

dossier

XIX Legislatura

23 ottobre 2023


Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada

A.C. 1435



SERVIZIO STUDI

Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti

TEL. 06 6706-2451 - studi1@senato.it -  [@SR_Studi](https://twitter.com/SR_Studi)

Dossier n. 172



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Trasporti

Tel. 066760-2614 st_trasporti@camera.it -  @CD_trasporti

Progetti di legge n. 190

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0035.docx

INDICE

Introduzione	5
Articolo 1, comma 1, lett. a) (<i>Modifiche al codice della strada in materia di guida in stato di ebbrezza</i>)	8
Articolo 1, comma 1, lett. b) (<i>Modifiche al codice della strada in materia di guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope</i>)	11
Articolo 1, comma 2 (<i>Modifiche al codice penale</i>)	17
Articolo 2 (<i>Alcolock</i>)	19
Articolo 3, comma 1 (<i>Modifiche al codice della strada relative all'inserimento della sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché inasprimento dell'apparato sanzionatorio in funzione di sicurezza</i>)	21
Articolo 3, comma 2 (<i>Modifiche al codice della strada relative all'inserimento della sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché inasprimento dell'apparato sanzionatorio in funzione di sicurezza</i>)	28
Articolo 4 (<i>Promozione dell'attività formativa nelle scuole</i>)	30
Articolo 5 (<i>Limitazioni per i neopatentati</i>)	31
Articolo 6 (<i>Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico</i>)	32
Articolo 7 (<i>Modifiche in materia di monopattini e altri dispositivi</i>)	35
Articolo 8 (<i>Ciclabilità</i>)	40
Articolo 9 (<i>Passaggi a livello</i>)	44
Articolo 10 (<i>Modifiche delle norme di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico</i>)	47
Articolo 11 (<i>Modalità d'uso dei pannelli a messaggio variabile</i>)	49
Articolo 12 (<i>Misure per contrastare il fenomeno del contromano, obbligo di destra rigorosa per i mezzi pesanti e divieto di occupazione della sede stradale</i>)	50
Articolo 13 (<i>Disciplina della sosta</i>)	52
Articolo 14 (<i>Modifiche in materia di disciplina delle sanzioni delle violazioni della sosta e delle zone a traffico limitato</i>)	54
Articolo 15 (<i>Modifiche in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade</i>)	58

Articolo 16 (<i>Modifiche in materia di circolazione nelle isole minori</i>).....	59
Articolo 17 (<i>Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale</i>).....	60
Articolo 18 (<i>Disposizioni attuative e clausola di invarianza finanziaria</i>)	66
Proposte di legge abbinate all' A.C. 1435 (<i>Disegno di legge recante 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</i>)	67
Testo a fronte delle modifiche al Codice della Strada proposte dal ddl AC 1435	75
Testo a fronte delle modifiche alla legge di bilancio 2019 proposte dal ddl AC 1435	142
Testo a fronte delle modifiche al codice penale proposte dal ddl AC 1435	149

SCHEDE DI LETTURA

Introduzione

Con l'atto Camera **1435** – recante modifiche del decreto legislativo n. 285 del 1992 (**Nuovo codice della strada**) – il Governo italiano propone al Parlamento un disegno di legge relativo a diversi aspetti della disciplina della **circolazione stradale**, il cui *corpus* centrale resta compreso nel citato codice della strada.

Quest'ultimo – dunque – viene interessato da una nuova serie di modificazioni con la tecnica della **novella**, come già era accaduto diverse volte in precedenza e – da ultimo - con il decreto-legge n. **121** del **2021** (convertito nella legge n. 156 del 2021, cui v. il [relativo dossier](#)). Anche in questo caso, la nuova disciplina si presenta complessa e densa di profili ad **alto tasso tecnico**.

La necessità dell'intervento normativo è stata ravvisata in ragione della persistenza nel nostro Paese di **livelli troppo elevati di incidentalità**. La Relazione illustrativa al disegno di legge evidenzia che nel 2021 – sul 2020 – v'è stato un **aumento** degli incidenti del 28,4 per cento e dei morti del 20 per cento. L'aumento dei sinistri si è esteso anche alla nuova forma di trasporto costituita dai veicoli di micro-mobilità elettrica.

Tali aspetti critici erano tornati all'attenzione della IX Commissione Trasporti e telecomunicazioni della Camera dei deputati nella XVIII legislatura, in occasione dell'esame dell'atto del Governo [323 \(Piano per la sicurezza stradale 2030\)](#), in ordine al quale ([qui v. il dossier](#)) – nella seduta del 10 dicembre 2021 – la stessa Commissione aveva approvato all'unanimità un [parere favorevole con osservazioni](#).

La citata Relazione illustrativa di accompagnamento al provvedimento dà atto che “le principali cause di incidente stradale rimangono distrazione, mancato rispetto della precedenza e velocità troppo elevata (pari al 39,7 per cento dei casi)”; vi si afferma altresì che “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. [...] 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 per cento e il 3,2 per cento degli incidenti è correlato quindi 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)”. Del resto, queste preoccupazioni – secondo la citata Relazione – sono confermate dai dati delle polizie municipali o locali, infine, da cui “risulta che il 36 per cento delle sanzioni per guida in stato di ebbrezza e il 57 per cento di quelle per guida sotto l’effetto di sostanze stupefacenti sono state elevate in occasione di incidente stradale”.

Il disegno di legge risponde a tali preoccupazioni con un **ampio pacchetto di modifiche** che ruota – anzitutto – attorno agli articoli **186** e **187** del codice della strada, configurando una struttura di **prevenzione** e di **sanzioni** assai articolata, la quale include anche una **novella** agli artt. **589-bis** e **590-bis** del codice penale (rispettivamente: omicidio stradale e lesioni stradali) volta a coordinare tali disposizioni con il nuovo testo del codice della strada (in particolare: eliminando il problema del **nesso di causalità** tra assunzione dello stupefacente da parte del guidatore ed effettivo stato di alterazione psico-fisica).

Sempre con lo scopo di incrementare la forza deterrente della normativa, viene rivisitato il sistema della “**patente a punti**”, introdotto nel codice della strada con il decreto-legge n. 151 del 2003. Nel far rinvio alla scheda sull’art. 3 (v. *infra*), qui basti anticipare che nel nuovo regime proposto – **dopo la prima** decurtazione dei punti – non segue più soltanto l’ulteriore decurtazione del punteggio residuo ma viene irrogata la sanzione della c.d. **sospensione breve** della patente.

La riforma proposta interessa poi gli aspetti della **formazione** dei guidatori, della **gradualità** dell’**abilitazione alla guida** delle vetture e delle cilindrature maggiori e dell’**accertamento delle violazioni** con **strumenti da remoto** (i temi detti comunemente “varchi ZTL” e *autovelox*, su cui si rinvia alla scheda sull’art. 6).

Poi ancora - e salvo altre - il testo trasmesso concerne le tematiche:

- dei veicoli di **micro-mobilità elettrica**, con modifiche alla disciplina introdotta nella legge di bilancio per il 2020;
- della **circolazione delle biciclette**, con modifiche volte a migliorarne la sicurezza;
- della **sosta** in città, con ulteriori modifiche all’art. **7** del codice della strada, dopo quelle già introdotte nel 2021.

A chiusura del provvedimento, il disegno di legge comprende un’ampia **delega legislativa** per il riordino complessivo della materia, unita all’autorizzazione a emanare successivamente **regolamenti di delegificazione**.

Questo *dossier* – in coda – dà sintetico conto delle **proposte di legge** che sono **abbinate** al disegno di legge del Governo (ai sensi dell'art. 77 del Regolamento della Camera) e, al fine consentire una migliore comprensione delle modifiche proposte, un **testo a fronte** con il contenuto legislativo attualmente vigente.

Articolo 1, comma 1, lett. a)
(Modifiche al codice della strada in materia di guida in stato di ebbrezza)

L'art. 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**.

L'art. 1 si compone di **due** commi, che apportano modifiche rispettivamente agli articoli **186** e **187** del codice della strada e agli articoli **589-bis** e **590-bis** del codice penale.

Secondo la **Relazione illustrativa** di accompagnamento, la scelta di intervenire congiuntamente su tali fonti deriva da una duplice considerazione:

- le condotte di guida in stato di ebbrezza o di alterazione dovuta all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope rappresentano un fenomeno molto diffuso tra i conducenti e sono considerate tra le principali cause di incidentalità stradale;
- l'operatività dei citati articoli e, in generale, l'efficacia general-preventiva delle sanzioni ivi previste risultano attenuate dalla tempistica del procedimento penale e dall'incertezza della pena, derivante dall'applicazione dell'istituto del lavoro di pubblica utilità¹, dei benefici processuali, nonché della causa di esclusione della punibilità della particolare tenuità del fatto di cui all'art. 131-bis del codice penale.

Iniziando con il **comma 1, lett. a)**, relativo all'art. **186**, è necessario rammentare la **struttura** della disposizione novellata.

Vi è contenuto in generale il **divieto** di guidare in stato di **ebbrezza** determinato dall'uso di **bevande alcoliche** (comma 1).

Nel comma 2, la trasgressione del divieto è punita in un **doppio livello**:

- i)* se il tasso alcolemico è compreso tra **0,5** e **0,8** grammi per litro, si ha un **illecito amministrativo** punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 573 a 2.170. È irrogata altresì la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da 3 a 6 mesi (comma 2, lett. *a*);
- ii)* se il tasso alcolemico è compreso tra **0,8** e **1,5** grammi per litro, si ha un **reato di natura contravvenzionale**, punito con la doppia sanzione, **detentiva** e **pecuniaria** (arresto fino a 6 mesi e ammenda da 800 a 3.200 euro). È irrogata

¹ La Relazione governativa si riferisce al lavoro di pubblica utilità, di cui all'articolo **186**, comma **9-bis** del codice della strada. Si ricorda, altresì, che con la legge n. 67 del 2014 è stato introdotto l'istituto della **messaggio alla prova** di cui all'art. **168-bis** cod. pen. L'esperimento della prova consiste nello svolgimento di lavori di pubblica utilità, determinati dal giudice secondo un programma e un termine prestabilito; nel frattempo il procedimento penale resta sospeso. Espletata la prova e se questa ha esito positivo, il giudice dichiara il **reato estinto**.

altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente da 6 mesi a un anno (comma 2, lett. *b*);

- iii*) se il tasso alcolemico è **superiore** a **1,5** grammi per litro, la **contravvenzione** è punita – anche qui – con sanzione **detentiva** e **pecuniaria** (arresto da 6 mesi e un anno e ammenda da 1.500 a 6.000 euro). È irrogata altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente da uno a due anni. Inoltre, per il caso che il trasgressore abbia usato la **vettura altrui**, è previsto che la **durata** della sospensione sia **raddoppiata**; se poi il medesimo trasgressore commetta lo stesso fatto entro i due anni successivi all'accertamento (**recidiva infrabiennale**) la patente è **revocata**. Salvo che il veicolo non appartenga ad altri, la condanna o il patteggiamento per questa fattispecie comportano la **confisca del mezzo** (comma 2, lett. *c*).

Si ricordi, a proposito delle ultime due ipotesi – che sono penalmente rilevanti – che l'art. **223** del codice della strada statuisce che per i casi di sospensione della patente prevista come sanzione accessoria, tale provvedimento si attua **in via provvisoria** mediante il ritiro immediato della patente da parte dell'agente accertatore e la trasmissione al prefetto, il quale dispone la sospensione, che può durare al massimo 2 anni (3 per i casi di cui all'art. 222 del codice della strada e 5 per i reati di omicidio o lesioni stradali). In caso di condanna, poi, il provvedimento prefettizio si consolida per la durata stabilita dal giudice; in caso di proscioglimento (art. **224**, comma **4**) il prefetto ordina la **restituzione** della patente al titolare.

Si rammenti altresì che **tutte le ipotesi** di guida in stato di ebbrezza – nonché il **rifiuto di sottoporsi a controllo** – sono motivo di **decurtazione** di **10** punti dalla patente, ai sensi della tabella allegata all'art. 126-*bis* del codice della strada.

Ciò premesso, l'art. 1, comma 1, lettera *a*), **aggiunge** all'art. 186 **due nuovi commi: il 9-ter e il 9-quater**.

