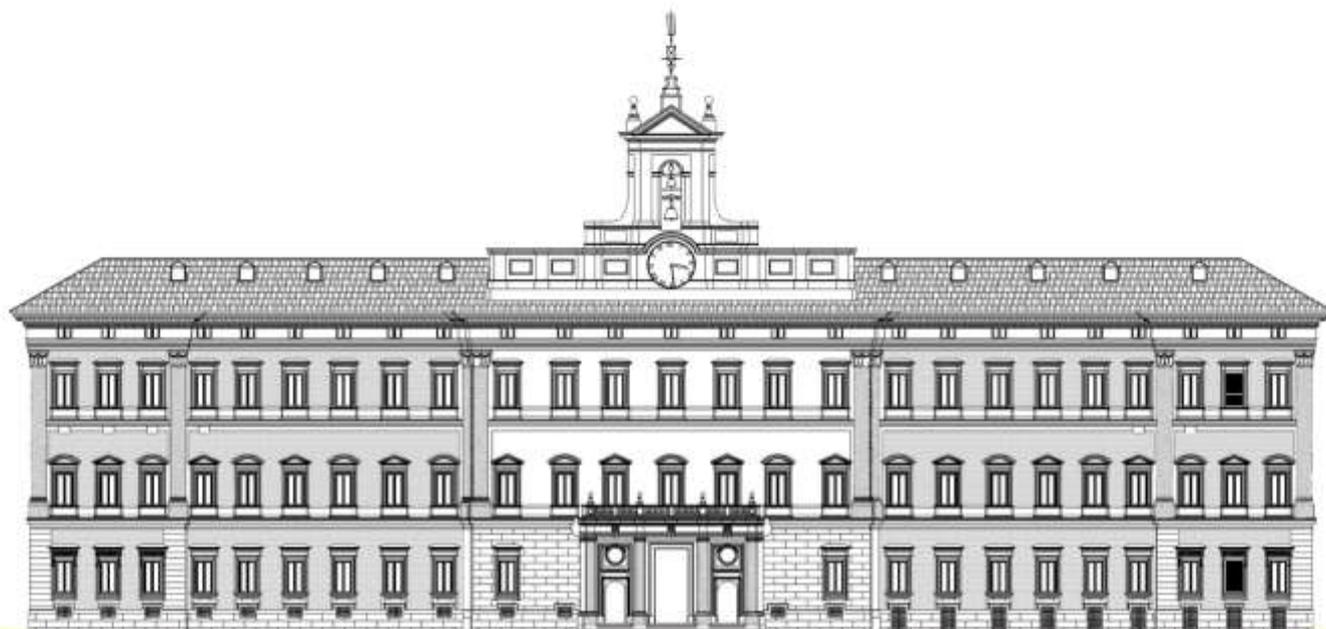




Camera dei deputati

XVIII LEGISLATURA



Analisi degli effetti finanziari

A.C. 24 e abb.-A

Modifiche al codice della strada

N. 29 – 16 luglio 2019



Camera dei deputati

XVIII LEGISLATURA

Analisi degli effetti finanziari

A.C. 24 e abb.-A

Modifiche al codice della strada

N. 29 – 16 luglio 2019

La verifica delle relazioni tecniche che corredano i provvedimenti all'esame della Camera e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio dello Stato.

La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione).

L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai deputati, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.

SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile

☎ 066760-2174 / 066760-9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it

SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ com_bilancio@camera.it

INDICE

PREMESSA	- 3 -
ANALISI DEGLI EFFETTI FINANZIARI.....	- 3 -
ARTICOLO 1	- 3 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI TUTELA DEI SOGGETTI VULNERABILI	- 3 -
ARTICOLO 2	- 6 -
DISPOSIZIONI PER LA SICUREZZA STRADALE	- 6 -
ARTICOLI 3 E 4	- 8 -
DISPOSIZIONI PER FAVORIRE LA MOBILITÀ.....	- 8 -
ARTICOLO 5	- 10 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI SEMPLIFICAZIONE E DI TRASPARENZA.....	- 10 -
ARTICOLO 6	- 13 -
DISPOSIZIONI PER I VEICOLI PESANTI E LE MACCHINE AGRICOLE	- 13 -
ARTICOLO 7	- 15 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI VEICOLI D'EPOCA O DI INTERESSE STORICO E COLLEZIONISTICO	- 15 -
ARTICOLO 8	- 16 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI VEICOLI DI SOCCORSO.....	- 16 -
ARTICOLO 9	- 18 -
PREVENZIONE E ACCERTAMENTO DELLE VIOLAZIONI IN MATERIA DI SOSTA	- 18 -

Informazioni sul provvedimento

A.C.	24 e abb.
Titolo:	Modifiche al codice della strada
Iniziativa:	parlamentare in prima lettura alla Camera
Relazione tecnica (RT):	assente
Relatori per la Commissione di merito:	De Lorenzis e Donina
Gruppo:	M5S e Lega
Commissione competente:	IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

PREMESSA

Il progetto di legge in esame, di iniziativa parlamentare, reca modifiche al D. Lgs. 285/1992 (Codice della strada).

