sci, valige, etc.) fissati alla parte posteriore del veicolo, muniti di luci posteriori di stazionamento, frecce e freni, targa ripetitrice, a condizione che non venga superato il limite massimo consentito per la classe del veicolo</p>	ANITA
<p>Prevedere sui veicoli superiori alle 3,5 tonnellate adibiti al trasporto di materiali pericolosi l'obbligo di installazione dei seguenti sistemi anticollisione ADAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Avviso di superamento involontario della corsia (LDW – Lane Departure Warning): informa il guidatore del superamento involontario (senza attivare gli indicatori di direzione) della corsia di marcia. 2. Avviso di collisione imminente con altri veicoli (FCW – Forward Collision Warning): informa di una imminente collisione frontale con un veicolo o un motociclo, sia in 	Think Smart Mobility @MIND Milano Innovation District

<p>autostrade che aree urbane, fino a 2.5 secondi prima della collisione, fornendo il tempo necessario per reagire.</p> <p>3. Avviso di collisione imminente con pedoni e ciclisti (VRUCW – Vulnerable Road Users Collision Warning): informa di una imminente collisione frontale con pedoni o ciclisti, in aree urbane, fino a 2.5 secondi prima della collisione, fornendo il tempo necessario per reagire</p>	
Prevedere l'obbligo di utilizzo di giubbotti di protezione con air-bag per i motocilisti sulle autostrade e le strade di tipo B e di tipo D, introducendo incentivi per l'acquisto	AIIT - Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti
Prevedere la responsabilità oggettiva del conducente per il mancato uso delle cinture di sicurezza da parte dei passeggeri e del casco in moto	ASAPS
Aumento delle sanzioni relative al mancato rispetto del divieto di uso di cellulari e altri apparecchi che limitano l'attenzione del guidatore	- Federazione Ciclistica Italiana - Associazione Familiari e Vittime della Strada - AFVS
Sospendere la patente sin dalla prima distrazione alla guida	Associazione italiana familiari e vittime della strada
<p>Inasprire le sanzioni pecuniarie per l'utilizzo del cellulare alla guida:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prevedere la sanzione accessoria della sospensione della patente fin dalla prima violazione; - introdurre l'incremento dei punti della patente da decurtare per questa fattispecie (8 punti alla prima e 10 punti alla seconda violazione) 	ANCI
Inasprire le sanzioni per l'utilizzo del cellulare alla guida	A.V.I.S.L. Associazione Vittime Incidenti Stradali sul Lavoro
Aumentare le sanzioni amministrative relative alla violazione delle disposizioni in materia di distrazione alla guida e introdurre sanzioni accessorie con perdita di 8 punti per uso del	ASAPS

cellulare (prima violazione) o 15 punti (dalla seconda violazione).	
Consentire la circolazione di motocicli di cilindrata pari o superiore a 125 cc sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali	Federazione Motociclistica Italiana
Introdurre l'art. 182-bis che preveda la circolazione di biciclette, ciclomotori e motocicli nelle corsie riservate ai mezzi pubblici, con ordinanza adottata ai sensi dell'art. 7, comma 1, del Cds e previa valutazione delle condizioni di sicurezza, la circolazione delle biciclette, dei ciclomotori e dei motocicli	Confindustria ANCMA
La casa avanzata deve essere prevista solo nel caso in cui, dopo l'intersezione, svoltando a sinistra vi sia nuovamente una pista ciclabile così da poter dare continuità e permettere alle utenze deboli di spostarsi sul lato sinistro prima del semaforo verde per evitare conflitti con il traffico veicolare. Il distanziamento delle 2 fasce di arresto che identificano la "casa avanzata" non deve essere superiore a 2 m.	Beyond S.r.l.s.
<ul style="list-style-type: none"> • Previsione di un DM del MIT contenente linee guida sull'applicazione delle disposizioni inerenti alla "casa avanzata". • Limitare la micro-mobilità alle sole strade urbane locali e di quartiere e introduzione di appositi sistemi di segnalamento. • Introdurre l'obbligo di limite di velocità massimo per i monopattini elettrici (es. 10 km/h) in aree ad uso promiscuo (spazi pedonali, piste ciclabili). • Disciplinare gli attraversamenti stradali utilizzabili da parte di monopattini elettrici. 	AIIT - Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti
Aumentare le sanzioni per chi altera il motore elettrico e introdurre l'obbligo di assicurazione	- ASAPS - Associazione italiana familiari e vittime della strada
Divieto per i ciclisti di utilizzare strade ad alto scorrimento	Federazione Ciclistica Italiana

Possibilità sulle altre strade di pedalare massimo in due affiancati formando un gruppo massimo di 6 metri	Federazione Ciclistica Italiana
Introdurre l'obbligo per i ciclisti, quando in gruppo sulla pubblica via, di incolonnarsi nel senso di marcia e divieto di circolare su strade extraurbane	Associazione Familiari e Vittime della Strada - AFVS
Introdurre l'obbligo per i ciclisti e utenti in monopattino di vestiario in grado di segnalare la presenza in strada (gilet catarifrangente) e caschetto	Associazione Familiari e Vittime della Strada - AFVS
Aumento delle sanzioni relative all'uso di alcol e di sostanze stupefacenti	- Federazione Ciclistica Italiana - Associazione Familiari e Vittime della Strada - AFVS - ANCI
Introdurre la possibilità per le forze di polizia di effettuare accertamenti più rapidi sul fluido salivare anziché sulla mucosa del cavo orale. Aumentare la dotazione di etilometri.	ASAPS
In caso di guida sotto l'effetto di alcol e sostanze stupefacenti prevedere sequestro amministrativo con affidamento temporaneo a depositaria giudiziaria della durata di almeno 30 giorni, senza oneri per l'Erario	Associazione Nazionale Centri Soccorso Autoveicoli
Rendere obbligatorio l'installazione e l'uso dell'alcol-lock per chi è già stato sanzionato per guida sotto l'effetto di alcol e, relativamente all'uso di sostanze stupefacenti, inserire dei valori soglia per le varie sostanze come nell'antidoping nello sport, al fine di evitare, in fase di controllo, la necessaria valutazione di un medico	- Associazione Lorenzo Guarnieri - UNRAE
Relativamente al CUDE, prevedere che la targa del veicolo a servizio della persona invalida titolare dell'autorizzazione debba essere preventivamente comunicata al comune di competenza secondo le modalità da questo previste	ANCI
Rendere obbligatori per i pedoni, in casi di scarsa visibilità, i giubbotti catarifrangenti	Associazione italiana familiari e vittime della strada