- a*) Il nuovo comma **9-ter** stabilisce che **sulla patente** del conducente a carico del quale siano **accertate** le **violazioni** che **costituiscono reato** (*id est*: i reati di guida con tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5 grammi per litro e di guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, v. *supra*) siano apposti i **codici unionali 68** “**LIMITAZIONE DELL'USO – Niente alcool**” e **69** “**LIMITAZIONE DELL'USO – Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436**”.

In pratica, tali codici - previsti dall'Allegato I della direttiva n. 2006/126/CE – sono volti a indicare che **quel conducente**, rispettivamente, **non può più bere** prima di mettersi alla guida (cod. 68); oppure può guidare **solo veicoli dotati** di uno speciale dispositivo – detto ***alcolock*** (o ***Ignition Interlock Device - IID***) – tale per cui, il guidatore, prima di accendere la macchina,

deve soffiare nell'apparecchio. Se viene rilevato un tasso alcolemico nel fiato, la macchina **non parte** (cod. 69)².

I codici **sono apposti** dal **prefetto**, il quale – preso atto delle condanne – dispone la **revisione** della patente di guida, ai sensi dell'articolo 128, e provvede ai conseguenti adempimenti. L'indicazione di questi codici resta sulla patente per:

- **2 anni** per il caso della contravvenzione più **lieve** (0,8 – 1,5 grammi per litro);
- **3 anni** per il caso della contravvenzione più **grave** (sopra i 1,5 grammi per litro);
- un **tempo maggiore** se lo decide la **commissione medica** competente per i rinnovi della patente, ai sensi dell'art. 119 del codice della strada.

Nell'ipotesi in cui il condannato sia titolare di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo³, ma abbia comunque acquisito la residenza in Italia, si applicano, in ogni caso, 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.

b) Il nuovo comma 9-*quater* prevede due aggravamenti di pena.

- ✓ al **primo** periodo, è stabilito che le sanzioni di cui all'art. 186, comma 2, lett. da *a*) a *c*) (v. *supra*), siano **tutte aumentate di un terzo** se la violazione è commessa da chi **ha già l'indicazione dei citati codici** sulla patente;
- ✓ al **secondo** periodo, è stabilito che le sanzioni di cui all'art. 186, comma 2, lett. da *a*) a *c*) (v. *supra*), siano **raddoppiate** se il conducente **manomette** o **rimuove l'alcolock** o i relativi sigilli.

A questo riguardo, parrebbe pertanto che tali aumenti (del terzo o del doppio) riguardino sia **le sanzioni pecuniarie** sia quelle **detentive** previste alle lett. *b*) e *c*) del comma 2.

² Nella Relazione illustrativa è detto che questa disposizione è stata sollecitata dalla Conferenza Unificata. Quanto agli **oneri** derivanti dalle modifiche normative illustrate nel testo, la **Relazione tecnica** evidenzia che esse non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Allo stesso tempo, non è possibile quantificare *a priori* le **maggiori entrate** per il bilancio dello Stato derivanti dall'innalzamento delle sanzioni.

³ Si tenga presente al proposito che la Commissione europea ha avanzato una **proposta di modifica della direttiva 2015/413/UE** in materia di scambio d'informazioni sulle infrazioni stradali ([COM 2023-126 final](#)).

Articolo 1, comma 1, lett. b)
*(Modifiche al codice della strada in materia di guida dopo l'assunzione di
 sostanze stupefacenti o psicotrope)*

L'art. 1, comma 1, lett. b) reca modifiche all'art. 187 del codice della strada, innovando la disciplina sanzionatoria per la guida successiva all'assunzione di stupefacenti.

L'art. 1, comma 1, lettera b) novella in molti punti l'art. 187 del codice della strada. Anche in questo caso è necessario ricordare la struttura della disposizione vigente.

Il comma 1 dell'art. 187 in esame – omessa la statuizione di principio (diversamente dall'art. 186) sul divieto di porsi alla guida di un veicolo se sotto effetto di stupefacenti – passa direttamente a incriminare (mediante una fattispecie contravvenzionale) la “guida in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope”.

Come reso evidente dal dato testuale, il reato - attualmente - consiste nel porsi alla guida della vettura in stato di alterazione psico-fisica dovuto all'assunzione della sostanza vietata. Essenziale per l'accertamento del fatto-reato è, dunque, l'accertamento del nesso causale tra consumo della sostanza ed effetto di alterazione sull'organismo. La Cassazione è consolidata su questo orientamento (v. da ultimo Cass., sez. IV penale, 25 gennaio 2023, n. 5890 e Cass., sez. IV penale, 18 aprile 2023, n. 22682 e ancora trib. Vicenza 4 febbraio 2022, n. 129).

Per il resto, il comma 1 dell'art. 187 ricalca il modello dell'art. 186, comma 2, lett. c): all'accertamento del reato segue l'applicazione di pene congiunte (detentiva e pecuniaria); la sospensione (amministrativa) della patente da uno e due anni; e la confisca del veicolo. Il comma 1-bis a sua volta prevede il raddoppio delle pene se l'autore del fatto cagiona un incidente stradale. Il comma 1-quater prevede altresì l'aumento dell'ammenda da un terzo alla metà se il fatto è commesso tra le ore 22 e le 7.

Ai commi 2 e seguenti, l'art. 187 attualmente vigente prevede un triplo grado di controlli sulla persona del conducente, volti a stabilire se questi abbia assunto sostanze vietate:

- un primo controllo – di tipo preliminare – è svolto nell'immediatezza del fermo del veicolo con il conducente a bordo: si tratta di quelli che il comma 2 chiama “accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili”;
- un secondo livello di controllo è svolto – anch'esso nell'immediatezza del fermo del veicolo con il conducente a bordo – se il primo controllo ha dato esito positivo o se comunque vi sia il ragionevole sospetto che il guidatore abbia assunto sostanze stupefacenti (comma 2-bis). In questo caso il conducente è sottoposto ad

accertamenti clinico-tossicologici e strumentali ovvero **analitici su campioni di mucosa del cavo orale** prelevati a cura di personale sanitario ausiliario delle forze di polizia;

- il **terzo** livello di controllo – sostanzialmente alternativo al secondo – si ha quando quest’ultimo non sia possibile perché manca il personale ausiliario o perché il conducente si rifiuta di sottoporsi. In tale caso egli è **accompagnato** presso un’apposita struttura sanitaria (fissa o mobile) per il **prelievo di campioni di liquidi biologici** ai fini dell’effettuazione degli esami necessari (comma 3).

Al comma **8** dell’art. **187** attualmente in vigore è poi **incriminato** – peraltro con la formula della consunzione (“salvo che il fatto non costituisca più grave reato”: per esempio, resistenza a pubblico ufficiale, *n.d.r*) – il fatto di **rifiutarsi di sottoporsi ai predetti controlli** (anche qui: pena congiunta, detentiva e pecuniaria - arresto da 6 mesi a un anno e ammenda da euro 1.500 ad euro 6.000 – sospensione della patente e confisca).

Si rammenti altresì che la guida successiva all’assunzione di stupefacenti – nonché il **rifiuto di sottoporsi a controllo** – sono motivo di **decurtazione** di **10** punti dalla patente, ai sensi della tabella allegata all’art. 126-*bis* del codice della strada.

A fronte di questo panorama, il testo proposto dall’art. 1, comma, 1, lett. *b*) introduce un **consistente pacchetto** di modifiche dell’art. 187.

La principale è – dunque – la **reformulazione del fatto-reato**, mediante la **soppressione** del riferimento allo stato di alterazione psico-fisica e la tipizzazione della guida “**dopo**” aver assunto sostanze stupefacenti. In pratica, al nesso causale è sostituito un nesso meramente **cronologico** (comma 1, lett. *b*) n. 2 dell’art. 1 qui in commento). Il dichiarato intento dell’iniziativa governativa – pertanto – è di superare le difficoltà applicative dovute alla dimostrazione del nesso eziologico tra assunzione della sostanza ed effetto di alterazione (v. la Relazione illustrativa, pag. 4 dello stampato a.C. 1435).

Tanto è evidenziato anche dalla modifica conseguenziale della **rubrica** dell’art 187 (comma 1, lett. *b*) n. 1 dell’art. 1 qui esaminato); nonché ancora dalla modifica del comma 1-*bis*.

Significativa è anche la **modifica** in tema di **controlli**. Al comma 2-*bis* si introduce la possibilità che il controllo in seconda battuta del conducente non sia limitato alla mucosa del cavo orale ma comprenda anche la **saliva**.

La citata Relazione illustrativa del Governo (ancora pag. 4) afferma al proposito che la modifica è tesa a consentire 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".

Sempre nel comma *2-bis*, viene **soppresso** il riferimento all'adozione di un **decreto ministeriale** volto a definire le modalità di effettuazione degli accertamenti e le caratteristiche degli strumenti portatili da impiegare a tal fine. Come chiarisce la Relazione illustrativa, tale decreto – previsto sin dal 2010 – non è stato mai adottato. Sicché nella nuova formulazione proposta il controllo salivare avverrà secondo linee guida emanate dai Ministeri dell'interno e della salute e presso laboratori certificati.

Per coerenza, è modificato altresì il **comma 2** al fine di includere anche gli accertamenti (appena menzionati) di cui al successivo comma *2-bis* tra in vista dei quali svolgere quelli qualitativi preliminari (v. *supra*).

Sempre in coerenza con la soppressione della nozione di alterazione psico-fisica, viene modificato anche il comma *5-bis* dell'art. 187, nel senso che il **divieto di proseguire il tragitto** può essere impartito dalla polizia stradale anche solo sulla base dei primi e preliminari controlli, ove l'esito di quelli successivi non sia ancora disponibile. Il veicolo è quindi fatto trasportare da terze persone al luogo indicato dal conducente o presso l'autorimessa più vicina.

Con l'aggiunta di un **nuovo comma 5-ter**, un'analogha disposizione è prevista per il caso che (non solo l'esito dei controlli successivi – *id est*: degli accertamenti analitici – non sia noto, ma) non sia possibile nemmeno la loro effettuazione.

Il **prefetto** – in tal caso – dispone in ogni caso che il conducente si sottoponga entro **60 giorni** alla visita medica di cui all'articolo **119, comma 4**, del codice della strada per l'accertamento dei requisiti psichici e fisici alla guida.

Se l'interessato non ottempera all'ordine nel termine prescritto, si applica l'articolo 128, comma 2, e pertanto è sempre disposta la **sospensione** della patente di guida fino al superamento degli accertamenti 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. Per l'ipotesi di circolazione durante il periodo di sospensione, è prevista la sanzione amministrativa da 168 a 678 euro e la **revoca** della patente di guida. Le medesime disposizioni si applicano anche a chiunque circoli dopo essere stato dichiarato temporaneamente inidoneo alla guida.

Se poi l'esito della visita di cui al comma 4 dell'art. 119 è d'inidoneità alla guida, il prefetto **revoca** la patente (il cui nuovo conseguimento non è possibile se non dopo **tre** anni). Il testo del disegno di legge chiarisce che si tratta di una **deroga** al comma 5 del medesimo art. 119, giacché la revoca per inidoneità, di regola, spetta alla **motorizzazione civile**.

Anche il **comma 6** dell'art. **187** è interessato da un'ampia modifica (comma 1, lett. *b*) n. 9 dell'art. 1 qui in commento). Esso – nella nuova versione proposta – di fatto ricalca il comma *5-ter*, reiterandone le disposizioni anche per il caso in cui al prefetto siano resi disponibili gli esiti degli **accertamenti analitici** svolti su campioni di fluido del cavo orale (di cui al citato comma *2-bis*), ovvero la certificazione sugli accertamenti compiuti sui campioni di liquidi biologici, rilasciata dai strutture sanitarie fisse o mobili, strutture sanitarie pubbliche o accreditate o a esse equiparate (di cui ai commi 3, 4 e 5). Il prefetto – dunque – ordina in ogni caso che il conducente si sottoponga entro 60 giorni a visita medica e dispone la sospensione, in via cautelare, della patente fino all'esito dell'esame di revisione.

Sono poi introdotti (comma 1, lett. *b*) n. 10 dell'art. 1 qui in esame) i commi e **6-bis** a **6-ter**, i quali hanno a oggetto l'ipotesi in cui i conducenti **non risultino ancora titolari** di patente di guida⁴.