È oggetto della presente Nota il testo unificato delle proposte C 24 Brambilla e abbinate, come modificato durante l'esame in sede referente, svolto presso la IX Commissione (Trasporti).

Il provvedimento non è corredato di relazione tecnica.

Si esaminano di seguito le disposizioni che presentano profili di carattere finanziario.

ANALISI DEGLI EFFETTI FINANZIARI

ARTICOLO 1

Disposizioni in materia di tutela dei soggetti vulnerabili

Le norme modificano alcuni articoli del Codice della strada in materia di tutela dei soggetti vulnerabili. In particolare, le disposizioni:

- modificano l'articolo 3 recante le definizioni stradali. Tra l'altro, si prevede:
 - la definizione di “casa avanzata”, cioè la linea di arresto per le biciclette, posta in posizione avanzata rispetto a quella prevista per gli altri veicoli;
 - la denominazione di “utenti vulnerabili della strada” per i conducenti di ciclomotori e motocicli;

- la definizione di “zona scolastica”, individuata come zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico [comma 2, lettera *a*]);
- modificano l’articolo 7:
 - prevedendo che i comuni possano riservare limitati spazi alla sosta anche ai veicoli delle donne in stato di gravidanza o con un bambino di età non superiore a due anni munite di permesso rosa, ai veicoli in condivisione (a condizione che la riserva non costituisca una limitazione dell'uso pubblico a vantaggio dei privati) e ad altre categorie di veicoli e utenti per finalità pubbliche e collettive;
 - introducendo i commi *9-ter* e *9-quater* dell’articolo 7, secondo i quali i comuni delimitano su tutto il territorio comunale le “zone scolastiche” e, in sede di prima applicazione, provvedono a tale delimitazione e regolamentazione entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame [comma 1, lettera *b*]).

In tali zone i comuni adottano, almeno negli orari di entrata e uscita degli alunni, misure quali:

- a) limite di velocità al massimo pari a 30 km/h;
 - b) delimitazione di zone a traffico limitato più restrittive di quelle eventualmente già esistenti;
 - c) delimitazione di aree pedonali;
- modificano l’articolo 41, comma 5, prevedendo che gli attraversamenti pedonali possano essere dotati di elementi di segnalazione luminosa e che quelli non semaforizzati possano essere dotati di sensori per attivare segnali luminosi di pericolo al passaggio di pedoni [comma 2, lettera *e*]);
 - introducono l’articolo 42, comma *2-bis*, disponendo che su tutte le strade si possano adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da elementi di moderazione del traffico, tra cui:
 - bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalazione orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione;
 - innalzamento della pavimentazione;
 - disassamento dell’asse stradale;
 - *chicane* (curve create per moderare la velocità);
 - restringimenti della carreggiata [comma 2, lettera *f*]);
 - inseriscono l’articolo 158, comma *4-bis*, prevedendo il divieto di fermata e di sosta negli spazi riservati alla sosta delle donne in stato di gravidanza (o con un figlio di età non superiore ad un anno), nonché negli spazi riservati alla sosta dei veicoli in condivisione. Chiunque viola il divieto è soggetto alla sanzione amministrativa del

- pagamento di una somma da euro 80 ad euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 161 ad euro 647 per i restanti veicoli [comma 2, lettera *m*]);
- modificano l'articolo 188, comma 1, prevedendo che anche per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle donne munite di permesso rosa gli enti proprietari della strada siano tenuti ad allestire e mantenere apposite strutture, nonché la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità. Inoltre, viene introdotto il comma 3-*bis*, disponendo che i veicoli al servizio di persone con disabilità non siano tenuti alla corresponsione di alcuna somma nel caso di occupazione di spazi in aree di sosta o di parcheggio a pagamento. Viene inoltre incrementata la sanzione pecuniaria per chiunque utilizzi senza autorizzazione o facendone uso improprio le strutture adibite al servizio delle persone con disabilità, prevista da un minimo di 168 a un massimo di 673 euro (a legislazione vigente da un minimo di 87 a un massimo di 345 euro) e la sanzione pecuniaria per chi, avendone titolo, utilizza dette strutture non osservando le condizioni ed i limiti. In tal caso l'importo è previsto da un minimo di 87 a un massimo di 345 euro (a legislazione vigente da un minimo di 42 a un massimo di 173 euro) [comma 2, lettera *o*];
 - prevedono che il collaudo dell'efficienza degli adattamenti utilizzati dai soggetti che presentano minorazioni anatomiche o funzionali a carico degli arti o colonna vertebrale, ai fini del conseguimento o della conferma della patente speciale, eseguito ai sensi dell'articolo 327, comma 4, del DPR 495/1992, presso un ufficio provinciale della Direzione generale della Motorizzazione civile, sia svolto entro 20 giorni dalla presentazione della domanda (comma 4).

Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, i comuni adeguano la regolamentazione della circolazione nei centri abitati alla disposizione relativa alle "strade scolastiche" (comma 6).