Equiparazione tra monopattini in sharing e privati attraverso l'introduzione dell'assicurazione obbligatoria con conseguenti maggiori controlli.	Assosharing
- Estensione dei controlli automatici a distrazione, mancata precedenza e altre violazioni pericolose. - Aggiungere specificamente la tutela delle utenze più vulnerabili in quanto tale tra i presupposti legittimanti, relativamente alle sole strade urbane, per ottenere l'autorizzazione del Prefetto all'installazione di dispositivi cd. 'autovelox'	ANCI
Introdurre l'educazione civica e stradale come materia di studio nelle scuole primarie e secondarie, con formazione specifica dei docenti e degli studenti	Associazione "Guida sicura" - ACI
Aumento delle sanzioni minime	A.I.V.I.S. - Associazione Italiana Vittime e Infortuni della Strada
Equiparare l'omicidio ad opera di un natante all'omicidio stradale	A.V.I.S.L. Associazione Vittime Incidenti Stradali sul Lavoro
Rivisitare la norma sull'omicidio stradale, modificando la norma nella parte in cui prevede un'abnorme penalizzazione del soggetto coinvolto nell'incidente, qualora l'evento sia dovuto a fatti da lui non prevedibili. Modificare l'attuale disciplina relativa alle lesioni personali, che introduce automatismi sproporzionati.	CNA FITA

La maggior parte delle proposte pervenute è stata recepita. Il mancato accoglimento di talune altre proposte è stato giustificato da:

- l'elevato tecnicismo delle proposte, che troverebbero più adeguata collocazione in fonti secondarie (ad esempio, il regolamento attuativo del Codice);
- la loro estraneità al Codice della strada, interessando corpi normativi differenti;
- la necessità di bilanciare interessi contrapposti;

- la necessità di un maggior approfondimento o di una visione organica della materia, ritenendosi più opportuna una loro adozione al momento dell'attuazione della delega prevista nella legge.

Per le ragioni sopra specificate, si ritiene che l'intervento normativo predisposto sia il più adeguato e proporzionato al conseguimento degli obiettivi di sicurezza stradale, coniugando in maniera equilibrata gli interessi dei cittadini, delle associazioni di categoria e delle amministrazioni coinvolte nell'adozione e attuazione del provvedimento.

7. PERCORSO DI VALUTAZIONE

Il tavolo tecnico, nell'ambito dei cui lavori sono state svolte le consultazioni con le Associazioni di categoria maggiormente rappresentative dei settori e durante i quali sono emerse le maggiori criticità nell'applicazione del Codice, ha provveduto ad individuare i contenuti dell'intervento regolatorio.

I contenuti dell'intervento costituiscono, pertanto, la sintesi delle analisi condotte dal predetto tavolo tecnico. Nella individuazione di detti contenuti non sono state incontrate specifiche difficoltà, essendo stato unanime il consenso in ordine alle finalità da perseguire. Non è stato inoltre necessario richiedere consulenze esterne.

DISEGNO DI LEGGE

—

TITOLO I

DEGLI ILLECITI, DELLE SANZIONI, DELLA FORMAZIONE E DEL RAFFOR- ZAMENTO DEL CONTROLLO

CAPO I

DELLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA O DOPO AVER ASSUNTO SOSTANZE STU- PEFACENTI

Art. 1.

(Modifiche al codice della strada e al codice penale in materia di guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 186, dopo il comma 9-*bis* sono aggiunti i seguenti:

« 9-*ter*. Nei confronti del conducente condannato per i reati di cui al comma 2, lettere b) e c), è sempre disposto che sulla patente rilasciata in Italia siano apposti i codici unionali “LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 68. Niente alcool” e “LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436”, di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006. Tale prescrizione permane sulla patente, salva maggiore durata imposta dalla commissione medica di cui all'articolo 119 in occasione della conferma di validità, per un periodo di almeno due anni nei casi previsti dal comma 2, lettera b), e di almeno tre anni per quelli di cui al comma 2, lettera c), del presente articolo, decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna. In caso di condanna per i reati

di cui al comma 2, lettere *b*) o *c*), il prefetto dispone l'obbligo della revisione della patente di guida, ai sensi dell'articolo 128, allo scopo di consentire l'adeguamento della patente alla prescrizione di cui al presente comma. Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbiano acquisito residenza in Italia, si applicano, in ogni caso, le disposizioni dell'articolo 136-*bis*, comma 4, secondo periodo.

9-quater. Le sanzioni previste dal comma 2, lettere *a*), *b*) e *c*), sono aumentate di un terzo nei confronti del conducente che si trovi nelle condizioni di cui al comma *9-ter*. Ferme restando le sanzioni previste dall'articolo 125, comma *3-quater*, le sanzioni di cui al comma 2, lettere *a*), *b*) e *c*), del presente articolo sono raddoppiate nel caso in cui il dispositivo di blocco di cui all'articolo 125, comma *3-ter*, sia stato alterato o manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i relativi sigilli »;

b) all'articolo 187:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti »;

2) al comma 1, le parole: « in stato di alterazione psico-fisica » sono soppresse;

3) al comma *1-bis*, le parole: « in stato di alterazione psico-fisica » sono soppresse;

4) al comma 2, le parole: « agli accertamenti di cui al comma 3 » sono sostituite dalle seguenti: « agli accertamenti di cui ai commi *2-bis* e 3 »;

5) il comma *2-bis* è sostituito dal seguente:

« *2-bis.* Quando gli accertamenti di cui al comma 2 danno esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i con-

ducenti ad accertamenti tossicologici analitici su campioni di fluido del cavo orale, prelevati secondo le direttive fornite congiuntamente dal Ministero dell'interno e dal Ministero della salute. Gli accertamenti tossicologici sui campioni di fluido del cavo orale prelevati sono compiuti da laboratori certificati, in conformità ai metodi applicati per gli accertamenti tossicologici forensi. Le disposizioni del presente comma si applicano anche in caso di incidente, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso »;

6) al comma 3, le parole: « qualora non sia possibile effettuare il prelievo a cura del personale sanitario ausiliario delle forze di polizia » sono sostituite dalle seguenti: « qualora non sia possibile effettuare il prelievo di campioni di fluido del cavo orale »;

7) il comma 5-*bis* è sostituito dal seguente:

« 5-*bis*. Qualora l'esito degli accertamenti di cui ai commi 2-*bis*, 3, 4 e 5 non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono disporre il ritiro della patente di guida fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni, impedendo immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Si applicano le disposizioni dell'articolo 216 in quanto compatibili. La patente ritirata è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore »;

8) dopo il comma 5-*bis* è inserito il seguente:

« 5-*ter*. Qualora non sia possibile per qualsiasi motivo procedere agli accerta-

menti di cui ai commi 2-*bis*, 3, 4 e 5 e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono impedire immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Il prefetto, sulla base dell'esito positivo degli accertamenti qualitativi di cui al comma 2, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida positivo ai predetti accertamenti qualitativi si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4, attesti l'inedoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data di adozione del provvedimento di revoca »;