- L'art. **6-bis** disciplina il caso del **minore** di **anni 21** che **non abbia** la patente, nei riguardi del quale sia **accertato** il reato (appena riepilogato e come modificato) del comma **1** oppure quello di cui al successivo comma **8** del medesimo art. 187 (vale a dire il rifiuto di sottoporsi ai controlli, v. *supra*). La conseguenza è che il conseguimento della patente è **precluso** – anche per conversione di patente estera - fino a **24 anni compiuti**. Se l'interessato aveva il permesso temporaneo (c.d. *foglio rosa*) esso è sospeso o revocato e occorre aspettare i 24 anni di età.
- L'art. **6-ter** disciplina il caso del **maggiore** di **anni 21** che **non abbia** la patente, il quale **commetta** i reati appena ricordati. Si stabilisce che:
 - nelle **more del procedimento penale**, **non** si applica la sospensione provvisoria di cui all'art. 223 del codice della strada ma il **divieto** di conseguire la patente per la durata della sospensione provvisoria della patente, in cui il conducente sarebbe incorso ove ne fosse stato titolare;
 - a **giudizio concluso**, **non** si applicano la sospensione (come provvedimento definitivo) o la revoca della patente bensì **divieto** di conseguire la patente – rispettivamente – per la durata della

⁴ Al proposito, val la pena segnalare che la Commissione europea ha avanzato la proposta di modificare la direttiva 2022/2651/UE e il regolamento 2018/1724/UE ([COM 2023-127 final](#)) nonché la proposta di una nuova direttiva sul ritiro della patente ([COM 2023-128 final](#)).

sospensione della patente, in cui il conducente sarebbe incorso ove ne fosse stato titolare (caso sospensione) o per 3 anni dall'accertamento dei fatti (caso revoca).

*A questo riguardo si rileva 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 **non ha durata fissa**. Essa è invece compresa fra un minimo ed un massimo da **1 a 2 anni**. Si valuti l'opportunità di un chiarimento.*

Viene poi introdotto un nuovo comma **6-quater**, il quale inerisce al **seguito dell'ordine prefettizio** di effettuare la **visita medica**. Vi si dispone che, fermo restando quanto previsto dall'articolo 126 relativamente alla durata e alla conferma della validità della patente, nei casi in cui all'esito della visita medica 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 alle conferme successive non può eccedere **cinque anni**.

(Si ricorda che – viceversa – in condizioni normali i rinnovi per la **patente A** (AM, A1 e A2) e **B** (B1 e BE) valgono **10 anni** per quanti non abbiano ancora compiuto 50 anni; e **5 anni** fino ai 70. Al proposito, infatti, la Relazione illustrativa specifica che il differente percorso di verifica dell'idoneità psico-fisica, **riducendo la durata della validità della patente di guida**, consente di monitorare, mediante visite più accurate e frequenti, il conducente che ha fatto uso di stupefacenti, il quale viene pertanto sottoposto ad una sorveglianza sanitaria più frequente rispetto ai guidatori non assuntori).

Infine, il testo proposto (art. 1, comma 1, lett. *b*) n. 11) novella il comma **8** dell'art. 187.

Come ricordato, esso prevede il **reato** di chi si **rifiuta di sottoporsi ai controlli** previsti dei commi 2, 2-bis, 3 o 4; le sanzioni sono quelle dell'art. 186, comma 7, vale a dire quelle per la guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro: pene detentiva e pecuniaria; sospensione della patente e ripetizione della visita medica per l'idoneità alla guida (*ex art. 119*).

La novella prevede che, oltre all'obbligo di sottoporsi a visita medica, sia disposta dal prefetto, **in ogni caso, la sospensione in via cautelare** della patente fino all'esito dell'esame di revisione (secondo modalità demandate al regolamento).

Si ricorda in proposito che la sospensione della patente è già prevista nell'ordinanza prefettizia disciplinata dal medesimo comma 8.

Quanto agli **oneri**, la **Relazione tecnica** evidenzia che le modifiche introdotte dalla lettera *b*) del comma **1** qui in commento non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, sia in quanto gli accertamenti ivi previsti sono già svolti

dalle amministrazioni competenti che, pertanto, provvederanno all'attuazione della norma nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente; sia perché i costi derivanti dal deposito del veicolo a seguito degli accertamenti previsti sono posti espressamente **a carico del conducente** del veicolo medesimo.

Articolo 1, comma 2 (Modifiche al codice penale)

L'art. 1 – al comma 2 - reca modifiche di **coordinamento** con il **codice penale**, in tema di **omicidio stradale e lesioni stradali**.

L'art. 1 – al comma 2 - apporta modifiche agli articoli **589-bis** e **590-bis** del codice penale. Tali modifiche sono **conseguenti** alla novella illustrata nella scheda precedente sull'art. **187** del codice della strada.

Giova rammentare che nel 2016 (legge n. **41**), il codice penale era stato a sua volta interessato da una novella in materia di **omicidio colposo** (art. 589) e **lesioni colpose** (590). Erano stati introdotti, rispettivamente, gli artt. **589-bis** e **590-bis**, nei quali si dedicava un'**autonoma incriminazione** ai fatti nei quali la violazione di leggi, regolamenti, ordini o discipline (vale a dire i casi di colpa specifica *ex* art. 43 del codice penale) inerisse alla **circolazione stradale**. Prima della legge n. 41 del 2016, tale evenienza era considerata circostanza aggravante.

Nel contesto di queste nuove autonome fattispecie di reato – tuttora in vigore - il **comma 2** di entrambe le citate disposizioni prevedeva la **circostanza aggravante** (a effetto speciale) che il fatto della morte di una persona o il cagionarle lesioni gravi o gravissime dipendesse dallo stato di ebbrezza alcolica (di cui all'art. **186, comma 2, lett. c**) del codice della strada) o dall'alterazione psico-fisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope (di cui all'art. **187** del medesimo codice).

Il **quadro edittale** vigente è il seguente:

- **omicidio** stradale: da **2** a **7** anni;
- omicidio stradale **aggravato** per violazione delle norme sulla circolazione stradale *ex* artt. 186 e 187: da **8** a **12** anni;
- lesioni stradali **gravi**: da **3** mesi a **un** anno;
- lesioni stradali **gravi aggravate** per violazione delle norme sulla circolazione stradale *ex* artt. 186 e 187: da **3** a **5** anni;
- lesioni stradali **gravissime**: da **uno** a **3** anni;
- lesioni stradali **gravissime aggravate** per violazione delle norme sulla circolazione stradale *ex* artt. 186 e 187: da **4** a **7** anni;

Come evidenziato nella scheda che precede, il **riferimento** all'alterazione psico-fisica è stato **eliminato dalla disposizione** di cui all'art. **187**, sicché il coordinamento testuale era necessario. La proposta governativa è – tuttavia – nel senso di eliminare dagli artt. **589-bis** e **590-bis** **non già** il riferimento all'alterazione psico-fisica bensì quello **al medesimo art. 187**.

Quindi – per aversi l'ipotesi aggravata delle fattispecie qui in parola – non sarà sufficiente la mera concomitante realizzazione del reato di cui all'art. 187 ma si dovrà dimostrare l'**effettivo stato di alterazione psico-fisica** del conducente che ha cagionato la morte o le lesioni.

Peraltro, le **Camere** hanno recentemente **approvato** la legge n. **138** del **2023** (in corso di pubblicazione) che introduce nei medesimi artt. 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale le fattispecie di **omicidio nautico** e di **lesioni nautiche**. Appare evidente che le modifiche proposte dal testo in commento devono intendersi come formulate in modo da **comprendere** il contenuto della legge n. 138.

Si valuti quindi l'opportunità di riformulare corrispondentemente l'art. 1, comma 2.

Articolo 2 (Alcolock)

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

L'art. 125 del codice della strada (rubricato: *Gradualità ed equivalenze delle patenti di guida*) regola alcune **condizioni** cui è subordinato il **rilascio** della patente di guida.

L'art. 2 qui in commento vi aggiunge due nuovi commi: il **3-ter** e il **3-quater**.

- Il comma **3-ter** si riferisce ai guidatori **sulla cui patente** rilasciata in Italia siano **apposti i codici unionali 68** (“LIMITAZIONI DELL’USO – Niente alcool”) e **69** (“LIMITAZIONI DELL’USO – Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436”) e stabilisce che essi possono **circolare sul territorio nazionale con veicoli a motore delle categorie internazionali M o N⁵** a condizione che su di essi risulti installato, a proprie spese e funzionante, il c.d. *alcolock* (in inglese detto *Ignition Interlock Device – IID*).

Secondo l’indicazione testuale del disegno di legge, si tratta di “un dispositivo che **impedisce l’avviamento del motore** laddove sia riscontrato al guidatore un **tasso alcolemico superiore a zero**”. L’individuazione delle caratteristiche del dispositivo di blocco, delle modalità di installazione e delle officine autorizzate al montaggio dello stesso è rimessa a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro **6 mesi** dalla data di entrata in vigore della disposizione. In ogni caso, tali dispositivi devono essere muniti di un sigillo che ne impedisca l’alterazione o la manomissione dopo l’installazione.

Per l’adozione del decreto ministeriale, la disposizione richiama espressamente l’articolo 75, comma 3-*bis*, a mente del quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è competente a stabilire con propri decreti **norme specifiche** per l’approvazione nazionale dei sistemi, componenti ed entità tecniche, nonché le idonee procedure per la loro installazione su tipi di autovetture e motocicli nuovi o in circolazione. I sistemi, componenti ed entità tecniche per i quali siano stati emanati i suddetti decreti sono esentati dalla necessità di ottenere l’eventuale nulla osta della casa costruttrice del veicolo di cui all’articolo 236, secondo comma, del regolamento di cui al [d.P.R. n. 495 del 1992](#), salvo che sia diversamente disposto nei decreti medesimi.

⁵ Si tratta della classificazione contenuta nell’articolo 47 del codice della strada: veicoli a motore aventi almeno quattro ruote e destinati rispettivamente al trasporto di persone o merci.

- Il comma **3-quater** stabilisce che il titolare di patente di guida recante i codici unionali 68 e 69 che circoli su strada violando le prescrizioni imposte in tali casi, è soggetto alle sanzioni di cui ai commi 3 e 5 dell'articolo 125, cioè:
- la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da **158 a 638** euro, nonché
 - la sanzione amministrativa accessoria della **sospensione** della patente da uno a sei mesi.

Tali sanzioni sono **raddoppiate** se il titolare di patente italiana recante i predetti codici circola sul territorio nazionale alla guida di un veicolo a motore **sprovvisto** del dispositivo di blocco c.d. *alcolock*, ovvero con dispositivo alterato, manomesso, non funzionante o per il quale siano stati rimossi i prescritti sigilli apposti al momento dell'installazione.

L'applicazione di tali sanzioni è residuale, essendo prevista per le sole fattispecie non ricadenti nelle previsioni di cui all'articolo 186 in materia di divieto di guida in stato d'ebbrezza (v. *supra*, l'apposita scheda sull'art. 1, comma 1, lett. *a*).

Al proposito, la Relazione tecnica evidenzia l'assenza di nuovi o maggiori oneri derivanti dall'applicazione delle suddette disposizioni, in quanto le spese per l'installazione del dispositivo di blocco sono espressamente poste a carico del titolare della patente di guida condannato per guida in stato di ebbrezza. Il maggior introito derivante per il bilancio dello Stato in conseguenza della previsione di sanzioni pecuniarie innovative non risulta quantificabile *a priori*.

Il contenuto dell'art. 2 qui in commento è sostanzialmente **identico** alla proposta di legge d'iniziativa del [CNEL \(a.C. 684\)](#), abbinata alla presente. Di contenuto non dissimile è la proposta di legge del deputato [Mulè \(a.C. 529\)](#), la quale tuttavia prevede l'installazione dell'*alcolock* su **tutte** le vetture di **nuova costruzione** (e non solo su quelle i cui proprietari abbiano sulla patente i codici unionali).

Articolo 3, comma 1
*(Modifiche al codice della strada relative all'inserimento della
 sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché
 inasprimento dell'apparato sanzionatorio in funzione di sicurezza)*

L'art. 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.

L'art. 3 si compone di **due** commi. Essi verranno esaminati **distintamente**.

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**.