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia che le disposizioni in esame recano una serie di modifiche al codice della strada volte a tutelare i soggetti vulnerabili. Tali misure assumono prevalentemente carattere facoltativo (riserva di spazi per la sosta anche ai veicoli delle donne in stato di gravidanza o con un bambino di età non superiore a due anni, munite di permesso rosa, ai veicoli in condivisione e ad altre categorie di veicoli e utenti per finalità pubbliche e collettive; segnalazione luminosa per gli attraversamenti dei pedoni; adozione di sistemi di rallentamento della velocità). In ordine a tali disposizioni non vi sono osservazioni da formulare nel presupposto che gli eventuali interventi ad opera dei comuni e degli altri enti

proprietari delle strade siano realizzati al sussistere delle risorse disponibili, in conformità ai rispettivi vincoli di bilancio.

Quanto alle misure di carattere non facoltativo, si rileva che la modifica introdotta all'articolo 188, comma 1, del Codice della strada, prevede che l'obbligo per gli enti proprietari della strada di allestire e mantenere apposite strutture nonché la segnaletica necessaria, si applichi anche al fine di consentire ed agevolare la mobilità dei veicoli al servizio delle donne munite di permesso rosa. Poiché tali misure sono configurate come di carattere obbligatorio, appare necessario acquisire chiarimenti circa gli oneri derivanti dagli interventi a carico dei soggetti pubblici responsabili delle strade e dall'acquisizione della strumentazione necessaria a garantire la tutela in oggetto.

Per quanto riguarda il termine di 20 giorni dalla presentazione della domanda, entro il quale dovrà essere svolto il collaudo degli adattamenti utilizzati dai soggetti che presentano minorazioni anatomiche o funzionali, appare necessario acquisire conferma che gli uffici provinciali della Direzione generale della Motorizzazione civile, chiamati allo svolgimento di detto collaudo, siano in grado adempiervi nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento alle disposizioni che incrementano l'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie, non vi sono osservazioni da formulare atteso che il relativo gettito aggiuntivo non viene scontato preventivamente ai fini dei saldi di finanza pubblica. Riguardo all'esenzione per i veicoli al servizio di persone con disabilità dalla corresponsione di somme per l'occupazione di spazi in aree di sosta o di parcheggio a pagamento, andrebbe chiarito se la disposizione sia suscettibile di ridurre quote di gettito eventualmente scontate nei bilanci degli enti interessati.

ARTICOLO 2

Disposizioni per la sicurezza stradale

Le norme modificano, tra l'altro, l'articolo 147, comma 5, del Codice della strada, incrementando le sanzioni relative alla violazione delle norme in materia di comportamento ai passaggi a livello. Dette sanzioni, attualmente previste da un minimo di euro 87 a un massimo di euro 345, passano da un minimo di euro 167 a un massimo di euro 666 [comma 1, lettera d)].

A decorrere dal 1° gennaio 2024 tutti i veicoli di categoria M2 e M3, condotti da residenti in Italia, adibiti ad uso scuolabus devono essere muniti di cinture di sicurezza. A decorrere dalla medesima data non è più consentita la circolazione dei detti veicoli che ne siano sprovvisti [comma 1, lettera *f*].

Viene inoltre modificato l'articolo 172, comma 10, del Codice della strada prevedendo che, quando il mancato uso delle cinture di sicurezza riguarda trasportati maggiorenni, la sanzione (pagamento di una somma da un minimo di euro 83 a un massimo di euro 333) si applica anche al conducente, fatto salvo il caso di conducente di veicolo adibito a servizio di piazza o di noleggio con conducente; in tal caso questi deve tenere informati i passeggeri dell'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza [comma 1, lettera *g*].

Viene inoltre modificato l'articolo 173, specificando che al conducente è vietato durante la marcia far uso (oltre che di apparecchi telefonici e di cuffie sonore) di *smartphone*, computer portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante. Per i trasgressori è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 422 (a legislazione vigente 165 euro) ad euro 1.697 (a legislazione vigente 661 euro), nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 644 ad euro 2.588 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della salute provvede, nell'ambito delle campagne per la sicurezza stradale e di sensibilizzazione sociale, a informare l'utenza sul divieto, di cui all'articolo 173, dell'utilizzo di *smartphone*, *tablet* e dispositivi analoghi durante la guida e sulle relative sanzioni, nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica [comma 1, lettera *b*) e comma 3].

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia che le disposizioni prevedono una serie di misure volte a incrementare il livello di sicurezza statale.

Con riferimento alle sanzioni pecuniarie, le norme prevedono il loro incremento, introducendo nuove fattispecie sottoposte a sanzioni o inasprendo le sanzioni già esistenti. In proposito, non vi sono osservazioni da formulare atteso che il relativo gettito aggiuntivo non viene scontato preventivamente ai fini dei saldi di finanza pubblica.

Inoltre, in merito all'obbligo di dotare gli scuolabus di cinture di sicurezza dal 2024, pur considerando che la decorrenza differita consentirà la sostituzione e/o l'adattamento graduale

dei veicoli, andrebbe chiarito quali siano gli oneri a carico della finanza pubblica, in relazione ad interventi da effettuare sui veicoli di proprietà pubblica ovvero ad eventuali incrementi di costi per servizi gestiti in appalto.