9) il comma 6 è sostituito dal seguente:

« 6. Il prefetto, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-*bis* ovvero della certificazione rilasciata dalle strutture sanitarie di cui ai commi 3, 4 e 5, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida che ha guidato dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni, e dispone, in via cautelare, la sospensione della patente fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui

l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4, attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data del provvedimento di revoca »;

10) dopo il comma 6 sono inseriti i seguenti:

« *6-bis.* Il conducente minore degli anni ventuno, nei confronti del quale siano stati accertati i reati di cui ai commi 1 e 8, se non ne sia già titolare al momento del fatto di reato, non può conseguire una patente di guida, neanche per conversione di patente rilasciata all'estero ai sensi dell'articolo 136, prima del compimento del ventiquattresimo anno di età. Qualora, al momento della commissione dei reati di cui ai commi 1 e 8 del presente articolo, il conducente sia munito di autorizzazione a esercitarsi ai sensi dell'articolo 122, le disposizioni relative alla sospensione e alla revoca della patente previste dal presente articolo si applicano anche all'autorizzazione all'esercizio di guida e l'interessato non può conseguire una nuova autorizzazione a esercitarsi fino al compimento del ventiquattresimo anno di età.

6-ter. Fermo restando quanto previsto dal comma *6-bis*, quando i reati di cui ai commi 1 e 8 sono commessi da persona non munita di patente di guida, in luogo della sospensione cautelare della patente ai sensi dell'articolo 223 si applica il divieto di conseguirla, anche per conversione di patente rilasciata all'estero di cui all'articolo 136, per una durata corrispondente a quella della sospensione che sarebbe stata disposta nei confronti di persona munita di patente di guida. Per i medesimi reati di cui al primo periodo, commessi da persona non munita di patente di guida, quando ai sensi delle disposizioni del presente articolo dovrebbero essere disposte le sanzioni amministrative accessorie della sospensione della patente di guida o della revoca di essa, in luogo di tali sanzioni si applica il divieto di conseguire la patente, rispettivamente, per un periodo corrispondente alla durata della sospensione o per i tre

anni successivi all'accertamento dei predetti reati.

6-quater. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 126, nei casi in cui sia stata disposta la visita medica ai sensi dei commi 6 e 8 del presente articolo, qualora il conducente sia ritenuto idoneo alla guida, la durata della validità della patente non può essere superiore a un anno. Alla successiva conferma, la durata della validità della patente non può eccedere tre anni e cinque anni alle conferme successive »;

11) al comma 8, le parole: « si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 » sono sostituite dalle seguenti: « si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 e dispone, in ogni caso, la sospensione della patente, in via cautelare, fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento ».

2. Al codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589-*bis*, il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da otto a dodici anni »;

b) all'articolo 590-*bis*, il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, cagioni per colpa a taluno una lesione personale, è punito con la reclusione da tre a cinque anni per le lesioni gravi e da quattro a sette anni per le lesioni gravissime ».

Art. 2.

(Modifiche al codice della strada concernenti l'uso del dispositivo alcolock)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 125, dopo il comma 3-*bis* sono inseriti i seguenti:

« 3-*ter*. I titolari di patente rilasciata in Italia, recante i codici unionali "LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, possono guidare, nel territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N solo se su questi veicoli è stato installato, a loro spese, ed è funzionante un dispositivo che impedisca l'avviamento del motore nel caso in cui il tasso alcolemico del guidatore sia superiore a zero. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 75, comma 3-*bis*, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono determinate le caratteristiche del dispositivo di blocco, le modalità di installazione e le officine autorizzate al montaggio dello stesso. Ogni dispositivo deve essere munito di un sigillo che ne impedisca l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione.

3-*quater*. Fuori dei casi previsti dall'articolo 186, il titolare di patente di guida recante i codici unionali relativi a "LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che circola su strada in condizioni diverse da quelle indicate dai medesimi codici unionali, è soggetto alle sanzioni di cui ai commi 3 e 5 del presente articolo. Le stesse sanzioni, in misura dop-

pia, si applicano quando il titolare di patente italiana sulla quale sono stati apposti i citati codici unionali 68 e 69 circola nel territorio nazionale alla guida di un veicolo a motore sprovvisto del dispositivo di blocco di cui al comma 3-ter ovvero con dispositivo alterato, manomesso, non funzionante o dal quale siano stati rimossi i prescritti sigilli apposti al momento dell'installazione ».

CAPO II

DELLA SOSPENSIONE DELLA PATENTE DI GUIDA

Art. 3.

(Modifiche al codice della strada relative all'inserimento della sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché aggravamento delle sanzioni per condotte lesive della sicurezza stradale)

1. Dopo l'articolo 218-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« Art. 218-ter. — *(Sospensione della patente in relazione al punteggio)* — 1. Nei confronti dei conducenti di veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, oltre all'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, si applica altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida, nella misura determinata dai commi 2 e 3, quando, al momento dell'accertamento delle seguenti violazioni, dall'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 risulta che il punteggio attribuito alla patente posseduta è inferiore a venti punti per effetto delle decurtazioni subite:

a) articolo 6, comma 4, lettera b), per le violazioni concernenti il mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto di sorpasso;

b) articolo 142, comma 8, nei soli casi di superamento dei limiti massimi di velocità di oltre 20 km/h e di non oltre 40 km/h;

- c) articolo 143, comma 11;
- d) articolo 145, comma 10;
- e) articolo 146, comma 3;
- f) articolo 147, comma 5;
- g) articolo 148, comma 15, per la violazione dei commi 2, 3, 8 e 9-bis;
- h) articolo 149, comma 5;
- i) articolo 154, comma 7 e comma 8, per la violazione dei commi 1 e 3;
- l) articolo 171, comma 2;
- m) articolo 172, commi 10 e 11;
- n) articolo 174, commi 6, 7, terzo periodo, e 11, ultimo periodo;
- o) articolo 176, commi 1, lettera b), 2, lettera a), 5, 7 e 8;
- p) articolo 186-bis, comma 2;
- q) articolo 191, comma 4.

2. La sospensione breve di cui al comma 1 è disposta:

a) per un periodo di sette giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a venti punti ma pari almeno a dieci punti;

b) per un periodo di quindici giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a dieci punti.

3. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni degli articoli 222 e 223, la durata della sospensione prevista dalle lettere a) e b) del comma 2 del presente articolo è raddoppiata quando il conducente abbia provocato un incidente stradale, compreso il caso in cui tale evento consista nella fuoriuscita dalla sede stradale senza coinvolgimento di altre persone o cose diverse dal conducente e dal suo veicolo.

4. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai conducenti titolari di patenti rilasciate all'estero che commettono alcuna delle violazioni di cui al comma 1 nel territorio dello Stato, considerando,

come presupposto ai fini dell'applicazione delle medesime disposizioni, un punteggio di almeno un punto di penalizzazione nella banca dati prevista dall'articolo 6-ter del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214. Ai medesimi conducenti si applica la sospensione breve di cui al comma 2, lettera *a*), se al momento dell'accertamento risulta nei confronti del medesimo conducente un punteggio compreso tra uno e dieci punti, ovvero quella di cui al comma 2, lettera *b*), se risulta un punteggio superiore a dieci punti.

5. Si applicano le disposizioni dell'articolo 218, commi 1 e 2, secondo, terzo, quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo periodo, in quanto compatibili, ai soli fini del rilascio del permesso di guida ivi indicato, al quale provvede il responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione. In deroga alle disposizioni del comma 2 dell'articolo 218, la sospensione della patente prevista dal presente articolo non è subordinata all'adozione di un provvedimento di sospensione da parte del prefetto. La patente ritirata dall'agente od organo di polizia è conservata presso l'ufficio o comando da cui dipende l'accertatore ed è restituita all'interessato o a un suo delegato al termine del periodo di sospensione. Il periodo di sospensione decorre dal giorno del ritiro della patente. Avverso il ritiro della patente è ammessa opposizione ai sensi dell'articolo 205.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano solo nei confronti dei conducenti che sono stati identificati nel momento in cui è stata commessa la violazione. Qualora il ritiro della patente non sia stato effettuato per qualsiasi causa, il periodo di sospensione decorre dalla data di contestazione o notificazione del verbale di accertamento della violazione da cui la sospensione consegue.

7. La sospensione è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 a cura dell'ufficio o comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione.

8. Chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente prevista dai commi 2, lettere *a)* e *b)*, e 3 circola abusivamente, è punito con le sanzioni di cui al comma 6 dell'articolo 218. Le medesime sanzioni si applicano, nei casi previsti dal comma 5, nei confronti di chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente, circola abusivamente avvalendosi del permesso di guida di cui all'articolo 218, comma 2, in violazione dei limiti previsti dal permesso stesso.

9. Quando una delle violazioni di cui al comma 1 è commessa più volte dallo stesso soggetto nel corso di un biennio, le disposizioni del presente articolo si applicano solo se la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente non è già prevista per le violazioni indicate nello stesso comma 1 ».

2. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 142, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Se la violazione è commessa all'interno del centro abitato e per almeno due volte nell'arco di un anno, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 271 a euro 1.084 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni »;

b) all'articolo 173, comma 3-*bis*:

1) al primo periodo, le parole: « da euro 165 a euro 660 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 422 a euro 1.697 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi »;

2) il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 644 a euro 2.588 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi »;

c) alla tabella dei punteggi prevista all'articolo 126-*bis*, il capoverso « Art. 173 »

è sostituito dal seguente: « Art. 173, comma 3 – 8; Comma 3-*bis*, primo periodo – 5; Comma 3-*bis*, secondo periodo – 10 ».

CAPO III

DELLA FORMAZIONE E DEL RAFFORZAMENTO DEL CONTROLLO

Art. 4.

(Promozione dell'attività formativa nelle scuole)

1. All'articolo 230 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2-*bis* è aggiunto il seguente:

« 2-*ter*. La partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie determina l'attribuzione, all'atto del rilascio della patente, del credito di due punti ai sensi dell'articolo 126-*bis* sulle tipologie di patenti di cui all'articolo 115, comma 1, lettere *b*) e *c*). Con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, sono individuati i soggetti formatori tra gli enti e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale e sono definite le modalità per lo svolgimento dei corsi extracurricolari di cui al primo periodo e per la relativa certificazione ».

Art. 5.

(Limitazioni per i neopatentati)

1. All'articolo 117, comma 2-*bis*, primo periodo, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « per il primo anno » sono sostituite dalle seguenti: « per i primi tre anni ».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano ai titolari di patenti di guida conseguite a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 6.

(Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 142:

1) al comma 1, secondo periodo, le parole: « debitamente omologate » sono sostituite dalle seguenti: « , debitamente omologate o, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico, approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, »;

2) al comma 6, dopo le parole: « debitamente omologate » sono inserite le seguenti: « o, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico, approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti »;

b) all'articolo 198, comma 1, dopo le parole: « diverse disposizioni » sono inserite le seguenti: « , relativamente a un unico tratto stradale, compreso tra due intersezioni, o sezione stradale, »;

c) all'articolo 198, dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-bis. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-bis, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada soggetto a una stessa limitazione o a uno stesso divieto, attraverso dispositivi di controllo da remoto delle violazioni, di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario, anche nel caso in cui siano previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata nonché nel caso in cui una fascia oraria di vigenza termini il giorno successivo.

2-ter. Il controllo in uscita con i dispositivi di cui all'articolo 201, comma 1-bis, lettera g), nel caso di divieti e limitazioni variabili nel tempo, può essere attivato solo in condizioni di regolare circolazione al-

l'interno degli ambiti controllati e in ogni caso deve essere disattivato qualora eventi eccezionali e straordinari determinino l'involontaria permanenza dei veicoli all'interno dei predetti ambiti a causa di imprevedibili rallentamenti dei flussi di traffico. Nel caso di controllo del tempo di permanenza si applica una tolleranza pari al 10 per cento del tempo di permanenza consentito »;

d) all'articolo 201:

1) al comma 1-*bis*, la lettera *g-bis*) è sostituita dalla seguente:

« *g-bis*) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, comma 3, 147, commi 2-*bis* e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera *d*), 167, 170, 171, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate od omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno. Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo nonché per l'accesso alle banche di dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada »;

2) il comma 1-*quinquies* è sostituito dal seguente:

« 1-*quinquies*. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate dal comma 1-*bis*, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate. In deroga a quanto previsto dal primo periodo, le immagini acquisite

mediante dispositivi approvati od omologati possono essere comunque utilizzate dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, per l'accertamento, mediante il raffronto con banche di dati esterne, di altre violazioni di cui al comma 1-*bis*, per le quali tali immagini sono sufficienti ad accertare che il veicolo stava circolando in assenza dei requisiti per la circolazione previsti dal presente codice »;

3) dopo il comma 5-*bis* è aggiunto il seguente:

« 5-*ter*. Fermo restando quanto stabilito dai commi 1 e 1-*bis*, la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1, quando le violazioni previste dagli articoli 175, commi 2, 7, lettera *a*), e 9, e 176, commi 1, 2, lettere *a*) e *b*), 7, 9, 10, 11 e 17, commesse sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, in corrispondenza di imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico o stazioni di esazione del pedaggio, sono accertate dagli organi di polizia stradale attraverso la semplice visione delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza che sono installati lungo le strade stesse. In tali casi, l'accertamento deve essere effettuato direttamente nel momento in cui la violazione viene ripresa dagli impianti di videosorveglianza, con l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data e orario certificati in modo contestuale dall'operatore di polizia, oppure deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle ventiquattro ore precedenti al momento dell'accertamento, quando l'orario di effettivo funzionamento è certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, sono determinate le modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate, che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia eventual-

mente presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale, al fine di consentire la contestazione della violazione, ove possibile. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede alla notificazione degli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Ai dispositivi di videosorveglianza previsti dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45 ».