L'art. **126-bis** del codice della strada – introdotto dal decreto-legge n. 151 del 2003 – prevede che ciascun titolare abbia ha come “patrimonio” sulla patente **20 punti**. Le violazioni elencate in un'apposita **tabella allegata** al codice della strada **comportano** la **progressiva decurtazione** di tale punteggio, in aggiunta alla prevista sanzione amministrativa pecuniaria, salvo il reintegro del montante dei punti in caso di **assenza di recidive** nel **biennio** e l'**acquisizione di nuovi punti** in caso di **frequenza di appositi corsi** (art. 126-bis, commi 4 e 5).

Il nuovo art. **218-ter** – senza modificare l'art. 126-bis – prevede che dopo la **prima decurtazione** (vale a dire per i conducenti la cui patente risulti avere un patrimonio **inferiore a venti punti**) non solo v'è l'ulteriore decurtazione e il pagamento della sanzione pecuniaria ma interviene la **sospensione breve** della patente.

Tuttavia, questo meccanismo aggiuntivo scatta solo in presenza di una **serie enumerata e tassativa** di infrazioni già sanzionate con la decurtazione secondo la tabella allegata all'art. 126-bis e precisamente:

- a) mancato rispetto dei segnali di **senso vietato** e di **divieto di sorpasso** (articolo 6, comma 4, lettera b));
- b) superamento di oltre 20 km/h e di non oltre 40 km/h dei **limiti massimi di velocità**, con espressa esclusione dell'ipotesi del superamento del limite tra 10 e 20 km/h che quindi resta assoggettata al sistema vigente (decurtazione ulteriore di 3 punti e sanzione pecuniaria da 173 a 694 euro: art. 142, comma 8);
- c) circolazione **contromano** (articolo 143, comma 11);
- d) **mancata precedenza** (articolo 145, comma 10);
- e) mancato rispetto delle segnalazioni del **semaforo** o dell'agente del traffico che vietino la marcia (articolo 146, comma 3);
- f) violazione delle regole di **attraversamento dei passaggi a livello** (articolo 147, comma 5);

- g) **sorpasso a destra** ove non consentito (articolo 148, comma 15), ovvero sorpasso effettuato senza rispettare le prescritte regole di comportamento sia nei confronti di altri veicoli che di tram e velocipedi (articolo 148, comma 15, in violazione dei commi 2, 3, 8 e 9-bis);
- h) mancato rispetto della **distanza di sicurezza** tra veicoli che abbia provocato una collisione con grave danno ai veicoli stessi e tale da determinare l'applicazione della revisione (articolo 149, comma 5);
- i) **inversione del senso di marcia** in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve e dossi (articolo 154, comma 7), nonché manovre relative a cambi di direzione o corsia, immissione nel flusso della circolazione, inversione del senso di marcia, retromarcia, svolta o sosta effettuate senza le prescritte cautele e regole di esecuzione (articolo 154, comma 8, in violazione dei commi 1 e 3);
- l) per i conducenti e passeggeri di ciclomotori e motoveicoli, mancato uso o uso irregolare del **casco protettivo** (articolo 171, comma 2);
- m) mancato uso delle **cinture di sicurezza, dei sistemi di ritenuta per bambini o del dispositivo di allarme anti-abbandono**, ovvero alterazione o ostacolo al loro normale funzionamento (articolo 172, commi 10 e 11);
- n) per i conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose: **superamento** dei periodi di guida stabiliti di oltre il 20 per cento rispetto al **limite giornaliero** massimo di durata dei periodi di guida ovvero minimo del tempo di riposo (articolo 174, comma 6); mancato rispetto per oltre il 20 per cento del limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti o del limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti (articolo 174, comma 7, terzo periodo); circolazione durante il periodo in cui al conducente sia stato intimato di non proseguire il viaggio per violazione dei periodi di guida o mancato rispetto dei periodi di riposo, giornalieri e settimanali, indipendentemente dall'entità della violazione accertata (articolo 174, comma 11);
- o) quanto alla circolazione sulle **autostrade**:
 - a. **retromarcia** effettuata sulle **autostrade** e strade extraurbane principali, anche sulle corsie per la sosta di emergenza, eccezion fatta per le manovre necessarie nelle aree di servizio o parcheggio (articolo 176, comma 1, lettera b);
 - b. **mancato rispetto dell'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 (articolo 176, comma 2, lettera a);
 - c. fermata o sosta, **fuori dei casi di emergenza** dovuti a malessere degli occupanti del veicolo o inefficienza di questo, sulle carreggiate, sulle rampe e sugli svincoli e mancato rispetto dell'obbligo, in tali casi, 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 comunque qualsiasi ingombro delle corsie di scorrimento. (articolo 176, comma 5);
 - d. mancata accensione, durante la sosta e la fermata di notte, in caso di visibilità limitata, delle luci di posizione e degli altri dispositivi di segnalazione visiva prescritti, fermo restando, ove questi siano mancanti o insufficienti, l'obbligo di presegnalarsi con il segnale mobile di pericolo (articolo 176, comma 7);
 - e. mancato rispetto dell'obbligo di collocare il segnale mobile di pericolo qualora la natura del guasto renda impossibile spostare il veicolo sulla

corsia o sulla piazzola d'emergenza, oppure allorché il veicolo sia costretto a fermarsi su tratti privi di tali appositi spazi, oppure durante la sosta sulla banchina di emergenza, di notte o in ogni altro caso di limitata visibilità, qualora siano inefficienti le luci di posizione (articolo 176, comma 8);

- p) per i conducenti di età **inferiore a 21 anni** e i conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della patente B, i conducenti che esercitano attività di trasporto di persone o cose, i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate o di autoveicoli con rimorchio che insieme raggiungano la stessa massa, di autobus e di altri autoveicoli per il trasporto di persone con più di otto posti a sedere escluso quello del conducente guida, nonché di autoarticolati e autosnodati, guida dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste, qualora il tasso alcolemico accertato non sia superiore a 0,5 g/l e anche se abbiano causato un incidente (articolo 186-*bis*, comma 2);
- q) mancata precedenza ai pedoni e in generale mancato arresto in caso di attraversamento di persona invalida con ridotte capacità motorie o su carrozzella o non vedente, nonché mancato uso di cautela in presenza di bambini e anziani (articolo 191, comma 4).

Come esposto nella Relazione illustrativa di accompagnamento al disegno di legge, sono poi **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 abbia conservato intatto il suo punteggio.

La **durata** della sospensione è individuata dai commi **2 e 3** del nuovo art. 218-*ter* e si qualifica come breve, essendo pari a:

- a) **sette** giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento risulti che il conducente abbia sulla patente almeno **10** punti residui;
- b) **quindici** giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento risulti che il conducente abbia sulla patente **meno di 10 punti** residui.

La durata della sospensione è **raddoppiata** se il conducente ha 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. È comunque fatta salva l'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati e il ritiro della patente di guida ove previsto, ai sensi degli articoli 222 e 223 del Codice della strada.

Il comma **4** estende l'applicabilità delle previsioni in parola anche ai conducenti titolari di patenti rilasciate all'estero che commettono una delle violazioni di cui sopra (v. comma 1) nel territorio dello Stato, ma con alcuni correttivi:

- ai fini dell'applicazione delle suddette disposizioni, è necessario il possesso di un punteggio pari ad almeno un punto, secondo quanto previsto dall'articolo 6-*ter* del decreto-legge n. 151 del 2003 in materia

di disposizioni concernenti i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero;

- si applica a costoro la sospensione breve di cui al comma 2, lettera *a*), pari a **sette** giorni, se al momento dell'accertamento risulta sulla patente un punteggio compreso tra uno e dieci punti, ovvero quella di cui alla lettera *b*), pari a **quindici** giorni, se il punteggio è superiore a dieci punti.

Si rammenta che il decreto-legge richiamato, recante modifiche e integrazioni al Codice della strada, dedica l'articolo 6-ter ai titolari di patente rilasciata da uno Stato estero, prevedendo che, a coloro che sul territorio italiano commettono in un anno violazioni di norme del codice della strada per un totale di almeno venti punti è inibita la guida di veicoli a motore sul territorio italiano per due anni; se il totale di almeno venti punti è raggiunto nell'arco di due anni, l'inibizione alla guida è limitata ad un anno e, se è raggiunto in un periodo di tempo compreso tra i due e i tre anni, l'inibizione alla guida è limitata a sei mesi.

A mente del comma 5 del nuovo art. 218-ter, si applicano le disposizioni dell'articolo 218, commi 1 e 2, secondo, terzo, quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo periodo, in materia di sospensione della patente di guida, in quanto compatibili e 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.

Le disposizioni richiamate stabiliscono che:

- ❖ nell'ipotesi in cui il codice della strada preveda la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo determinato, la patente è **ritirata dall'agente od organo di polizia che accerta la violazione e del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione**. L'agente accertatore rilascia permesso provvisorio di guida limitatamente al periodo necessario a condurre il veicolo nel luogo di custodia indicato dall'interessato, con annotazione sul medesimo verbale (comma 1);
- ❖ entro cinque giorni dal ritiro della patente di guida, il conducente a cui è stata sospesa la patente può, ma solo nel caso in cui dalla commessa violazione non sia derivato un incidente, presentare istanza al Prefetto intesa ad ottenere un **permesso di guida**, per determinate fasce orarie, e comunque di non oltre tre ore al giorno, adeguatamente motivato e documentato **per ragioni di lavoro**, qualora risulti impossibile o estremamente gravoso raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici o comunque non propri, ovvero per il ricorrere di una situazione che avrebbe dato diritto alle agevolazioni di cui all'articolo 33 della legge n. 104 del 1992. Il prefetto, nei quindici giorni successivi, emana l'ordinanza di sospensione, indicando il periodo al quale si estende la sospensione stessa; tale periodo, nei limiti minimo e massimo fissati da ogni singola norma, è determinato in relazione all'entità del danno apportato, alla gravità della violazione commessa, nonché al pericolo che l'ulteriore circolazione potrebbe cagionare. Tali due ultimi elementi, unitamente alle motivazioni dell'istanza presentata ed alla relativa documentazione, sono altresì valutati dal prefetto per decidere. In caso di accoglimento dell'istanza, il periodo di sospensione è aumentato di un numero di giorni pari al doppio delle

complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida, arrotondato per eccesso. L'ordinanza, che eventualmente reca l'autorizzazione alla guida, determinando espressamente fasce orarie e numero di giorni, è notificata immediatamente all'interessato, che deve esibirla ai fini della guida nelle situazioni autorizzate, ed è altresì comunicata all'anagrafe degli abilitati alla guida (comma 2, periodi richiamati).

Tuttavia, al fine – per come si legge anche nella Relazione illustrativa – di semplificare la procedura, le disposizioni di cui al comma 2 dell'articolo 218 subiscono una deroga, e - nello specifico - si prevede che la sospensione della patente non sia subordinata all'adozione di un provvedimento di sospensione da parte del prefetto, ma sia conseguenza automatica della contestazione della violazione. Pertanto, è l'agente od organo di polizia accertatore a provvedere, in sede di contestazione immediata dell'illecito, al ritiro della patente e ciò sembra spiegare anche il motivo per il quale, come detto sopra, alla concessione del permesso di guida provvede il responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione e non già il prefetto.

A tal proposito si valuti l'opportunità di chiarire che le restanti previsioni in merito alla procedura e ai termini del procedimento restano invariate.

La patente ritirata viene conservata presso l'Ufficio o Comando da cui dipende l'accertatore ed è restituita all'interessato o ad un suo delegato al termine del periodo di sospensione, periodo che decorre dal giorno del ritiro della patente. Avverso il ritiro della patente è ammessa opposizione dinanzi all'autorità giudiziaria ordinaria, secondo quanto previsto dall'articolo 205 del codice della strada con riferimento all'opposizione all'ordinanza-ingiunzione di pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria. La sospensione è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida a cura dell'Ufficio o Comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione (comma 7).

Il comma 6 del nuovo art. 218-ter, al **primo periodo**, specifica che le disposizioni di **tale articolo** si applicano **solo nei confronti dei conducenti** che sono stati **identificati nel momento** in cui è stata **commessa la violazione**. Ne sono esclusi – dunque – coloro nei cui confronti l'accertamento di violazione è notificato successivamente.