Infine, in merito alle campagne per la sicurezza stradale e di sensibilizzazione sociale, finalizzate ad informare l'utenza sul divieto dell'utilizzo di *smartphone*, *tablet* e dispositivi analoghi durante la guida e sulle relative sanzioni, si rileva che le stesse dovranno svolgersi nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica: in proposito sarebbe utile acquisire conferma che le campagne informative in questione possano essere effettivamente realizzate in condizioni di neutralità e senza pregiudizio di altre iniziative di carattere obbligatorio già avviate o programmate.

ARTICOLI 3 e 4

Disposizioni per favorire la mobilità

Le norme modificano alcuni articoli del Codice della strada in materia di mobilità urbana ed extraurbana. In particolare, le disposizioni:

- modificano l'articolo 23, vietando sulle strade e sui veicoli ogni forma pubblicitaria il cui contenuto proponga messaggi sessisti, violenti o stereotipi di genere offensivi o proponga messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso, di appartenenza etnica oppure discriminatori. In caso di collocazione di cartelli, insegne di esercizio o altri mezzi pubblicitari privi di autorizzazione o comunque in contrasto con quanto sopra disposto, l'ente proprietario della strada diffida l'autore della violazione e il proprietario o il possessore del suolo privato, a rimuovere il mezzo pubblicitario a loro spese. Decorso l'apposito termine, l'ente proprietario provvede ad effettuare la rimozione del mezzo pubblicitario e alla sua custodia ponendo i relativi oneri a carico dell'autore della violazione e, in via tra loro solidale, del proprietario o possessore del suolo. Chiunque viola tali prescrizioni è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 4.843 ad euro 19.371 [articolo 3, comma 1, lettera *c*];
- modificano, tra l'altro, l'articolo 41, comma 10, del D. Lgs. 285/1992, prevedendo che la luce gialla dei semafori debba avere una durata minima non inferiore a 3 secondi [articolo 3, comma 1, lettera *d*];

- modificano l'articolo 182, comma 9-*bis*, prevedendo l'obbligo per i conducenti di velocipede di età inferiore a dodici anni di indossare e tenere regolarmente allacciato un casco protettivo. Per i trasgressori è previsto il pagamento della somma di cui al successivo comma 10 (da euro 26 ad euro 102), ridotta della metà [articolo 4, comma 1, lettera g), numeri 1-*bis*) e 2-*bis*]);
- inseriscono l'articolo 182, commi 9-*ter* e 9-*quater*, prevedendo che nelle intersezioni semaforizzate possa essere realizzata la “casa avanzata” (vedi art. 1), estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione. Si prevede altresì la facoltà per i comuni di stabilire, a specifiche condizioni, che i velocipedi possano circolare anche in senso opposto all'unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli. La circolazione dei velocipedi è segnalata mediante l'aggiunta di un pannello integrativo di eccezione per i velocipedi, nonché eventualmente, ove ritenuto opportuno, mediante segnaletica orizzontale [articolo 4, comma 1, lettera g), numero 3)];
- inseriscono l'articolo 182, comma 10-*bis*, prevedendo che chi importa o produce per la commercializzazione sul territorio nazionale e chi commercializza caschi protettivi per velocipedi non conformi alle norme tecniche in vigore sia soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 849 ad euro 3.396 [articolo 4, comma 1, lettera g), numero 5)]

In merito ai profili di quantificazione, appare necessario acquisire chiarimenti circa i possibili oneri derivanti dalla realizzazione degli interventi in esame, di carattere obbligatorio, previsti a carico dei soggetti proprietari delle strade e riguardo all'effettiva possibilità per gli stessi di realizzare gli interventi medesimi nel rispetto dei vincoli di bilancio previsti dalla vigente normativa (si fa riferimento alle modifiche da apportare ai semafori, la cui luce gialla non deve avere durata inferiore a tre secondi, e alla propedeutica verifica che le apparecchiature in uso siano conformi alla nuova disciplina o bisognose di adeguamento): ciò, tenuto anche conto del fatto che la norma in esame non prevede una fase transitoria.

Con riferimento alle sanzioni pecuniarie, le norme prevedono il loro incremento, introducendo nuove fattispecie sottoposte a sanzioni o inasprendo le sanzioni già esistenti. In proposito, non vi sono osservazioni da formulare atteso che il relativo gettito aggiuntivo non viene scontato preventivamente ai fini dei saldi di finanza pubblica.

ARTICOLO 5

Disposizioni in materia di semplificazione e di trasparenza

Le norme modificano alcuni articoli del Codice della strada in materia di semplificazione e trasparenza.