TITOLO II

MICROMOBILITÀ

CAPO I

DEI VEICOLI DESTINATI ALLA MICRO- MOBILITÀ ELETTRICA

Art. 7.

(Modifiche alla legge 27 dicembre 2019, n. 160, in materia di monopattini e altri dispositivi)

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 75, la lettera *a)* è sostituita dalla seguente:

« *a)* le caratteristiche tecnico-costruttive definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti »;

b) al comma 75-ter, lettera *c)*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , imponendo al gestore del servizio l'installazione obbligatoria di sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei monopattini al di fuori di tali aree »;

c) al comma 75-quater è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « È altresì vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi del contrassegno di cui al comma 75-vicies quater, con contrassegno non visibile, alterato o contraffatto ovvero privi della copertura assicurativa di cui al comma 75-vicies quinquies. »;

d) al comma 75-*quinqüies*, le parole: « 75-*vicies ter* » sono sostituite dalle seguenti: « 75-*vicies quinqüies* »;

e) al comma 75-*novies*, le parole: « I conducenti di età inferiore a diciotto anni » sono sostituite dalle seguenti: « I conducenti dei monopattini »;

f) al comma 75-*undecies*, terzo periodo, le parole: « , salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile » sono soppresse;

g) il comma 75-*terdecies* è sostituito dal seguente:

« 75-*terdecies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h »;

h) il comma 75-*quinqüiesdecies* è sostituito dal seguente:

« 75-*quinqüiesdecies*. È vietata la sosta dei monopattini sul marciapiede. I comuni, a condizione che il marciapiede, per dimensione e caratteristiche, lo consenta, possono individuare con ordinanza aree di sosta riservate ai monopattini anche sul marciapiede, purché nella parte rimanente dello stesso sia assicurata la regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità. Tale utilizzo deve essere indicato con la prescritta segnaletica verticale e orizzontale. Le aree di sosta riservate ai monopattini possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati ai velocipedisti, ai ciclomotori e ai motoveicoli »;

i) il comma 75-*undevicies* è sostituito dal seguente:

« 75-*undevicies*. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 ovvero con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-*bis* è soggetto alla

sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Chiunque circola con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-*quater*, secondo periodo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400. La sanzione di cui al secondo periodo si applica anche in caso di circolazione con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica per il quale non è stata comunicata la variazione di residenza o di sede del proprietario ai sensi del comma 75-*vicies quater* »;

l) al comma 75-*vicies bis*, le parole: « di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-*vicies semel* » sono sostituite dalle seguenti « di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-*vicies quinquies* »;

m) dopo il comma 75-*vicies ter* sono inseriti i seguenti:

« 75-*vicies quater*. I proprietari dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica hanno l'obbligo di chiedere il rilascio di apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato secondo le modalità previste con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce altresì il prezzo di vendita dei contrassegni, da versare all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione alla spesa, da destinare a compensazione del costo di produzione con una quota di maggiorazione da utilizzare esclusivamente per le attività previste dall'articolo 208, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. I criteri e le modalità per la stampa e la vendita dei contrassegni nonché i criteri di formazione delle specifiche combinazioni alfanumeriche sono stabiliti dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministero dell'interno, al fine di assicurare la tutela degli interessi dell'ordine pubblico. La specifica combinazione alfanumerica univoca da stampare sul supporto è generata dal Dipartimento competente del Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti tramite un applicativo informatico dedicato. L'archivio nazionale dei veicoli, di cui all'articolo 225, comma 1, lettera *b*), del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, tiene nota della combinazione alfanumerica rilasciata e dei dati anagrafici del proprietario del monopattino a questa associato. Salvo che il fatto costituisca reato, a chiunque abusivamente produce o distribuisce i contrassegni di cui al presente comma si applicano le sanzioni previste dall'articolo 101, commi 5 e 6, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. Il contrassegno deve essere esposto in modo visibile. Il proprietario ha l'obbligo di comunicare il cambiamento della residenza o della sede secondo le disposizioni dell'articolo 97, comma 3-*bis*, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in quanto compatibili.

75-vicies quinquies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono essere posti in circolazione se non sono coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile. Si applicano le disposizioni del titolo X del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 ».

2. Chiunque circola con un dispositivo di micromobilità elettrica, diverso dai monopattini, avente caratteristiche tecniche e costruttive non conformi a quelle definite con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione di cui al medesimo decreto, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il dispositivo ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.

CAPO II

DELLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE

Art. 8.

(Modifiche alla disciplina della ciclabilità)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 3, la lettera *E-bis* è sostituita dalla seguente:

« *E-bis* – Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi »;

b) all'articolo 3, comma 1:

1) il numero *7-bis*) è abrogato;

2) il numero *12-bis*) è sostituito dal seguente:

« *12-bis*) Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile »;

3) il numero *12-ter*) è sostituito dal seguente:

« *12-ter*) Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane idonea alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all'unica direzione consentita a tutti i veicoli »;

4) dopo il numero *54*) è inserito il seguente:

« *54-bis*) Zona ciclabile: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione con priorità per i velocipedi, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine »;

5) dopo il numero 55) è inserito il seguente:

« 55-*bis*) Zona di attestamento ciclabile: tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinato all'accumulo e alla manovra dei velocipedi in attesa di via libera »;

c) all'articolo 7:

1) al comma 1:

1.1) alla lettera *i*), dopo le parole: « riservare strade » sono inserite le seguenti: « o singole corsie »;

1.2) la lettera *i-bis*) è sostituita dalla seguente:

« *i-bis*) consentire su determinate strade a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili »;

1.3) la lettera *i-ter*) è abrogata;

1.4) è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *i-quater*) istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile »;

2) dopo il comma 11-*bis* è inserito il seguente:

« 11-*ter*. I comuni provvedono a delimitare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h »;

d) all'articolo 40, dopo il comma 5 è inserito il seguente:

« 5-*bis*. Nella zona di attestamento ciclabile, la prima striscia trasversale conti-

nua, nel senso di marcia, indica il limite prima del quale i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l'obbligo di fermarsi mentre la seconda striscia indica il limite per i soli velocipedi, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche »;

e) all'articolo 143, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-*bis*. La disposizione del comma 2 non si applica ai velocipedi nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui i velocipedi possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata. Nelle corsie ciclabili i velocipedi devono occupare la parte più esterna della corsia »;

f) all'articolo 145:

1) il comma 4-*bis* è sostituito dal seguente:

« 4-*bis*. Nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione, nel rispetto delle regole generali della precedenza, devono prestare particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti »;

2) il comma 4-*ter* è sostituito dal seguente:

« 4-*ter*. I conducenti dei veicoli a motore devono dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua »;

g) all'articolo 148, il comma 9-*bis* è sostituito dal seguente:

« 9-*bis*. Il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con adeguato distanziamento laterale in funzione della velocità reciproca e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, mantenendo, ove le condizioni della strada lo consentano, la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo »;

h) all'articolo 150, il comma 2-*bis* è abrogato;

i) all'articolo 154:

1) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «; dette segnalazioni non devono essere effettuate nella zona di attestamento ciclabile»;

2) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«*3-bis.* Ai conducenti di velocipedi è consentito cambiare direzione all'interno della zona di attestamento ciclabile per compiere le manovre consentite, nella sola fase di rosso semaforico»;

l) all'articolo 182:

1) al comma *1-bis* sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili»;

2) il comma *9-ter* è abrogato.

2. Le condizioni per la realizzazione della «Corsia ciclabile» di cui all'articolo 3, comma 1, numero *12-bis*), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, nonché la relativa segnaletica, in ambito sia urbano sia extraurbano, sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

TITOLO III

DEI SEGNALI E DELLE REGOLE DI COM- PORTAMENTO IN CASI PARTICOLARI

CAPO I

DEI PASSAGGI A LIVELLO

Art. 9.

*(Modifiche in materia di sicurezza dei pas-
saggi a livello ferroviari)*

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 25, dopo il comma *1-quinquies* è inserito il seguente:

«*1-sexies.* Nel caso in cui l'attraversamento comporti un'altezza libera inferiore

a quella minima prevista dalle norme per le costruzioni, il segnalamento, realizzato secondo le modalità previste dal regolamento, deve essere definito con apposita convenzione tra gli enti proprietari delle infrastrutture interessate dall'attraversamento stesso »;

b) all'articolo 40, comma 5, le parole: « o il segnale di "passaggio a livello" » sono soppresse e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « nonché in corrispondenza dei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi o del segnale "fermarsi e dare precedenza" »;

c) all'articolo 44, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-*bis*. In corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere può essere collocato, sulla destra della strada, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso a due luci rosse lampeggianti alternativamente che entra in funzione, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica, per avvertire in tempo utile del passaggio del treno. L'installazione di tali dispositivi è obbligatoria in caso di visibilità insufficiente »;

d) all'articolo 145, comma 7, le parole: « ferroviarie o » sono soppresse;

e) all'articolo 147:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere o semibarriere e senza dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44, gli utenti della strada:

a) nei casi in cui la segnaletica indichi il solo obbligo di dare la precedenza, devono assicurarsi che nessun treno sia in vista e, in caso affermativo, attraversare rapidamente il passaggio a livello; in caso contrario devono fermarsi, prima della linea di arresto discontinua, senza impegnare il passaggio a livello e riprendere la marcia dopo il passaggio del treno;

b) nei casi in cui la segnaletica indichi l'obbligo di fermarsi e dare la precedenza,

devono fermarsi, in ogni caso, prima della linea di arresto continua e attraversare rapidamente il passaggio a livello solo nel caso in cui non vi sia alcun treno in vista »;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

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

3) il comma 3 è sostituito dal seguente:

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

a) le barriere o le semibarriere siano chiuse o in movimento di chiusura;

b) le barriere o le semibarriere siano in movimento di apertura;

c) siano in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44;

d) siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo »;

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

5) dopo il comma 3-*bis* è inserito il seguente:

« 3-*ter*. L'accertamento delle violazioni delle disposizioni di cui ai commi 2-*bis* e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa, può essere effettuato dopo almeno tre secondi dall'entrata in funzione dei medesimi dispositivi »;

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

7) il comma 5 è sostituito dal seguente:

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

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

9) il comma 6-*bis* è sostituito dal seguente:

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

2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione.

CAPO II

SAFETY CAR, PANNELLI CON VALORE
PRESCRITTIVO E OSSERVANZA RIGO-
ROSA DELL'OBBLIGO DI CIRCOLAZIONE
A DESTRA

Art. 10.

(Modifiche al codice della strada in materia di norme di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 43:

1) al comma 5, dopo le parole: « o con la sicurezza della circolazione » sono inserite le seguenti: « o con la protezione degli operatori stradali »;

2) dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

« 5-bis. Sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o da altri eventi imprevedibili, il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare può avvenire anche mediante l'impiego di veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma 3-bis del medesimo articolo 12.

5-ter. I veicoli di cui al comma 5-bis, impiegati nelle attività di cui al medesimo comma, devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante unitamente a un pannello rettangolare recante la scritta: "safety car". Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, d'intesa con il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei vei-

coli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nei casi di cui al comma 5-*bis* nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi »;

b) all'articolo 177:

3) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-*bis*. Nelle situazioni di cui all'articolo 43, comma 5-*bis*, è vietato il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare di cui al medesimo comma 5-*bis*. Nelle medesime situazioni di cui al primo periodo, i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo di cui all'articolo 151, comma 1, lettera f), e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1, 2, 3 e 3-*bis*, impiegati nella procedura di cui all'articolo 43, comma 5-*bis* »;

4) dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

« 5-*bis*. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 a euro 665. Dalle violazioni di cui al presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Se le violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la durata della sospensione è da tre a sei mesi ».

Art. 11.

(Uso dei pannelli a messaggio variabile con valore prescrittivo)

1. All'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 19 sono aggiunti i seguenti:

« 19-*bis*. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal pre-

sente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificarne il momento di accensione o spegnimento e il regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario e il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3, che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicate le modalità e i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione e spegnimento degli stessi.

19-ter. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari o ambiti a essa correlati. Tali indicazioni sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme uguali a quelle dei corrispondenti segnali verticali.

19-quater. Dall'attuazione di quanto previsto dai commi *19-bis* e *19-ter* non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione ».

Art. 12.

(Misure per contrastare il rischio della circolazione contromano, osservanza rigorosa dell'obbligo di circolazione a destra per i mezzi pesanti e divieto di occupazione della sede stradale)

1. Al fine di contrastare il rischio della circolazione contromano, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le caratteristiche, le modalità

e i tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria da installare, nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di possibile imbocco contromano.