Al proposito, pare porsi altresì il tema dell'applicabilità di un nuovo **regime più sfavorevole**. A mente dell'art. 1 della legge n. 689 del 1981, cui l'art. 194 del codice della strada rinvia, le disposizioni qui in commento e l'intero meccanismo che esso configura parrebbero destinate a divenire efficaci a partire dall'**entrata in vigore** della legge e non potranno avere effetti sulle **violazioni commesse in precedenza** e sulla **situazione di punteggio** conseguente.

Il secondo periodo del comma 6 prevede che – qualora il ritiro della patente non sia stato effettuato, per qualunque motivo – il periodo di sospensione decorre dalla data di contestazione o notificazione del verbale di accertamento della violazione da cui consegue la sospensione.

Quanto all'apparato sanzionatorio per la violazione delle disposizioni in commento, il comma 8 stabilisce che chiunque, **durante il periodo** di sospensione breve della validità della patente, circoli **abusivamente**, anche avvalendosi del permesso di guida di cui sopra (v. comma 5) ma in violazione dei limiti ivi stabiliti, è punito con le medesime sanzioni previste per l'ipotesi di sospensione ordinaria dal comma 6 dell'articolo 218, quindi con la sanzione amministrativa pecuniaria da 2.046 a 8.186 euro e le sanzioni accessorie della revoca della patente e del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi. Se le violazioni sono reiterate, in luogo del fermo amministrativo, si applica la confisca amministrativa del veicolo.

Infine, il comma 9 interviene, come sottolinea la Relazione illustrativa di accompagnamento, per assicurare la coerenza del nuovo dettato normativo con la disciplina della recidiva già contenuta nel codice della strada, disciplinando, in particolare, le fattispecie nelle quali, per alcune violazioni, oltre all'applicazione della sospensione c.d. breve sia prevista la sanzione accessoria della sospensione ordinaria della patente di guida per l'ipotesi di recidiva. Pertanto, si prevede che, quando una delle violazioni elencate al comma 1 sia commessa più volte nel corso di un biennio, la sospensione c.d. breve della patente di guida si applichi solo se per le violazioni indicate nello stesso comma 1 non sia già prevista l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente; nel caso di concorso delle due sanzioni – chiarisce ancora la Relazione illustrativa – troverà applicazione la sola sospensione in via ordinaria, disposta con provvedimento del Prefetto.

Più in generale, la Relazione illustrativa riconduce la riforma del sistema basato sulla detrazione di punti dalla patente di guida in caso di illeciti alla necessità 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. Risulta, infatti, che tale sistema, introdotto in Italia nel 2003, nei primi anni di vigenza ha avuto effettiva efficacia deterrente, determinando una netta riduzione degli incidenti, ma che tale effetto positivo si è progressivamente ridotto nel tempo, verosimilmente perché l'effetto finale del meccanismo consiste nella mera revisione della patente di guida in caso di azzeramento del punteggio.

Quanto agli oneri derivanti dalle modifiche previste per l'applicazione delle nuove previsioni in materia di sospensione della patente, la **Relazione tecnica** precisa che il controllo e le verifiche necessarie saranno svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e 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.

Articolo 3, comma 2
*(Modifiche al codice della strada relative all'inserimento della
sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché
inasprimento dell'apparato sanzionatorio in funzione di sicurezza)*

L'art. 3, 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**.

Il comma 2 dell'art. 3 modifica, **inasprendole**, le sanzioni previste agli articoli:

- **142**, comma **8**, attinente a chi supera di **oltre 10 km/h** e di **non oltre 40 km/h** i limiti massimi di velocità;
- **173**, comma **3-bis**, relativamente a chi fa uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante ovvero fa uso di cuffie sonore.

La Relazione illustrativa riconduce l'inasprimento delle sanzioni all'esito del confronto avuto sul punto, in sede di Conferenza Unificata, con l'**ANCI** che ha, in particolare, evidenziato come - in base ai dati ISTAT - la guida distratta sia la **prima causa in assoluto** di incidentalità stradale e che le forze dell'ordine evidenziano da tempo che il principale problema è l'uso del cellulare e di altri dispositivi digitali durante la guida; in ragione di tale inasprimento e per evidenti esigenze di coordinamento, la fattispecie di cui all'articolo 173 è stata espunta dall'elenco delle fattispecie cui si applica la sospensione breve.

Venendo al dettaglio, sono interessati dalle modifiche:

- ❖ l'articolo **142**, comma **8**, che punisce con la sanzione amministrativa pecuniaria da 173 a 694 euro chiunque superi di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità: a tale comma è aggiunto, in fine, un **nuovo periodo** ai sensi del quale, se la violazione è compiuta all'interno di un **centro abitato** e per almeno **due volte** nell'arco di un anno, la sanzione amministrativa pecuniaria è innalzata ad euro fra 271 e 1.084 e si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da **quindici a trenta** giorni.

Al proposito, la Relazione illustrativa ricorda che tale sanzione si aggiunge alla sospensione c.d. breve prevista per la violazione di velocità tra 20 e 40 km/h (v. comma 1) e sottolinea che si tratta di un incremento razionale a sistema, in quanto a normativa vigente, per la violazione dei limiti di oltre 40 km/h ma di non oltre 60 km/h, si applica una sanzione pecuniaria da 543 a 2.170 euro, che è comunque più alta anche di quella raddoppiata, da 271 a

1.084 euro, ora prevista per il *range* 10-40 in ambito urbano e in caso di recidiva nell'arco dell'anno.

- ❖ l'articolo **173**, comma **3-bis**, che attualmente punisce chi faccia uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, ovvero faccia uso di cuffie sonore, con la sanzione amministrativa pecuniaria da 165 a 660 euro, cui si affianca 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. All'esito della modifica normativa, all'accertamento di tale violazione consegue sia l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, i cui valori limite sono elevati rispettivamente a 422 e 1.697 euro, sia la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi. Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi si affianca anche la sanzione amministrativa pecuniaria da 644 a 2.588 euro;
- ❖ la **tabella dei punteggi** previsti all'articolo 126-*bis*, contenente l'indicazione dei punti da sottrarre alla patente di guida per singola norma violata, stabilendo la sottrazione, in luogo dei 5 punti previsti genericamente per la violazione dell'articolo 173, commi 3 e 3-*bis*, di:
 - 8 punti per la violazione dell'articolo 173, comma 3, cioè guida senza l'uso di lenti o apparecchi prescritti in sede di rilascio o rinnovo della patente;
 - 5 punti per la violazione dell'articolo 173, comma 3-*bis*, primo periodo, cioè **uso** durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante ovvero di cuffie sonore;
 - 10 punti per la violazione dell'articolo 173, comma 3-*bis*, secondo periodo, cioè commissione nel corso di un biennio di un'ulteriore violazione rispetto a quella di cui al primo periodo.

Articolo 4 *(Promozione dell'attività formativa nelle scuole)*

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 in questione, aggiuntivo del [comma 2-ter all'articolo 230 del decreto legislativo n. 285 del 1992](#), introduce, al primo periodo, l'attribuzione, in favore di chi partecipi a corsi extracurricolari di educazione stradale promossi da istituzioni scolastiche di secondo grado (sia statali che paritarie) di un credito di due punti all'atto di rilascio della patente ai sensi dell'art. 126-*bis* del Codice della Strada. La previsione riguarda il rilascio delle patenti elencate **all'art. 115 comma 1 lettere b) e c)**.

Al riguardo si fa presente che il citato **articolo 126-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992**, rubricato "patente a punti", dispone che all'atto di rilascio della patente, venga attribuito un punteggio pari a 20 punti, il quale subisce delle decurtazioni (nella misura indicata nella tabella allegata all'art. 126-*bis*) a seguito della comunicazione, all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli **artt. 225 e 226 Codice della strada** della violazione di una delle norme per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente ovvero di una tra le norme di comportamento di cui al titolo V del predetto decreto legislativo, indicate nella tabella medesima.

Il **secondo periodo del nuovo comma 2-ter**, inoltre, demanda ad un decreto da adottarsi dal Ministero dell'Istruzione e del merito, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'Interno, la competenza per l'individuazione dei soggetti formatori tra gli enti e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale, nonché per la definizione delle modalità di svolgimento dei corsi extracurricolari e della relativa certificazione.

A tale proposito si rileva che la competenza in materia di sicurezza stradale è gestita sia a livello statale che a livello territoriale. In particolare, a livello statale, il D.P.C.M. 190 del 2020 ed il successivo D.P.C.M. del 25 giugno 2021, in materia di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, hanno attribuito al Dipartimento per la mobilità Sostenibile, ed in particolare alla Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e Autotrasporto, poteri di indirizzo in materia di circolazione stradale, nonché competenza in materia di adozione ed attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale.

Articolo 5 (Limitazioni per i neopatentati)

La disposizione in esame estende da uno a tre anni la durata del divieto di guida imposto ai **neopatentati** relativamente agli autoveicoli aventi una potenza specifica.

In particolare, l'articolo in esame, al **comma 1**, modifica [l'articolo 117, comma 2-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 \(Codice della strada\)](#), in materia di **limitazioni per i neopatentati**, al fine di estendere da **uno a tre anni la durata del divieto di guida imposto ai neopatentati**, titolari di patente di guida di categoria B, 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.

Le limitazioni di cui al presente comma **non** si applicano neppure quando il neopatentato 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. L'esenzione opera, naturalmente, anche quando lo stesso neopatentato sia la persona con disabilità che utilizza il veicolo di potenza elevata.

Allo stesso modo, **non** si applicano le limitazioni di potenza del veicolo quando il neopatentato alla guida 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 eventuali dubbi interpretativi, al **comma 2** è stata inserita un'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 in questione**.

Articolo 6

(Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico)

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).

In particolare, il **comma 1** introduce alcune modifiche testuali agli **articoli 142, 198 e 201** del Codice della strada.

Al **comma 1 dell'art. 142** è aggiunta una previsione di **approvazione temporanea delle apparecchiature in attesa di omologazione** da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito: MIT). In pratica, la disposizione è volta a consentire l'uso di apparecchi che siano solo approvati e non anche formalmente omologati dal MIT secondo un regolamento specifico che sarà emanato.

Secondo quanto rappresentato dall'**Analisi dell'impatto della regolamentazione** di accompagnamento al disegno di legge, "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";

Al **comma 6**, è replicata l'aggiunta, effettuata per il comma 1, stabilendo che, per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate **fonti di prova** le risultanze di apparecchiature debitamente omologate o, comunque, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico del MIT, approvate dal dicastero *de quo*.

Al **comma 1 dell'art. 198** è aggiunta una specificazione per circoscrivere la sezione stradale entro la quale deve essere valutata la violazione di diverse disposizioni che prevedono sanzioni amministrative: secondo la prospettiva di riforma, si deve considerare **un unico tratto stradale compreso tra due intersezioni ovvero una sezione stradale**.

All'**art. 198, dopo il comma 2, sono introdotti il comma 2-bis e il comma 2-ter**. Il **comma 2-bis** prevede che, se sono accertate delle violazioni plurime di cui agli artt. 6 e 7 del presente disegno di legge, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o uno stesso divieto, si applica **una sola sanzione per ciascun giorno**, anche nel caso in cui le limitazioni al traffico riguardino solo una certa fascia oraria ovvero quandonche il termine di vigenza di una fascia oraria termini il giorno successivo.

Il **comma 2-ter** stabilisce che il controllo in uscita dalle aree a traffico limitato, con i dispositivi elettronici, deve essere attivato **solo in casi ordinari**, non anche quando eventi eccezionali e straordinari determinino la permanenza dei veicoli nelle predette aree.

Per quanto riguarda, invece, **l'art. 201, al comma 1-bis viene aggiunta la lettera g-bis**), che estende la casistica in cui la contestazione **immediata** delle violazioni **non è necessaria** ed è effettuata soltanto la notificazione per estremi.

