



Delega revisione codice della strada A.C. 1435

Dossier n° 58 - Elementi di valutazione sulla qualità del testo
19 dicembre 2023

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	1435
Titolo:	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
Iniziativa:	Parlamentare
Iter al Senato:	No
Numero di articoli:	18
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	referente
Stato dell'iter:	Esame in Commissione (iniziato il 25 ottobre 2023)

Contenuto

L'**articolo 1, comma 1**, reca modifiche agli artt. **186** e **187** del **codice della strada**, innovando la disciplina **sanzionatoria** per la **guida in stato di ebbrezza** e per quella **successiva all'assunzione di stupefacenti**.

Esso contiene anche una disposizione di **coordinamento** con il **codice penale**, in tema di **omicidio stradale e lesioni stradali**.

Questi aspetti verranno esaminati **distintamente**.

Il **comma 2** - reca modifiche di **coordinamento** con il **codice penale**, in tema di **omicidio stradale e lesioni gravi stradali**.

L'**articolo 2** modifica l'art. **125** del **codice della strada**, introducendo nel nostro ordinamento la disciplina dello strumento *dell'alcolock*.

L'**articolo 3** **modifica** in senso di **maggior rigore** il sistema della **penalizzazione** del punteggio sulla patente. In via di sintesi, esso introduce – in aggiunta alla graduale diminuzione dei punti a disposizione – l'istituto della **sospensione breve** della patente di guida.

Il **comma 1** aggiunge al codice della strada un nuovo articolo **218-ter** (rubricato *Sospensione della patente in relazione al punteggio*), il quale introduce la **sanzione accessoria della sospensione breve** della patente di guida, **ridisegnando il sistema della penalizzazione**.

Il **comma 2** reca modifiche ad alcune **disposizioni** del **codice della strada**, volte a **inasprire il quadro sanzionatorio** per l'**eccesso di velocità** e per l'uso di **telefoni al volante**.

L'**articolo 4** aggiunge il **comma 2-ter all'articolo 230** del Codice della strada, prevedendo l'attribuzione, a coloro che partecipano a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati da istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado, statali e paritarie, del credito di due punti all'atto di rilascio delle patenti AM, A1, B1, A2, B, BE, C1, C1E.

L'articolo in questione demanda, inoltre, ad un decreto del Ministero dell'istruzione e del merito, adottato di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'interno, l'individuazione dei soggetti formatori fra gli enti e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale, nonché la definizione delle modalità di svolgimento delle attività extracurricolari.

L'**articolo 5** **estende da uno a tre anni** la durata del divieto di guida imposto ai **neopatentati** relativamente agli autoveicoli aventi una potenza specifica.

L'**articolo 6** apporta modifiche alla regolamentazione dell'**accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico** integrando il contenuto degli articoli 142, 198 e 201 del codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992).

L'**articolo 7** introduce **nuove disposizioni** sui **monopattini** e sui dispositivi di micromobilità elettrica simili (monoruota, *segway* e *hoverboard*).

Salvo quanto esposto *infra* nel testo, le principali novità introdotte sono:

- il **contrassegno** per tutti i **monopattini**;
- **obbligo** del **casco** per **tutti** i conducenti di monopattini;
- **divieto** di **uscire** dai **centri urbani**;
- **assicurazione obbligatoria** per la **responsabilità civile**.

L'**articolo 8** reca una serie di disposizioni inerenti alla **circolazione** delle **biciclette**, principalmente mediante la modifica:

- di alcune **definizioni legislative**;
- dei **poteri dei comuni**;
- della **disciplina del sorpasso**.

L'**articolo 9** concerne modifiche alle norme di **comportamento** in prossimità dei **passaggi a livello ferroviari**.

L'**articolo 10**, in materia di **modifica di norme di comportamento a tutela delle persone esposte al traffico** novella la disciplina del previgente Codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. In particolare, l'articolo introduce quale misura di regolazione della circolazione stradale, un nuovo sistema di rallentamento del flusso veicolare (cosiddetta *safety car*). L'articolo dispone altresì il divieto di superamento, in determinati casi, dei veicoli di polizia e di soggetti autorizzati preposti a garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione sotto pena di sanzioni amministrative.