2. All'articolo 176, comma 9, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui all'articolo 148, comma 14, qualunque sia il numero di corsie per carreggiata e salva diversa segnalazione, ai conducenti di veicoli per cui vale il predetto divieto è fatto obbligo di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata ».

3. All'articolo 20, comma 1, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « o pregiudizio della sicurezza stradale ».

TITOLO IV

DELLA SOSTA, DELLA CIRCOLAZIONE IN CASI PARTICOLARI E DELLE STRADE

CAPO I

DELLA DISCIPLINA E DELLA TARIFFAZIONE DELLA SOSTA

Art. 13.

(Modifiche in materia di disciplina della sosta)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 7:

1) al comma 1:

1.1) alla lettera *d*), numero 4), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « o alla ricarica di tali veicoli »;

1.2) alla lettera *d*), il numero 5) è sostituito dal seguente:

« 5) dei veicoli, per la salita e la discesa dei passeggeri o per il carico e lo scarico delle cose, in prossimità di stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, capilinea del

trasporto pubblico e altri luoghi di interscambio o di attrazione di flussi rilevanti; »;

1.3) la lettera *f*) è sostituita dalla seguente:

« *f*) stabilire, previa deliberazione della giunta, fasce di sosta laterale e parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma di denaro; con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuati le modalità di riscossione del pagamento e, in particolare, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta, le categorie dei veicoli esentati nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i limiti massimi delle tariffe »;

1.4) alla lettera *g*), la parola: « cose » è sostituita dalla seguente: « merci »;

2) il comma 5 è abrogato;

3) al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Tali aree sono considerate ad uso pubblico nel caso in cui l'accesso sia indiscriminato, ancorché subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili »;

4) al comma 8, dopo il primo periodo è inserito il seguente: « Il comune individua con motivata determinazione la quota di aree destinate al parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento, anche con limitazione temporale della durata del parcheggio »;

b) all'articolo 42, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Sono altresì segnali complementari i dispositivi e gli interventi sull'infrastruttura stradale che comunque contengono un elemento di segnalamento, destinati a impedire la sosta, a moderare il traffico o a rallentare la velocità dei veicoli »;

c) all'articolo 188, il comma 3-*bis* è sostituito dal seguente:

« 3-*bis*. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità titolari del contrassegno spe-

ciali ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, fermi restando gli stalli ad essi riservati, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento ».

Art. 14.

(Modifiche al codice della strada in materia di disciplina delle sanzioni per violazioni della disciplina della sosta e delle zone a traffico limitato)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 7:

1) al comma 14 sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria indicata nel primo periodo è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Nel caso di violazione per superamento dei limiti temporali di sosta consentiti ai sensi dell'articolo 157, comma 6, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 26 a euro 102. Nel caso in cui la violazione di cui al quarto periodo si protragga nel tempo, la sanzione è calcolata moltiplicando gli importi di cui al quarto periodo per il numero intero di periodi di tempo massimo consentito compresi nel tempo intercorso dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento, comunque fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi di cui al quarto periodo »;

2) dopo il comma 14 sono inseriti i seguenti:

« 14-bis. La sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, si applica anche in caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9, consistente nel mancato pagamento dell'intera somma prevista. Al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, in tali casi, la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, è maggiorata

di una somma corrispondente alla tariffa dell'intero periodo tariffato per il giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Alla maggiorazione di cui al secondo periodo non si applicano le disposizioni dell'articolo 208. La sanzione e la relativa maggiorazione per il recupero della tariffa si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione.

14-ter. Nel caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9 per insufficiente pagamento della somma prevista, alla sanzione di cui al comma 14, primo periodo, si applica la seguente disciplina:

a) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, non si applica alcuna sanzione;

b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento;

c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo.

14-quater. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati al comma 14-ter, lettere b) e c), le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente alla tariffa non corrisposta. Alla maggiorazione di cui al primo periodo non si applicano le disposizioni dell'articolo 208. Le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione »;

3) il comma 15 è sostituito dal seguente:

« 15. Le sanzioni di cui al comma 14, primo periodo, si applicano anche in caso di violazione della sosta tariffata di cui al comma 1, lettera f). In tali casi, al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, quando la violazione consiste

nel mancato pagamento dell'intera somma prevista, la sanzione di cui al comma 14, primo periodo, è maggiorata di un importo pari alla tariffa corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Fuori dai casi di cui al primo e al secondo periodo, quando la violazione della sosta tariffata consiste nel pagamento insufficiente, si applica la seguente disciplina:

a) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa non si applica alcuna sanzione;

b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento;

c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo. »;

4) dopo il comma 15 è inserito il seguente:

« 15.1. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati dal comma 15, lettere b) e c), le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Quando la sosta senza pagamento o con pagamento insufficiente si protragga oltre le ore 24 del giorno dell'accertamento, le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione. Alle maggiorazioni di cui al primo e al secondo periodo non si applicano le disposizioni dell'articolo 208. Nei casi in cui la sosta tariffata sia anche limitata nella durata massima, si applicano le sanzioni di cui al comma 14, quarto periodo, nei modi e secondo le disposizioni indicate nel quinto periodo del medesimo comma »;

b) all'articolo 158:

1) il comma 4-*bis* è sostituito dal seguente:

«4-*bis*. Chiunque viola le disposizioni del comma 2, lettera g), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 165 a euro 660 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 330 a euro 990 per i restanti veicoli »;

2) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. Chiunque viola le disposizioni del comma 1, lettere a), b), c), d), e), g), h), h-*bis*) e h-*ter*), e del comma 2, lettera i), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 87 a euro 344 per i restanti veicoli »;

3) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

«5-*bis*. Chiunque viola le disposizioni del comma 1, lettera f), e del comma 2, lettere d) e h), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 a euro 660 per i restanti veicoli ».

CAPO II

DELLA CIRCOLAZIONE IN CASI PARTICOLARI E DELLE STRADE

Art. 15.

(Modifiche al codice della strada in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade)

1. All'articolo 7 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

« b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli nei casi in cui

risultati necessario, congiuntamente, nel rispetto dei criteri di proporzionalità e adeguatezza, ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio culturale, tenuto conto, comunque, delle esigenze di mobilità e di tutela della produzione. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuati le tipologie dei comuni che possono avvalersi della facoltà di cui alla presente lettera, le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni, i parametri di qualità dell'aria ai quali è subordinata l'attivazione delle limitazioni consentite dalla presente disposizione nonché i livelli minimi di servizio pubblico da assicurare comunque nelle aree oggetto delle citate limitazioni »;

b) dopo il comma 10 è inserito il seguente:

« *10-bis.* In deroga a quanto previsto dal comma 10, i comuni, qualora si renda necessario disporre divieti o limitazioni alla circolazione con carattere di urgenza, anche in riferimento alla facoltà di cui al comma 1, lettera b), in determinati ambiti stradali coincidenti con zone già istituite o con l'intero centro abitato, comunicano l'entrata in vigore del divieto o della limitazione con almeno ventiquattro ore di preavviso attraverso i mezzi di informazione disponibili ».