In particolar modo, oltre alle fattispecie già indicate dal Codice all'art. 201, si enumerano anche le violazioni di cui agli **articoli**:

- **10** (veicoli eccezionali);
- **40, c. 11** (attraversamento pedonale);
- **61** (dimensioni del veicolo);
- **62** (massa del veicolo);
- **72** (equipaggiamento dei veicoli a motore);
- **78** (caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione);
- **79** (efficienza del veicolo a motore);
- **146, comma 3** (violazione della segnaletica stradale);
- **147, commi 2-bis e 3** (passaggi a livello);
- **158** (divieto di sosta e fermata, limitatamente al divieto di sosta riservata nei casi di cui all'art. 7, c. 1, lett. d) e al divieto di fermata);
- **216** (sanzione accessoria del ritiro dei documenti di circolazione, della targa, della patente di guida o della carta di qualificazione del conducente);
- **217** (sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione),

per mezzo di dispositivi omologati o altrimenti approvati dal Ministero delle in di concerto con il Ministero dell'Interno mediante apposito decreto. In tale provvedimento dovranno essere dettagliate tutte le modalità applicative e di funzionamento dei dispositivi di rilevamento.

Si stabilisce, infine, che la documentazione fotografica prodotta costituisce **atto di accertamento** in ordine alla circolazione del veicolo nel momento del rilevamento.

Viene inoltre abrogato il comma 1-*quinquies* nella sua formulazione originaria che viene sostituito con un **nuovo comma, il quale prevede che i dispositivi di telerilevamento possano accertare contemporaneamente due o più violazioni, se considerati idonei a seguito di approvazione od omologazione dei dispositivi stessi.**

Viene introdotto, inoltre, il **comma 5-ter**, che, prevedendo una clausola di salvaguardia per i casi di cui ai commi 1 e 1-*bis*, dispone la non obbligatorietà della contestazione immediata quando le violazioni di cui agli articoli 175, commi 2, 7 lett. a) e 9 (violazioni commesse su autostrade o strade extra-urbane principali) e

176 commi 1, 2, lett. a), b), 7, 9, 10, 11, 17 (in materia di condotta nella circolazione su autostrade o strade extra-urbane principali). In questo caso, se le suddette violazioni avvengono in punti specifici della strada (imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico, stazioni di esazione del pedaggio) sono accertate dagli organi di polizia stradale attraverso la visione delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza; **l'accertamento, pertanto, viene effettuato direttamente nel momento in cui la violazione viene registrata dagli impianti**; dev'essere inoltre acquisito un filmato avente data e orario certificati dall'operatore di polizia ovvero deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle ventiquattr'ore ore precedenti all'accertamento. Le modalità di acquisizione e conservazione delle immagini saranno definite con **decreto interministeriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali**.

Da ultimo si stabilisce che, nel caso dell'utilizzo delle suddette immagini, le violazioni che prevedono una sospensione della patente di guida (art. 218) come sanzione amministrativa accessoria, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia presenti per consentirne la contestazione immediata.

Articolo 7 (*Modifiche in materia di monopattini e altri dispositivi*)

L'art. 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'art. 7 reca una **vasta risistemazione** della materia della **circolazione dei monopattini**, con ciò intervenendo sul tessuto normativo costituito dall'art. 1, commi **75** e **seguenti** della legge di bilancio per il 2020 (n. **160** del **2019**). Al proposito, una cospicua novella di quelle disposizioni era peraltro già intervenuta con il decreto-legge n. **121** del **2021**, sul cui art. **1-ter** v. il [relativo dossier](#).

Solo per comodità espositiva – e rinviando a ogni modo al **testo a fronte** in questo *dossier* per l'evidenza grafica delle modifiche proposte – si riporta il testo **attualmente vigente** del comma 75.

“75. I **monopattini** a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

a) le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019;

b) **assenza** di posti a sedere;

c) **motore elettrico** di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;

d) **segnalatore acustico**;

e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-*quaterdecies*;

f) la marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006”.

La prima modifica proposta è costituita – al comma **1** dell'articolo in commento – dalla **sostituzione** del **rinvio fisso al decreto MIT del 2019** con un **rinvio** più flessibile a un decreto MIT, consentendo così la modifica con la **medesima fonte** di quello attualmente indicato.

Resta fermo – poi – che i monopattini devono essere dotati non solo di segnalatore acustico (*clacson*) ma anche di **freccie direzionali** e **stop** (così come prescritto dall'art. 1, **comma 75-bis** modificato nel 2021 e con effetti dal 30 settembre **2022** e salvo l'obbligo di adeguamento per quelli già in circolazione nel 2021 entro il 1° gennaio **2024**).

In ordine alle **zone di possibile circolazione** di tali mezzi:

- il comma **75-ter**, nella modifica proposta, dispone che resta ferma la competenza dei **comuni** (con **delibera di giunta**) di determinare, tra l'altro, le eventuali limitazioni in **determinate zone della città** e prevede che, in tal caso, il **gestore del servizio di noleggio** dei monopattini deve dotarli di **sistemi automatici** che ne impediscano il funzionamento al di **fuori da tali zone**;
- nel nuovo comma **75-undecies**, viene poi ribadito il **divieto di circolare sui marciapiedi** e – **senza deroghe** – quello di andare contromano;
- il comma **75-terdecies**, come modificato, limita in **modo netto** la guida dei monopattini alle **sole strade urbane connotate dal limite di velocità a 50 chilometri orari**. Vengono, quindi, soppresse le previsioni che consentivano la circolazione sulle piste ciclabili e nelle aree pedonali.

Mentre si conferma il **divieto** di circolazione ai monopattini con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75, il nuovo comma **75-quater** introduce il divieto di circolazione in **mancanza del contrassegno** e della **copertura assicurativa** previsti dai successivi e **nuovi commi**, rispettivamente, **75-vicies quater** e **75-vicies quinquies** (su cui v. *infra*).

Nella riformulazione del comma **75-novies**, l'**obbligo del casco protettivo** già previsto per i minorenni viene **esteso a tutti conducenti**⁶.

Oltre che per **intrinseci motivi di sicurezza**, questa disposizione è volta anche a superare l'orientamento dei **TAR** che hanno ritenuto che l'obbligo ai maggiorenni **non potesse essere imposto con delibera degli enti locali** (v., per esempio, TAR Toscana (FI), sez. I, 8 febbraio 2021, n. 215 e TAR Toscana (FI), sez. I, 19 aprile 2022, n. 524).

Ai sensi del nuovo comma **75-vicies quater**, i proprietari dei monopattini hanno l'**obbligo di richiedere apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto Poligrafico dello Stato** secondo le modalità previste da un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze**.

Tale decreto stabilisce altresì il **prezzo di vendita dei contrassegni**, il cui gettito è versato all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione alla spesa da destinare a compensazione del costo di produzione e di una quota di maggiorazione da destinare esclusivamente alle attività previste dall'articolo **208**,

⁶ Questa disposizione è di **contenuto identico** a quello contenuto nelle proposte di legge [Caré \(a.C. 697\)](#) e d'iniziativa dei Consigli regionali della **Lombardia** (a.C. **634**) e della **Puglia** (a.C. **1218**), abbinate a quella qui in commento. Consimile contenuto è presente nella proposta di legge [Mascaretti e altri \(a.C. 1030\)](#), anch'essa abbinata all'a.C. 1435. In senso **parzialmente differente** è orientato il Consiglio regionale del **Veneto**, la cui abbinata proposta di legge (a.C. **865**) prevede – sì – l'obbligo del casco per tutti i conducenti ma (mediante una modifica al comma *75-octies*) prevede che la guida del monopattino **sia - a ogni modo - riservata solo ai maggiorenni**.

comma **2**, del codice della strada (vale a dire – in estrema sintesi – campagne di educazione stradale nelle scuole).

Al **competente dipartimento del MIT** spetta invece di **fissare i criteri** e le **modalità** per la **stampa** e la **vendita** dei **contrassegni**, nonché i criteri di formazione delle **specifiche combinazioni alfanumeriche**. Il MIT deve acquisire il parere del **Ministero dell'interno**, al fine di assicurare la **tutela** degli interessi di **ordine pubblico**.

Sempre secondo il medesimo comma *75-vicies quater*, lo stesso dipartimento del MIT genera la **specifico combinazione alfanumerica univoca** da stampare sul supporto, tramite applicativo informatico dedicato. L'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 225, comma 1, lettera *b*), del codice della strada mantiene informazione della combinazione alfanumerica rilasciata e dei dati anagrafici del **proprietario del monopattino a questa associata**.

Salvo che il fatto costituisca **reato**, la **produzione** o **distribuzione abusiva** dei **contrassegni** è **illecito amministrativo** sanzionato con le somme di cui all'art. 101, commi 5 e 6, del codice della strada.

La clausola di consunzione appare riferirsi alla **costante giurisprudenza**, secondo la quale la **contraffazione** delle **targhe** – cui in larga misura i nuovi contrassegni sono assimilati – costituisce **falsità materiale** ai sensi degli artt. **477** e **482** del codice penale (falso in certificazioni amministrative): v., tra le tante, Cass., sez. V penale, 22 febbraio 2018, n. 20799; Cass. sez. V penale, 22 ottobre 2019, n. 1560; trib. Santa Maria Capua Vetere, 27 luglio 2018, n. 4212; corte app. Ancona, 9 maggio 2023, n. 950.

Il contrassegno deve essere esposto in modo **visibile** e il proprietario deve comunicare il **cambio di residenza** o di **sede** secondo le disposizioni dell'articolo 97, comma *3-bis*, del codice della strada, in quanto compatibili.

Sono sanzionate con la somma da **100** a **400** euro, ai sensi del comma **75-undevicies** come modificato:

- ✓ la circolazione **senza contrassegno**;
- ✓ la circolazione con **contrassegno non visibile, contraffatto o alterato**;
- ✓ la **mancata** comunicazione del cambio di residenza o di sede.

Peraltro, la stessa disposizione conferma la sanzione da **200** a **800** euro per la violazione della regola per cui i monopattini possono circolare **solo se conformi a quanto stabilito nel decreto attuativo del MIT**, aggiungendo ora che la stessa sanzione si applica nel caso di violazione dell'obbligo di dotazione di *clacson*, *frecce* e *stop*.

Il comma **75-viciesbis** – recante il rinvio per l'**applicazione delle sanzioni** agli artt. 194 e seguenti del codice della strada - viene poi modificato per includervi la menzione del comma **75-viciesquinqies** sull'**obbligo assicurativo** (v. *infra*).

Quanto poi alla **sosta**, viene modificato il comma **75-quinquiesdecies**. Viene ribadito **in generale il divieto di sostare sul marciapiede**. La possibilità di deroga al divieto – già attribuita ai comuni nel testo attualmente vigente – viene ora rimodulata.

Si prevede che sia permessa la sosta sul marciapiede, a condizione che esso, per **dimensione e caratteristiche**, lo **consenta, fermo restando** che nella parte **rimanente** del marciapiede sia assicurata la **regolare e sicura circolazione** dei **pedoni** e delle **persone con disabilità**. La destinazione a posteggio per i monopattini deve essere indicata con la prescritta **segnaletica verticale ed 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 sul sito *Internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati ai velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

Il nuovo comma **75-vicies-quinquies** dispone che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica **non possono essere posti in circolazione** se non siano coperti dall'**assicurazione per la responsabilità civile verso terzi** prevista dall'art. 2054 del codice civile⁷. Ne consegue il rinvio generale al codice delle assicurazioni private (decreto legislativo n. 209 del 2005). Tale **obbligo generale** di **assicurare il mezzo** concerne – dunque – sia le **imprese di noleggio**, sia i **proprietari singoli** che lo acquistino per **uso diretto e personale** o per altre finalità.

*Si valuti – pertanto - l'opportunità di coordinare il contenuto del comma con quello del comma 75-ter, la cui lett. a) attribuisce a una **deliberazione di giunta comunale** il compito di stabilire l'**obbligo di copertura assicurativa** per lo svolgimento del servizio di noleggio.*

Il **comma 2** dell'art. **7** qui in commento è dedicato infine ai **dispositivi di mobilità microelettrica diversi dal monopattino** (monoruota, *segway* e *hoverboard*).

Vi si stabilisce che essi **non possono circolare** se non conformi alle **caratteristiche tecniche e costruttive** e al di **fuori dell'ambito territoriale di sperimentazione** indicati in un **decreto del MIT**. Si ritiene che fino all'emanazione di un nuovo decreto ministeriale valga al proposito l'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019.

⁷ **Analoga** disposizione è contenuta nelle proposte d'iniziativa del Consiglio regionale della **Lombardia** (a.C. **634**) e del deputato [Mascaretti e altri \(a.C. 1030\)](#).