L'**articolo 11**, modificando l'**articolo 41 del codice della strada**, introduce i commi **19-bis**, **19-ter** e **19 quater**, al fine di rendere attuabile l'uso dei segnali luminosi e dei segnali a messaggio variabile con valore prescrittivo quando recano indicazioni di pericolo e di prescrizione.

L'**articolo 12 comma 1** dispone che, al fine di contrastare il fenomeno del **contromano**, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà adottare un decreto che definisca 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.

Il **comma 2** aggiunge un secondo periodo **all'art. 176, comma 9**, del Codice della strada, il quale prevede che nei tratti autostradali nei quali vige il divieto di sorpasso, i conducenti per cui vale il predetto divieto, debbano impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata, a prescindere dal numero di corsie di cui la stessa si compone.

Il **comma 3**, infine, 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.

L'**articolo 13** concerne modifiche alle norme inerenti alla **sosta dei veicoli**.

L'**articolo 14** modifica l'articolo 7 del codice della strada, relativo alle **sanzioni** per le violazioni alla disciplina della **sosta nei centri abitati**, fissando un **tetto massimo** nel caso di reiterazione della violazione. Si **rimodulano** inoltre le sanzioni per le violazioni della limitazione della circolazione in **zone a traffico limitato e nelle aree di parcheggio, nel caso di insufficiente pagamento** della somma prevista e si disciplinano le modalità di **recupero delle tariffe non corrisposte**.

Vengono rafforzate inoltre le **sanzioni pecuniarie e accessorie** previste per le fattispecie di sosta e fermata vietate dall'art. 158 del medesimo codice negli **spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide e negli spazi o nelle corsie riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus e dei mezzi TPL**.

L'**articolo 15** dispone alcune modifiche agli articoli 7 e 16 del codice della strada, rispettivamente in materia di regolamentazione della circolazione nei centri abitati con lo scopo di favorire la tutela dell'ambiente e del paesaggio.

L'articolo 16 prevede che il **provvedimento di limitazione della circolazione nelle isole minori sia adottato dal Presidente della Regione territorialmente competente, sentite le prefetture e i comuni interessati, anziché dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come previsto dalla normativa vigente.**

L'articolo 17 reca:

- nei commi da **1 a 3**, un'ampia **delega** al Governo, da esercitare **entro dodici mesi**, per l'emanazione di **decreti legislativi di riordino della legislazione** in materia di **motorizzazione** e di **circolazione** di cui al **codice della strada**, secondo principi e criteri direttivi specifici indicati al comma 3;
- al comma **4**, l'autorizzazione all'emanazione, entro **un anno** dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi, di **regolamenti di delegificazione** sulla disciplina di alcune materie, tra cui il trasporto eccezionale, i limiti di massa e sagoma dei veicoli, l'aggiornamento della segnaletica stradale e la disciplina tecnica di classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni, della pubblicità e di occupazione del suolo stradale.

L'articolo 18 assegna al Governo il compito di provvedere, nel termine di **novanta giorni** dall'entrata in vigore della legge e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, all'**aggiornamento del Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada**, di cui al d.P.R. n. 495 del 1992.

Coordinamento con la legislazione vigente e semplificazione

L'articolo 1, comma 1, lettera b), capoverso n. 10), introduce all'articolo 187 del Codice della strada i commi e 6-bis e 6-ter, che hanno ad oggetto l'ipotesi in cui il conducente nei confronti del quale sia stato accertato il reato di guida previa assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ovvero il reato di rifiuto ai controlli volti a stabilire se questi abbia assunto sostanze vietate non risulti ancora titolare di patente di guida; in particolare, il comma 6-ter prevede che quando tali reati siano commessi da persona non munita di patente di guida, in luogo della sospensione cautelare della patente o della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente, si applica il divieto di conseguirla, per una durata corrispondente a quella della sospensione che sarebbe stata disposta nei confronti di persona munita di patente di guida.

La formulazione di tale comma potrebbe costituire oggetto di approfondimento, atteso che la sospensione della patente nei confronti di quanti commettono i fatti di cui ai commi 1 e 8 dell'articolo 187 del codice della strada, che consegue come sanzione amministrativa accessoria rispetto all'accertamento del reato e che viene disposta con ordinanza del Prefetto, non ha durata fissa, ma è compresa fra un minimo di un anno ed un massimo di due anni, sicché risulta incerto nel quantum il periodo del divieto di conseguimento della patente.