Per quanto riguarda le norme in materia di sanzioni amministrative, si prevede quanto segue:

- viene modificato l'articolo 142, comma 12-*quater*, del Codice della strada, prevedendo che ciascun ente locale – oltre a trasmettere in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'interno una relazione sull'ammontare complessivo dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni e sugli interventi realizzati a valere su tali risorse, di cui all'articolo 208 del Codice – pubblici, unitamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'interno, in formato aperto, detta relazione. Con l'inserimento dell'articolo 208, comma 5-*ter*, inoltre, viene previsto che tutti i soggetti accertatori delle sanzioni (Stato, enti territoriali, Ferrovie dello Stato e concessionari di ferrovie e tramvie) trasmettano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i dati relativi all'entità delle sanzioni irrogate nell'anno precedente, per ciascuna tipologia di infrazione. Il Ministero pubblica tali dati in un'apposita sezione del proprio sito internet istituzionale in formato di tipo aperto [comma 1, lettera *i*) e lettera *t*), numero 4)];
- viene modificato l'articolo 180, comma 8, relativo al possesso dei documenti di circolazione e di guida. Le modifiche prevedono che non si proceda all'irrogazione della sanzione amministrativa laddove, a seguito di contestuale verifica telematica, l'agente di polizia abbia accertato l'esistenza e la validità dei documenti non esibiti. Con decreto sono disciplinate, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, le procedure per la verifica telematica dei documenti obbligatori per la circolazione [comma 1, lettera *m*)];
- viene modificato l'articolo 196, comma 1, prevedendo che in caso di sanzioni amministrative pecuniarie a seguito di infrazioni commesse da veicolo in locazione senza conducente risponda soltanto il locatario (e non anche il proprietario) in solido con l'autore della locazione [comma 1, lettera *n*)];
- viene modificato l'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera *d*), prevedendo che nei casi di violazione di divieto di sosta vada lasciato sul parabrezza del veicolo un preavviso di violazione che consenta al trasgressore di aderire al pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notifica. Contestualmente, si inserisce l'articolo 198, comma 1-*bis*, disponendo che, quando il trasgressore, con la stessa azione o omissione, viola più volte la medesima disposizione e tali violazioni non sono

immediatamente contestate, ovvero non vi è preavviso della contestazione, si applica la sanzione prevista per la sola prima violazione rilevata in ordine di tempo, aumentata fino al triplo [comma 1, lettera *o*) e lettera *p*), numero 1)].

La norma deroga a quanto disposto dall'articolo 198, comma 1, che stabilisce che chi con una azione od omissione viola diverse disposizioni che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie, o commette più violazioni della stessa disposizione, soggiace alla sanzione prevista per la violazione più grave aumentata fino al triplo;

- viene inserito l'articolo 201, comma 3-*bis*, prevedendo che per i veicoli, per i quali è disponibile l'indirizzo di posta elettronica certificata o altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato del proprietario o di altro obbligato in solido, alla notificazione si provvede esclusivamente per via telematica, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Qualora le procedure di notificazione con tale strumento non siano possibili, si applicano le norme attualmente vigenti di cui al comma 3 del medesimo articolo 201 [comma 1, lettera *p*), numero 3)];
- viene modificato l'articolo 204, comma 1, prevedendo che il prefetto, in caso di ricorso, adotti, qualora ritenga fondato l'accertamento, ordinanza motivata con la quale ingiunge il pagamento di una somma determinata, nel limite non inferiore al minimo edittale, aumentato del 50 per cento, per ogni singola violazione (a legislazione vigente si prevede il pagamento di una somma determinata, nel limite non inferiore al doppio del minimo edittale per ogni singola violazione) [comma 1, lettera *r*)];
- viene inserito l'articolo 207, comma 3-*bis*, riguardante i veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa EE. Si dispone che per tali veicoli, in caso di violazione delle norme del Codice con conseguente sanzione pecuniaria, la mancata corresponsione della sanzione amministrativa pecuniaria dovuta e delle spese di trasporto e di custodia entro novanta giorni dalla data di notifica del verbale di fermo amministrativo comporti l'alienazione del veicolo. Nel caso in cui l'autorità amministrativa o penale disponga la restituzione del veicolo prima di essersi definitivamente pronunciata sull'eventuale procedura di ricorso, la restituzione avviene solo previo pagamento, a titolo di cauzione, della sanzione amministrativa pecuniaria dovuta e delle spese di trasporto e di custodia [comma 1, lettera *s*)];
- viene inserito il comma 4-*bis* dell'articolo 208, prevedendo che gli enti locali che non adempiono all'obbligo (già previsto a legislazione vigente) di fornire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il rendiconto finale dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal codice della strada e delle spese effettuate per interventi sulla segnaletica, potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e per altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, sono esclusi, nell'anno

successivo, dalla partecipazione ai bandi per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale [comma 1, lettera t), numero 3)].

Con riferimento alle disposizioni in materia di esercitazioni alla guida, viene inoltre modificato l'articolo 122, comma 6, estendendo da 6 a 12 mesi la validità dell'autorizzazione per esercitarsi alla guida (cosiddetto foglio rosa) [comma 1, lettera g)].

Le disposizioni, infine:

- modificano l'articolo 102, comma 4, prevedendo che, quando per deterioramento i dati non sono più leggibili su una o su entrambe le targhe del veicolo, l'intestatario della carta di circolazione richiede il duplicato presso un ufficio periferico della motorizzazione. Il relativo costo di duplicazione è determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze [comma 1, lettera c) e comma 3];
- modificano l'articolo 121, comma 11, prevedendo che la prova pratica di guida possa essere ripetuta per un massimo di due volte (anziché una sola volta) nel limite della validità dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati gli importi di diritti e tariffe da corrispondere per sostenere l'eventuale terza prova pratica di guida [comma 1, lettera f) e comma 4].