La **violazione** è sanzionata con la somma da **200 a 800** euro. Se poi il motore termico o elettrico ha una potenza nominale **superiore a 1 kilowatt** è prevista la **confisca** del mezzo.

Il disegno di legge governativo non tocca **altri** profili della disciplina dei monopattini. In particolare, si **conferma** la disposizione attuale che prevede che da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per poter circolare su strada pubblica, devono essere provvisti anteriormente di **luce** bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di **catadiottri** rossi (co. 75-*sexies*). Si conferma altresì la previsione che il conducente del monopattino debba circolare indossando **il giubbotto** o le **bretelle retroriflettenti ad alta visibilità**, di cui al comma 4-*ter* dell'articolo 162 del codice della strada (comma 75-*septies*) da mezz'ora dopo il tramonto e durante tutto il periodo dell'oscurità. Si **conferma** che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto **quattordici anni** di età (75-*octies*). Si conferma altresì il **divieto di trasportare altre persone**, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo (comma 75-*decies*).

Articolo 8 (Ciclabilità)

L'art. 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'art. 8 si compone di **due** commi.

Il comma 1 – a sua volta – si declina in lettere e numeri che portano una **pluralità di novelle** al codice della strada inerenti alla disciplina delle biciclette (nelle definizioni del medesimo codice: **velocipedi**).

Nel dettaglio:

- ✓ nelle **definizioni** di cui all'art. 2, comma 3, del codice della strada la lett. **E-bis**, già recante: “Strada urbana ciclabile: strada urbana a unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi” **ora** porta: **Strada urbana ciclabile**: strada urbana a unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi”. In sostanza, la **definizione si dilata** perché **vengono meno i necessari requisiti** della pavimentazione e del marciapiede nonché la segnaletica orizzontale;
- ✓ nelle **definizioni** di cui all'art. 3, comma 1:
 - il n. **7-bis**) già recante “Casa avanzata: linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli” viene **abrogato**;
 - il n. **12-bis** viene completamente **sostituito** in senso assai più **sintetico** e ora reca: “**Corsia ciclabile**: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, **idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade urbane** 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 n. **12-ter** viene interamente **sostituito** con il seguente: “**Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile**: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane precedentemente a senso unico di marcia, **idonea a consentire la circolazione dei velocipedi in senso opposto**”. Anche in questo caso si tratta di una definizione più sintetica, volta a semplificare l’apparato dei requisiti definatori;

- dopo il n. 54 è aggiunto 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;
 - dopo il n. 55 è aggiunto il seguente: **55-bis: Zona di Attestamento Ciclabile:** tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinata all'**accumulo e alle manovre dei velocipedi in attesa di via libera**;
- ✓ con riferimento ai **poteri dei comuni** nell'art. 7:
- al comma 1, la lett. **i-bis)** è interamente **sostituita** – ancora una volta in chiave di semplificazione – nel senso che l'ordinanza del sindaco può “stabilire su determinate strade precedentemente 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**”;
 - al comma 1, la lett. **i-ter)** è **abrogata**;
 - sempre al comma 1, viene aggiunta una lett. **i-quater**, dal seguente tenore letterale: “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”;
 - dopo il comma **11-bis** viene aggiunto il comma **11-ter**, ai sensi del quale i comuni provvedono a delimitare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, in cui sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h.
- ✓ con riferimento alla **segnaletica orizzontale**, all'articolo **40**, dopo il comma 5 viene inserito il seguente: «**5-bis**. Nella zona di attestamento ciclabile, 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, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche». In pratica si offre **alle biciclette una zona** nella quale esse – **e solo esse** – possono fermarsi al semaforo;
- ✓ con riferimento alle **norme di comportamento**, si rammenti che all'articolo **143**, comma 2 è stabilito che “veicoli sprovvisti di motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al **margine destro** della carreggiata”.

Il disegno di legge porta l'aggiunta di un comma **2-bis**, ai sensi del quale «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». In pratica, le biciclette non sono più – per così dire – soggette a un trattamento giuridico peggiore rispetto agli altri veicoli;

- ✓ sempre in tema di **norme di comportamento**, all'articolo 145 viene **sostituito** il dettato dei commi **4-bis** e **4-ter**, con il 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»;
 - «4-ter. I conducenti dei veicoli a motore devono dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua». La modifica saliente – qui – è al comma **4-bis**, in cui il concetto della **particolare attenzione** prende il luogo dell'obbligo della precedenza;

- ✓ quanto alle norme sul **sorpasso**, 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». La menzione indicativa del **metro e mezzo** appare tratta anche dalla proposta di legge – abbinata a quella qui in commento – [Caré \(a.C. 697\)](#) e dalle abbinata proposte di legge [Berruto e altri 526](#), [Santillo 718](#) e [Iaria e altri 892](#), ai cui [dossier](#) e [iter](#) si rinvia (con annesse audizioni);

- ✓ in tema di comportamento agli **incroci**, all'articolo **150**, il comma **2-bis** è **abrogato**;

- ✓ con riguardo al **cambiamento di direzione** o di **corsia** o altre manovre, all'articolo **154**:
 - al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «; dette segnalazioni non devono essere effettuate nella zona di attestamento ciclabile»;
 - 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**»;

- ✓ all'articolo **182** (il quale inerisce precipuamente alle norme di **comportamento dei ciclisti**) vengono apportate essenzialmente modifiche di coordinamento:
 - al comma **1-bis** sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili»;
 - il comma **9-ter** è **abrogato**.

L'articolo **8, comma 2**, a sua volta, 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 MIT, da adottare entro **60 giorni** dalla data di entrata in vigore della legge, sentita la Conferenza unificata.

Per come rappresenta la Relazione illustrativa, 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 (v. pag. 20 dello stampato a.C. 1435).

Articolo 9 (*Passaggi a livello*)

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

L'art. 9 reca diverse modificazioni di tipo puntuale ad articoli del codice della strada, con riferimento al comportamento dei conducenti in prossimità dei **passaggi a livello** (principalmente all'art. 147).

Più in particolare, le novelle interessano (e salvo – per migliore chiarezza – il rinvio al testo a fronte in chiusura del presente *dossier*):

- l'art. 25, in tema di **attraversamenti** e **uso** della sede stradale⁸. Al riguardo, viene inserito un nuovo comma **1-sexies**, ai sensi del quale “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”;
- l'art. 40, in tema di **segnaletica orizzontale**. Al riguardo, nel comma 5, vengono soppresse le parole “o il segnale di passaggio a livello” e infine vengono aggiunte le seguenti: «nonché in corrispondenza dei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi o del segnale “fermarsi e dare precedenza». In pratica la nuova formulazione del comma 5 sarebbe la seguente:
“Una striscia **trasversale continua indica** il limite prima del quale il **conducente ha l'obbligo di arrestare** il veicolo per rispettare:
 - le prescrizioni semaforiche
 - o il segnale di "fermarsi e dare precedenza"
 - ovvero un segnale manuale del personale che espleta servizio di polizia stradale,
 - nonché, in corrispondenza dei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi, o del segnale “fermarsi e dare precedenza”.

Si ricorda che la giurisprudenza è orientata nel senso che il conducente in prossimità dei **passaggi a livello** deve attenersi alla **massima cautela** anche con riguardo all'**imprudenza altrui, se prevedibile** (Cass., sez. IV penale, 20 febbraio 2015, n. 14145).

⁸ La giurisdizione sui rapporti controversi tra privati e pubblica amministrazione in ordine alla **fruibilità del passaggio a livello** spetta al giudice ordinario: v. Cass., sez. un. civili, 10 novembre 2022, n. 33242.

- l'art. **44**, dedicato proprio ai **passaggi a livello**. Al proposito, viene inserito un comma **2-bis**, secondo cui “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**”⁹;
- l'art. **145**, sulla **precedenza**. Per ragioni di coordinamento al comma **7**, le parole: «ferroviarie o» sono soppresse;
- l'articolo **147**, dedicato al **comportamento ai passaggi a livello**¹⁰. Al riguardo, il disegno di legge propone una **cospicua serie di modifiche**. 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».
 Inoltre, **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».
 Indi, 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:

⁹ La giurisprudenza è incline, al riguardo, a ritenere che, comunque, l'esercente di un servizio ferroviario sia responsabile della relativa sicurezza e assume pertanto una posizione di garanzia non solo nei confronti del personale dipendente e dei viaggiatori, ma anche nei riguardi di **terze persone che vengano in contatto con la ferrovia**, ogni qual volta il suo esercizio determini situazioni di pericolo eccedenti il normale rischio collegato all'attività. Conseguentemente, la mancata predisposizione degli obbligatori dispositivi acustici e luminosi in **prossimità di un passaggio a livello con barriere**, posizionato dopo una curva, in relazione alle lesioni riportate dal conducente di un ciclomotore colpito dalle barriere medesime, lo espone a responsabilità (Cass. sez. IV penale, 13 febbraio 2008, n. 10857).

¹⁰ La giurisprudenza è orientata al riguardo nel senso che il conducente deve **sempre mettersi in condizione di fermarsi senza impegnare i binari** (Cass., sez. III civile, 10 novembre 2015, n. 22889).

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»;

Poi ancora, 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».

Dopo il comma 3-bis, ancora, è aggiunto – in tema di **sanzioni** - 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»;

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,»; indi, 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,»;

Il **comma 5** è sostituito interamente 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».

Al **comma 6**, dopo le parole: «in una violazione di cui al comma 5» sono inserite le seguenti: «, primo e secondo periodo,»;

Anche il **comma 6-bis** è interessato da una sostituzione integrale:

«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».

In chiusura, l'art. 9 in commento, stabilisce che dalla sua attuazione **non** devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e che gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla **manutenzione**.

Articolo 10

(Modifiche delle norme di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico)

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 10, modificativo del decreto legislativo n. 285 del 1992, consta di un unico comma, recante modifiche agli articoli **43** e **177** del suddetto decreto, rispettivamente alla lettera *a*) e alla lettera *b*).

L'articolo 10 comma 1 lettera *a*), inserisce il comma 5 all'articolo **43** del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di segnalazione alla circolazione da parte degli agenti di traffico inserendo la **protezione degli operatori stradali come ulteriore fattispecie** rispetto a quelle che permettono agli organi di polizia stradale, ai sensi dell'articolo 12 del codice della strada e ai soggetti autorizzati, di **fermare** o **rallentare** la circolazione stradale.

Il comma successivo, il **5-bis**, autorizza l'uso di veicoli appartenenti agli organi di polizia stradale indicati nell'articolo 12, commi 1, 2 e 3, così come dei soggetti che hanno ottenuto l'abilitazione come definito nel paragrafo **3-bis** dello stesso articolo 12. Questi **veicoli**, al fine di prevenire situazioni pericolose causate dalla presenza di persone sulla strada, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o da altri eventi imprevisti, possono essere **impiegati per regolare il traffico su strade con corsie indipendenti o separate da spartitraffico**.

Il comma **5-ter**, infine, prescrive l'ausilio di un dispositivo supplementare di forma rettangolare a luce lampeggiante, denominato *safety car*, per i veicoli impegnati nelle attività disciplinate al comma di cui sopra. Le modalità di rallentamento graduale della marcia e di regolazione del flusso veicolare sono stabilite tramite decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'interno, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

L'articolo 10, comma 1, lettera *b*) prevede l'introduzione di due commi aggiuntivi all'articolo **177** del decreto legislativo n. 285 del 1992 in materia di circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o

antincendio e delle autoambulanze. In particolare il comma **3-bis** prescrive il divieto di superamento dei veicoli di cui al comma **5-bis** dell'articolo 43 introdotto dal presente decreto legge.

Il comma **5-bis** stabilisce, infine, l'applicazione di una sanzione amministrativa consistente nel pagamento di una somma da euro 167 a euro 665 in caso di violazione delle disposizioni del comma **3-bis** del decreto in esame. Se la violazione riguarda, invece, le disposizioni del comma in esame, si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. La sospensione della patente viene raddoppiata, passando da tre a sei mesi, nel caso in cui le violazioni siano commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni.

Articolo 11 *(Modalità d'uso dei pannelli a messaggio variabile)*

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.

Nello specifico, l'articolo in esame **inserisce** all'articolo **41 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285** (che disciplina i segnali luminosi) i commi **19-bis**, **19-ter** e **19-quater**.