2. All'articolo 16 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« *1-bis.* Le disposizioni di cui al comma 1 possono essere derogate per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie, ove ciò si renda necessario in presenza di particolari circostanze o di condizioni orografiche. Tali deroghe, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieto, sono disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ».

Art. 16.

(Modifiche in materia di circolazione nelle isole minori)

1. All'articolo 8, comma 1, primo periodo, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni » sono sostituite dalle seguenti: « il presidente della regione territorialmente competente, sentita la prefettura-ufficio territoriale del Governo ».

TITOLO V

DELEGA AL GOVERNO E DELEGIFICAZIONE IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE STRADALE E DISPOSIZIONI FINALI

Art. 17.

(Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale)

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per rivedere e riordinare la legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale, recata dal codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, apportandovi le modifiche necessarie in conformità ai principi e criteri direttivi di cui ai commi 2, 3 e 4 e introducendo le necessarie disposizioni di carattere transitorio. I decreti legislativi di cui al primo periodo sono adottati previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro della giustizia e con gli altri Ministri interessati, previo parere del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che sono resi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione di ciascuno schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque

procedere. Lo schema di ciascun decreto legislativo è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Ove il parere delle Commissioni parlamentari indichi specificamente talune disposizioni come non conformi ai principi e criteri direttivi di cui al presente articolo, il Governo, qualora non intenda conformarsi al parere parlamentare, trasmette nuovamente i testi alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le Commissioni competenti per materia possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro dieci giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine il decreto legislativo può essere comunque emanato.

2. I decreti legislativi di cui al comma 1, che recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente legge, sono improntati, secondo criteri di essenzialità, semplicità e chiarezza, ai seguenti principi di carattere generale:

a) miglioramento della qualità e dell'efficienza dell'azione amministrativa;

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

c) riassetto della ripartizione delle competenze tra gli enti istituzionali, nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità, in armonia con le modifiche legislative intervenute e fatto salvo quanto diversamente disposto dalla presente legge;

d) previsione di strategie di prevenzione adeguate, anche mediante un'efficace attività formativa nelle scuole di ogni ordine e grado.

3. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati con l'osservanza dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di

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

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

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

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

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

2) l'aggravamento delle sanzioni per comportamenti particolarmente pericolosi

e lesivi dell'incolumità individuale e della sicurezza stradale e dell'utenza debole della strada, come definita nel codice della strada;

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

e) revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e ridefinizione organica della disciplina dei veicoli, comprendendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale, al fine di perseguire l'obiettivo della sicurezza della circolazione e di prevenire gli incidenti stradali, individuando sistemi di identificazione dei medesimi veicoli e rendendo obbligatorio l'uso di sistemi di protezione personale;

f) adozione di misure per la tutela dell'utenza debole della strada, come definita nel codice della strada, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica, da attuare anche attraverso:

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

2) la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori dei veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale, secondo quanto previsto alla lettera o);

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

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

h) riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi

viari, compresi quelli autostradali, e delle condizioni di particolare necessità e urgenza connessi all'attivazione dei predetti servizi ausiliari;

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

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

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

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

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

p) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione,

nella prospettiva della riduzione degli adempimenti richiesti all'utente;

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

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

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

4. Il Governo è autorizzato ad adottare, entro il termine di un anno dalla data di entrata in vigore dell'ultimo dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi di cui ai commi 2 e 3, uno o più regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per la modifica della disciplina prevista dal codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dal regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e dalle altre norme di settore vigenti, nelle seguenti materie:

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

b) disciplina della massa limite e della sagoma limite dei carichi sporgenti trasportati dai veicoli adibiti all'autotrasporto;

c) aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme internazio-

nali in materia, e organizzazione della circolazione;

d) disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici;

e) classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica del settore e di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione, con particolare riferimento alla circolazione stradale e autostradale nel periodo invernale in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità;

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

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

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

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

l) disciplina dell'utilizzo di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di

competizioni sportive, per prevenire il danneggiamento o la perdita delle targhe originali;

m) disciplina delle procedure di omologazione dei veicoli che tenga conto dell'innovazione nelle tecnologie del settore e delle ricerche e sperimentazioni internazionali sui veicoli automatizzati, al fine di valutare la possibilità che tali veicoli siano progressivamente introdotti sul mercato nazionale;

n) disciplina del processo di trasformazione digitale esteso progressivamente a tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema nazionale integrato dei trasporti, di cui all'allegato « Connettere l'Italia » al Documento di economia e finanza 2017, e ad altre infrastrutture di completamento, tenuto conto che tutte le infrastrutture stradali, anche in ambito urbano, e i servizi di cui alla Piattaforma C-ITS, istituita dalla Commissione europea, interagiscono sempre più con i veicoli ad elevato livello di automazione e connessione che le percorrono;

o) adeguamento della disciplina attuativa della legge 1° ottobre 2018, n. 117, recante introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi, in modo da garantire la piena e completa efficacia dei dispositivi antiabbandono anche attraverso la progressiva integrazione degli stessi con l'autoveicolo.

5. Le norme di legge che disciplinano le materie di cui al comma 4 sono abrogate con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al medesimo comma, che recano l'elenco delle norme abrogate.

6. Il Governo adotta, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, le disposizioni necessarie per coordinare il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, con le modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti di cui al presente articolo.

7. Con uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite istruzioni tecniche attuative rela-

tive ai procedimenti amministrativi introdotti o modificati dai regolamenti di cui ai commi 4 e 6, in relazione alle modalità di semplificazione delle procedure e, previo parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, sono previste misure per realizzare la dematerializzazione della relativa documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

8. Entro tre anni dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, il Governo può adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive degli stessi, con le medesime procedure e nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi.

9. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo e dei decreti legislativi da esso previsti non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. In conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, qualora uno o più decreti legislativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i decreti stessi sono emanati solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie.

Art. 18.

(Disposizioni attuative e clausola di invarianza finanziaria)

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede all'aggiornamento del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in conformità alle disposizioni della presente legge modificative del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Fermo restando quando previsto dall'articolo 17, comma 9, dall'attuazione delle disposizioni della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.



19PDL0055800