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che le disposizioni in esame prevedono misure volte anche alla trasmissione e alla pubblicazione per via informatica di dati e di certificazioni – con riguardo, tra l'altro, all'ammontare derivante dalle sanzioni, comunicato dai soggetti abilitati alla loro irrogazione e pubblicato sul proprio sito ad opera del Ministero dei trasporti - nonché misure per la verifica telematica del possesso dei documenti da parte del conducente. In proposito, andrebbe fornita una stima del fabbisogno finanziario necessario per i predetti adempimenti e per l'implementazione delle dotazioni informatiche da parte dei soggetti pubblici interessati nonché indicazioni circa le risorse a tal fine disponibili. Ciò al fine di verificare l'effettiva neutralità delle disposizioni e, quindi, la possibilità di dare attuazione alle stesse nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento alle modifiche apportate alla disciplina sanzionatoria, si segnala che le disposizioni prevedono che:

- non si proceda all'irrogazione della sanzione amministrativa laddove, a seguito di contestuale verifica telematica, siano comunque accertate l'esistenza e la validità dei documenti;
- per i veicoli per i quali è disponibile un servizio elettronico di recapito certificato qualificato del proprietario o di altro obbligato in solido, alla notificazione si provveda esclusivamente per via telematica, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;
- in caso di violazione multipla, al trasgressore cui non è stata contestata la prima violazione, si applichi la sanzione prevista per tale prima violazione rilevata in ordine di tempo, aumentata fino al triplo;
- il prefetto, in caso di ricorso, ingiunga il pagamento di una somma determinata, nel limite non inferiore al minimo edittale, aumentato del 50 per cento.

In proposito, appare utile acquisire conferma dell'effettiva possibilità di provvedere nel senso indicato in condizioni di neutralità finanziaria. Andrebbe inoltre acquisita una valutazione del Governo al fine di verificare se dalle disposizioni possano discendere effetti significativi sul gettito da sanzioni, qualora scontato ai fini dei bilanci degli enti interessati.

Per quanto attiene infine al rilascio del duplicato di targa e alla previsione di un'ulteriore prova pratica per l'abilitazione alla guida, non vi sono osservazioni da formulare nel presupposto, su cui appare utile una conferma, che l'importo delle tariffe e dei diritti previsti assicuri l'invarianza finanziaria in relazione agli adempimenti previsti.

ARTICOLO 6

Disposizioni per i veicoli pesanti e le macchine agricole

Le norme modificano alcuni articoli del Codice della strada in materia di veicoli pesanti e macchine agricole.

In particolare, viene sostituito l'articolo 10, comma 21, relativo alle sanzioni per i mezzi d'opera che trasportino cose diverse da quelle previste nell'art. 54, comma 1, lettera *n*) (materiali di impiego o di risulta dell'attività edilizia, stradale, di escavazione mineraria e materiali assimilati), prevedendo la misura accessoria del ritiro della carta di circolazione. In caso di accertamento di tre violazioni, entro i cinque anni decorrenti dalla data di commissione della prima violazione, è sempre disposta la revoca, sulla carta di circolazione del veicolo, della qualifica di mezzo d'opera [comma 1, lettera *a*), numero 7].

Viene altresì modificato l'articolo 80, comma 8, in materia di revisioni. In particolare, si prevede che per i veicoli capaci di contenere al massimo 16 persone, compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t., alle revisioni provvedano il Dipartimento per i trasporti terrestri e le officine autorizzate. Per i veicoli con massa superiore a 3,5 t. non destinati al trasporto di persone o di merci pericolose, provvedono gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri e le imprese operanti in regime di concessione quinquennale [comma 1, lettera c), numero 1)]

Secondo l'attuale formulazione dell'articolo 80, comma 8, del D. Lgs. 285/1992, per la revisione di tali categorie di veicoli il Ministro delle infrastrutture può per singole province affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di autoriparazione.

Si prevede infine che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, siano determinate le modalità dei controlli, dei rimborsi e dei compensi, anche forfettari in ragione della complessità dei controlli, da riconoscere al personale che esegue l'ispezione. Con il medesimo decreto sono determinate modalità e importi, da porre a carico delle imprese, che dovranno essere versati annualmente ed affluire alle entrate dello Stato con imputazione al capitolo 3566 del Ministero delle infrastrutture [comma 1, lettera c), numero 4)].