L'articolo 1, comma 2, reca, con riferimento ai reati di omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime, modifiche di coordinamento tra gli articoli 589-bis e 590-bis del codice penale, che disciplinano tali reati, e le novelle operate sull'articolo 187 del Codice della strada; in particolare viene integralmente sostituito, in entrambi gli articoli, il secondo comma; in proposito, si ricorda che lo scorso 25 ottobre è entrata in vigore la legge n. 138 del 2023 che introduce nei medesimi articoli 589-bis e 590-bis del codice penale le fattispecie di omicidio nautico e di lesioni nautiche.

Si potrebbe quindi valutare l'opportunità di approfondire la formulazione dell'articolo 1, comma 2, che attualmente appare fare riferimento unicamente all'omicidio stradale e alle lesioni personali stradali, al fine di coordinarne il contenuto con la vigente formulazione degli articoli 589-bis e 590-bis, come da ultimo sostituiti dalla legge n. 138 del 2023.

L'articolo 7, che introduce nuove disposizioni sui monopattini e sui dispositivi di micromobilità elettrica similari, al **comma 1, lettera m)**, capoverso 75-vicies-quinquies, dispone che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possano essere posti in circolazione se non sono coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi prevista dall'art. 2054 del codice civile.

Alla luce dell'imposizione di tale obbligo generale, riferibile sia alle imprese di noleggio sia ai proprietari singolarmente intesi di tali mezzi, *potrebbe risultare opportuno disporre il coordinamento della disposizione in esame con la disciplina vigente di cui all'articolo 1, comma 75-ter, della legge n. 160 del 2019, che invece stabilisce che sia la Giunta comunale, con propria delibera, a disporre l'obbligo di copertura assicurativa per le imprese che effettuano servizi di noleggio di tali mezzi.*

L'articolo 17, comma 1, quinto periodo, prevede che il secondo parere parlamentare sia espresso sulle "osservazioni del Governo"; in proposito, si segnala, come già fatto dal Comitato in precedenti occasioni,

l'esigenza che, nella procedura del "doppio parere parlamentare", le Commissioni siano comunque chiamate a pronunciarsi sui testi nel loro complesso e non sulle osservazioni del Governo; si segnala inoltre che il secondo parere è previsto solo da parte delle commissioni parlamentari per materia mentre la previsione di un nuovo invio alle Camere è formulata con riferimento a difformità rispetto ai pareri delle commissioni parlamentari, senza distinguere tra quello delle commissioni parlamentari per materia e delle commissioni parlamentari per i profili finanziari (si veda, al riguardo, su questi aspetti, da ultimo il parere espresso sul progetto di legge C. 3514 recante delega al Governo in materia di contratti pubblici nella seduta del 27 aprile 2022).

Si valuti pertanto l'opportunità di approfondire la disposizione.

L'**articolo 17, comma 6**, prevede che il Governi adottati, 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; in maniera sostanzialmente analoga, il comma 1 dell'articolo 18 prevede che, entro novanta giorni dalla data in vigore della presente legge, il Governo provveda 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.

Si valuti quindi l'opportunità di un coordinamento tra le due disposizioni.

Chiarezza e proprietà della formulazione del testo

L'**articolo 17, comma 3, lettera a)**, prevede, quale principio e criterio direttivo di delega, la "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"; ancora, al medesimo articolo, medesimo comma, la **lettera h)** prevede, quale principio e criterio direttivo di delega, "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"; al riguardo si ricorda che la giurisprudenza della Corte costituzionale chiarisce che le deleghe di riordino normativo concedono al legislatore delegato "un limitato margine di discrezionalità per l'introduzione di soluzioni innovative, le quali devono comunque attenersi strettamente ai principi e criteri direttivi enunciati dal legislatore delegante" (sentenza n. 61 del 2021 ma si veda anche la sentenza n. 80 del 2012).

Alcuni principi di delega di cui all'**articolo 17, comma 3**, sembrano peraltro costituire degli oggetti della delega, in contrasto con il paragrafo 1, lettera d), della circolare sulla formulazione tecnica dei testi legislativi del Presidente della Camera del 20 aprile 2001, che prescrive di distinguere i principi e criteri direttivi dall'oggetto della delega; si richiamano in tal senso:

la **lettera 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");

la **lettera 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");

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

la **lettera 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").

Si valuti pertanto l'opportunità di approfondire la formulazione delle suddette disposizioni.