La formulazione attualmente in vigore dell'articolo 80, comma 10, del Codice della strada prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettui periodici controlli sulle officine delle imprese concessionarie dei servizi di revisione e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I controlli periodici da personale del Dipartimento per i trasporti terrestri in possesso di laurea ad indirizzo tecnico ed inquadrato in qualifiche funzionali e profili professionali corrispondenti alle qualifiche della ex carriera direttiva tecnica, individuati nel regolamento. I relativi importi a carico delle officine dovranno essere versati in conto corrente postale ed affluire alle entrate dello Stato con imputazione al capitolo 3566 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In merito ai profili di quantificazione, con riferimento alle modifiche da apportare al regime dei controlli in materia di imprese concessionarie dei servizi di revisione, si rileva che le stesse sono demandate a un decreto ministeriale. In proposito, in mancanza di indicazioni di dettaglio, appare utile acquisire elementi volti ad escludere che dette modifiche possano comportare, anche indirettamente, effetti finanziari in relazione a più gravose prassi di ispezione, non adeguatamente compensate dal gettito delle tariffe da porre a carico delle imprese.

ARTICOLO 7

Disposizioni in materia di veicoli d'epoca o di interesse storico e collezionistico

Normativa vigente. L'articolo 63, comma 1-*bis*, della legge 342/2000, introdotto dall'articolo 1, comma 1048, della L. 145/2018 (legge di bilancio 2019), prevede, per gli autoveicoli e i motoveicoli di interesse storico e collezionistico con anzianità compresa tra 20 e 29 anni e in possesso del certificato di rilevanza storica, la riduzione della tassa automobilistica al 50 per cento. A tale norma sono stati ascritti oneri valutati in 2,05 milioni di euro annui (arrotondati a 2,1 nel prospetto riepilogativo) a decorrere dal 2019 ai fini dei saldi di fabbisogno e indebitamento netto.

Le norme in esame:

- modificano l'articolo 60 del Codice della strada, introducendo nella categoria dei veicoli d'epoca anche i ciclomotori e le macchine agricole (comma 1);
- prevedono che siano classificate d'interesse storico o collezionistico le macchine agricole la cui data di costruzione sia precedente di almeno quaranta anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione (comma 2);
- sostituiscono integralmente l'articolo 63, comma 1-*bis*, della L. 342/2000, prevedendo la completa esenzione dalla tassa automobilistica, a partire dal 1° gennaio 2019, per gli autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori di particolare interesse storico e collezionistico la cui data di costruzione sia precedente di almeno venti anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Ai maggiori oneri, valutati in 2,05 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2019, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente del Ministero dell'economia e delle finanze (commi 3 e 4).

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che le disposizioni in esame prevedono l'integrale esenzione dal pagamento della tassa automobilistica per autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori di particolare interesse storico e collezionistico, attualmente prevista nella misura del 50 per cento ai sensi dell'articolo 63, comma 1-*bis* della legge 342/2000, introdotto dall'articolo 1, comma 1048, della legge di bilancio 2019. I relativi oneri sono valutati in 2,05 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2019; tale quantificazione ha quindi l'effetto di raddoppiare l'onere riferito al suddetto articolo 1, comma 1048.

Ciò presumibilmente nel presupposto che l'intervento in esame sia finanziariamente equivalente a quello introdotto con la legge di bilancio 2019.

Peraltro, si rileva che le disposizioni in esame non si limitano a raddoppiare l'esenzione dalle tasse automobilistiche, ma ampliano anche la categoria dei veicoli esentati, in particolare includendovi i ciclomotori e le macchine agricole ultra-quarantennali. Risulta quindi necessario acquisire dati ed elementi di valutazione circa la stima degli effetti onerosi ascrivibili alle norme in esame, sia in relazione all'incremento dell'esenzione dalle tasse automobilistiche per i veicoli già ricompresi nell'ambito applicativo dell'agevolazione introdotta dall'ultima legge di bilancio, sia in relazione all'ampliamento del novero dei veicoli esenti.

Si rammenta che la RT alla legge di bilancio 2019 (che ha introdotto la parziale esenzione sopra descritta) individuava in circa 28.000 veicoli (70% autoveicoli e 30% motoveicoli) quelli interessati all'agevolazione in esame, applicando a detta platea un bollo medio di 166,7 euro per gli autoveicoli e di 96,8 euro per i motoveicoli. Da tali dati risultava quindi una stima degli oneri nella misura di circa 2,05 milioni annui (50 per cento di un gettito atteso di 4,1 milioni annui).

In merito ai profili di copertura finanziaria, si osserva che il comma 4 provvede alla copertura degli oneri derivanti dall'estensione dell'esenzione dalle tasse automobilistiche agli autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori di particolare interesse storico e collezionistico, pari a 2,05 milioni di euro annui a decorrere dal 2019, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero dell'economia e delle finanze relativo al bilancio triennale 2019-2021. Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare, giacché il citato accantonamento reca le occorrenti disponibilità.

ARTICOLO 8

Disposizioni in materia di veicoli di soccorso

Le norme esentano dal pagamento del pedaggio autostradale i veicoli con targa CRI, i veicoli dei servizi di trasporto e soccorso sanitario, i veicoli della protezione civile nonché i veicoli delle organizzazioni di volontariato appartenenti a "reti nazionali" e degli altri enti del terzo settore di natura non commerciale, se impegnati nello svolgimento di attività istituzionali, in ogni caso provvisti di apposito contrassegno (commi 1 e 2).

Si prevede altresì che tra i colori delle strisce di delimitazione degli stalli di sosta sia inserito il colore rosso per gli stalli di sosta riservati alle autoambulanze (comma 3).

All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, che la norma indica in misura pari a 80.000 euro per l'anno 2019 e a 300.000 euro annui a decorrere dall'anno 2020, si provvede

mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente del Ministero dell'economia e delle finanze (comma 4).

In merito ai profili di quantificazione, andrebbero acquisiti dati ed elementi di valutazione idonei a consentire una verifica della stima dell'onere indicata dal comma 4. Andrebbe inoltre chiarito a quale titolo sia prevista la spesa in questione, anche al fine di verificare la congruità della configurazione dell'onere medesimo in termini di limite di spesa.

In proposito si segnala che le concessionarie autostradali, salvo eccezioni (Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a) non rientrano in genere nel settore della p. a. (elenco Istat), pur essendo talune di esse partecipate in misura prevalente da soggetti pubblici (come per esempio la Autobrennero S.p.a). Pertanto l'esenzione dal pedaggio è suscettibile di determinare effetti diretti sul conto consolidato della p. a. solo per gli enti inclusi nell'elenco Istat, mentre negli altri casi è possibile prefigurare soltanto conseguenze di carattere indiretto e/o eventuale (legate ad esempio al riconoscimento di un eventuale ristoro – peraltro non espressamente previsto dalla norma in esame - in relazione al rapporto di concessione in essere, ovvero al venir meno di utili di gestione per gli enti pubblici partecipanti).

Andrebbe pertanto chiarito il procedimento seguito per la stima degli oneri e a quale delle ipotesi indicate la stessa faccia riferimento. Inoltre, andrebbe chiarito se gli oneri stimati includano in ogni caso il mancato gettito Iva, dovuto sui pedaggi autostradali.

Infine, si rileva che gli oneri sono configurati come limite massimo di spesa: appare in proposito necessario acquisire chiarimenti tenuto conto che la norma non appresta meccanismi idonei a limitare la fruizione del beneficio economico da parte degli aventi diritto e quindi a ricondurre l'onere annuo entro un importo massimo.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si osserva che il comma 4 provvede alla copertura degli oneri derivanti dall'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale dei veicoli di soccorso, pari a 80.000 euro per il 2019 e a 300.000 euro a decorrere dal 2020, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero dell'economia e delle finanze relativo al bilancio triennale 2019-

2021. Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare, giacché il citato accantonamento reca le occorrenti disponibilità.

Infine, dal punto di vista meramente formale andrebbe precisato nel testo che l'onere di 300.000 euro previsto a regime dalla disposizione in commento riveste carattere "annuo".

ARTICOLO 9

Prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta

Le norme introducono l'articolo 12-*bis* del D. Lgs. 285/1992 (Codice della strada) prevedendo che i comuni possano conferire funzioni di prevenzione e accertamento di tutte le violazioni in materia di sosta, nell'ambito dell'area di sosta regolamentata oggetto di affidamento, a dipendenti comunali o delle società private e/o pubbliche esercenti la gestione della sosta di superficie regolamentata a pagamento e/o dei parcheggi. Tali funzioni sono svolte dal personale dopo l'effettuazione e il superamento di un'adeguata formazione. Il predetto personale è qualificato durante lo svolgimento delle proprie mansioni, come pubblico ufficiale (comma 1, *cpv.* articolo 12-*bis*, commi 1 e 2).

Le funzioni possono essere conferite anche al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico locale. A tale personale sono inoltre attribuite le funzioni di prevenzione e accertamento in materia di circolazione, fermata e sosta sulle corsie e strade ove transitano i veicoli adibiti al servizio di linea (comma 1, *cpv.* articolo 12-*bis*, comma 3).

Al personale di cui al presente articolo è conferito il potere di contestazione immediata delle violazioni in materia di sosta, nonché di disporre la rimozione dei veicoli, limitatamente agli ambiti oggetto di affidamento (comma 1, *cpv.* articolo 12-*bis*, comma 4).

L'attività sanzionatoria è di competenza delle pubbliche amministrazioni attraverso gli uffici o i comandi a ciò preposti, a cui compete anche tutta l'attività autorizzativa e di verifica sull'operato. I comuni possono conferire alle società interessate la facoltà di esercitare tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese, gli interessi e le penali. Le modalità operative e gli importi di tali azioni di recupero dovranno essere oggetto di negoziazione tra il soggetto concedente ed il concessionario (comma 1, *cpv.* articolo 12-*bis*, comma 5).

Le disposizioni confermano e ampliano quelle di cui all'articolo 17, commi 132 e 133, della L. 127/1997, contestualmente abrogati al successivo comma 1, *cpv.* 12-*bis*, comma 8.

Ai fini dell'accertamento nonché per la redazione della documentazione in ordine alle violazioni di cui al presente articolo è possibile ricorrere all'uso della tecnologia digitale e a strumenti elettronici e fotografici (comma 1, *cpv.* articolo 12-*bis*, comma 6).

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia che le attribuzioni in esame assumono carattere facoltativo: non vi sono quindi osservazioni da formulare nel presupposto che gli enti locali interessati possano esercitarle compatibilmente con i rispettivi vincoli di bilancio.