Il **comma 19-bis**, ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal Codice della strada, detta prescrizioni per assicurare il **regolare funzionamento dei segnali** luminosi di pericolo e di prescrizione nonché dei segnali a messaggio variabile.

Il **comma 19-ter** 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. 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 stradali.

Sul punto si precisa 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.

Il **comma 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

Articolo 12

(Misure per contrastare il fenomeno del contromano, obbligo di destra rigorosa per i mezzi pesanti e divieto di occupazione della sede stradale)

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.

In particolare, **il comma 1 dell'articolo 12**, attribuisce ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che dovrà essere adottato entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, la competenza sulla definizione delle caratteristiche, delle modalità e dei tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria che dovrà essere installata nelle strade a doppia carreggiata, ed in particolare nei punti di possibile imbocco in contromano.

Il comma 2 dell'articolo 12, aggiungendo un nuovo periodo all'articolo **176, comma 9, del decreto legislativo n. 285 del 1992**, introduce l'obbligo, per i destinatari del divieto di cui **all'art. 148, comma 14, del Codice della Strada**, di occupare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso, a prescindere dal numero di corsie presenti nella carreggiata stessa.

Al riguardo si fa presente che l'**art 148 comma 14** del Codice della Strada prevede il divieto di sorpasso per i conducenti di veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, oltre che nei casi previsti dall'**art. 148 commi da 1 a 13**, anche nelle strade o nei tratti di esse in cui il divieto sia imposto dall'apposito segnale.

Il comma 3 dell'articolo 12, infine, modifica **l'articolo 20 comma 1 del decreto legislativo n. 285 del 1992**, introducendo quale ulteriore condizione ostativa ai fini dell'autorizzazione per l'occupazione della carreggiata nelle strade di cui **all'articolo 2 comma 2 lett. e) e f)**, il rischio che l'occupazione rechi pregiudizio alla sicurezza stradale, nelle zone di rilevanza storico-ambientale.

L'articolo 20 del Codice della strada già prevedeva, quale condizione di diniego della predetta autorizzazione, la circostanza che l'eventuale occupazione potesse determinare un intralcio alla circolazione.

Per ciò che concerne il tipo di strade alle quali la norma, così come modificata, si riferisce, si fa riferimento alle strade di tipo *e)* ed *f)*, così come identificate dall'articolo 2 comma 2 del Codice della Strada, e cioè le strade urbane di quartiere e le strade locali.

Articolo 13 (Disciplina della sosta)

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

L'art. 13 reca diverse modificazioni di tipo puntuale ad articoli del **codice della strada**, con riferimento alla **sosta dei veicoli** e principalmente all'art. 7, che inerisce alla circolazione nei **centri abitati**.

Più in particolare, le novelle interessano (e salvo – per migliore chiarezza – il rinvio al testo a fronte in chiusura del presente *dossier*):

- l'art. 7, al quale sono apportate numerose modificazioni¹¹. In dettaglio,
 - al **comma 1, lettera d)**, numero **4)**: sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «o alla ricarica di tali veicoli». Il senso è – dunque – che l'ordinanza del sindaco¹² può individuare aree destinate non solo alla sosta dei **veicoli elettrici** ma anche alla loro **ricarica**;
 - al **comma 1, 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;». Anche in questo caso di tratta dell'aggiornamento dei contenuti del provvedimento consentito al sindaco;
 - al **comma 1, la lett. f)** è **sostituita** nel senso che l'ordinanza del sindaco può 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». Al riguardo v. *infra*, le considerazioni in ordine alla modifica del comma 8;
 - alla **lett. g)**, la parola: «cose» è sostituita dalla seguente: «merci»;

¹¹ Per **ulteriori modifiche** all'art. 7, si v. la scheda sull'art. 14 del presente provvedimento.

¹² Vale la pena rammentare che i provvedimenti sono materialmente di spettanza del **dirigente** preposto, ai sensi del decreto legislativo n. 267 del 2000. Al proposito, v. Cass., sez. II civile, 9 giugno 2010, n. 13885 e TAR Veneto (VE), sez. I, 3 aprile 2013, n. 494.

- il **comma 5**, per motivi di **coordinamento** con la sostituzione della **lett. f)**, è abrogato;
- 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»;
- 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».

Come espone la **Relazione illustrativa**, la novella è volta a risolvere l'indeterminatezza della quota-parte di stalli **non assoggettati a tariffazione**, prevedendo che i comuni individuino con **motivata determinazione** le 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 in conformità alla **giurisprudenza consolidata** sul punto¹³;

- l'articolo **42**, il cui comma 2 è sostituito dal seguente: «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». In questo caso si tratta di una modifica volta a **dilatare la definizione** di segnale complementare;
- l'articolo **188**, il cui comma **3-bis** – aggiunto con il decreto-legge n. **121** del 2021 - è ora sostituito dal seguente: «**3-bis.** Ai veicoli al servizio di persone con disabilità titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, fermi restando gli stalli a essi riservati, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento». La portata innovativa della disposizione – evidenziata anche nella Relazione illustrativa – sta nella possibilità per i disabili di parcheggiare gratis ovunque, **senza dover verificare l'indisponibilità** degli stalli loro riservati.

¹³ Al proposito, la facoltà per il legislatore di **abilitare i comuni** a imporre il pagamento per la sosta è stata ritenuta pienamente legittima (e – pertanto – non in contrasto con l'art. 16 Cost.) dalla **Corte costituzionale** nella sentenza n. **66 del 2005**. Tuttavia, la **Cassazione (sezioni unite civili, 9 gennaio 2007, n. 116)** ha ritenuto che i comuni - fuori delle zone definite come aree pedonali o a traffico limitato o di quelle definite "A" dall'art. 2 d.m. Lavori pubblici 2 aprile 1968 n. 1444 – **non possano istituire soltanto parcheggi a pagamento senza** che su parte delle medesime aree o nelle immediate vicinanze siano riservati spazi adeguati destinati alla **libera sosta**. Peraltro, secondo la Cass., sez. VI civile, 24 novembre 2014, n. 24938 l'obbligo per i comuni, previsto dall'art. 7, comma 8, del decreto legislativo n. 285 del 1992, di istituire aree di parcheggio gratuito e libero nelle immediate vicinanze di quelle in cui venga previsto il parcheggio a pagamento è **derogabile** per le zone di **particolare rilevanza urbanistica**, opportunamente individuate e delimitate con delibera della Giunta comunale, nelle quali ricorrano esigenze e condizioni particolari di traffico che permettano di qualificare come "satura" una determinata strada, sicché, in ragione della presenza di non trascurabili "attrattori di traffico".

Articolo 14

(Modifiche in materia di disciplina delle sanzioni delle violazioni della sosta e delle zone a traffico limitato)

L'art. 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**.

L'art. 14 inasprisce - 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'art. 14 modifica i seguenti articoli del codice della strada:

- a) l'art. 7, relativo alla **regolamentazione della circolazione nei centri abitati**;
- b) l'art. 158, relativo al **divieto di fermata e di sosta dei veicoli**.

Modifiche all'articolo 7 (art. 14, comma 1, lettera a)

Le sanzioni per la sosta vietata nei centri abitati

In dettaglio, con le **modifiche apportate all'articolo 7, comma 14**, del codice della strada, vengono **modificate alcune delle sanzioni previste in caso di sosta vietata nei centri abitati**, che attualmente variano da €42 ad €173:

- si **conferma**, come già previsto attualmente (dal comma 15 dell'art. 7), che la **sanzione pecuniaria per sosta vietata si applica per ogni periodo di 24 ore per il quale si protrae la violazione**;

In proposito, la Corte costituzionale, con sentenza interpretativa di rigetto n. [111 del 2018](#), ha dichiarato non fondata la questione di legittimità costituzionale del comma 15 dell'art. 7 del codice della strada, in riferimento all'art. 3 Cost.

- si conferma nel caso di violazione per **superamento dei limiti temporali di sosta**, la sanzione amministrativa va **da €26 a €102**, mentre si introduce una **novella** relativamente all'ipotesi che **tale violazione si protragga nel tempo**, disponendo che la **sanzione si calcoli 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.

Le sanzioni per le violazioni inerenti all'ingresso nelle zone a traffico limitato

Con il **nuovo comma 14-bis** si conferma che in caso di **limitazione della circolazione limitazione della circolazione in zone a traffico limitato** (prevista dal comma 9 dello stesso articolo 7), nel caso di **mancato pagamento dell'intera somma prevista** si applica la **sanzione amministrativa da euro 83 ad euro 332** (analogamente a quanto previsto attualmente) e, al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, **la sanzione è maggiorata** di una somma corrispondente alla tariffa dell'intero periodo tariffato per giorno di calendario in cui avviene l'accertamento; anche in questo caso, la sanzione e la relativa maggiorazione si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore per il quale si protrae la violazione. Si specifica, **novellando il testo attuale**, che a tale **maggiorazione non si applica l'articolo 208 del CdS**, cioè la disciplina della **devoluzione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie**, per cui tale maggiorazione rimane di competenza dei comuni.

Qualora la **violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata sia per insufficiente pagamento della somma prevista**, le **sanzioni** sono così **ridefinite dal nuovo comma 14-ter**, innovando rispetto alle disposizioni vigenti:

- **non si applica la sanzione** nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga **entro il 10 per cento del tempo** per cui è stata corrisposta la tariffa;
- la **sanzione** (che va da € 83 a € 332) è **ridotta del 50 cento** se l'accertamento della violazione avviene oltre il 10 per cento ed **entro il 50 per cento del tempo** per cui è stata corrisposta la tariffa;
- si applica **l'intera sanzione** nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga **oltre il 50 per cento del tempo** per cui è stata corrisposta la tariffa.

In questi ultimi due casi, in base al nuovo comma 14-*quater*, **si procede altresì al recupero della tariffa non corrisposta** applicando una **maggiorazione** dello stesso importo non pagato e le **sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione**.

Le sanzioni per le violazioni della sosta tariffata nelle aree di parcheggio

Il **novellato comma 15 dell'articolo 7 CdS**, dispone che la **sanzione da € 42 ad €173** si applichi anche **in caso di violazione della sosta tariffata nelle aree di parcheggio** (si tratta dell'ipotesi prevista dal comma 1, lettera *f*), dell'articolo 7, che consente alla Giunta comunale di stabilire aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta anche senza custodia del veicolo).

In tali casi, al fine di consentire **il recupero della tariffa non corrisposta**, se la violazione consiste nel **mancato pagamento dell'intera somma prevista, la sanzione è maggiorata** di un importo pari alla tariffa corrispondente all'intero periodo **tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento**.

Quando invece la **violazione** della sosta tariffata consista nel **pagamento insufficiente**, si applica la seguente disciplina:

- a) **non si applica alcuna sanzione** nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10% del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa;
- b) **si applica la sanzione ridotta nella misura del 50%** nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10% ed entro il 50% del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa;
- c) **si applica l'intera sanzione** nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50% del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa.

Negli due casi b) e c) testé citati, allo scopo di consentire **il recupero della tariffa non corrisposta**, 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**.

Anche in questo caso, alle maggiorazioni **non si applicano le disposizioni dell'articolo 208 CdS**, relative alla devoluzione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie.

Nei casi in cui la sosta tariffata sia anche limitata nella durata massima, si applica la **sanzione da € 26 a € 102** secondo le disposizioni indicate nell'ultimo periodo del comma 14, quindi **fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi**.

Le modifiche all'articolo 158 CdS, sulle sanzioni per divieto di fermata e di sosta dei veicoli negli spazi riservati agli invalidi (articolo 14, lettera b)

L'articolo 14, lettera b) inasprisce le sanzioni pecuniarie e accessorie previste per violazioni relative a **sosta e fermata**, di cui all'articolo 158 del Codice della strada. In particolare viene novellato il comma 4-*bis* dell'art. 158, che definisce le sanzioni per la **sosta negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi**, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli.

Attualmente è prevista per queste violazioni, dal comma 4-bis dell'articolo 158, la sanzione amministrativa da €80 a €328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da €165 a €660 per i restanti veicoli.

Con la **novella al comma 4-bis dell'articolo 158**, le **sanzioni** vengono così **incrementate**:

- per le violazioni da parte di **ciclomotori e motoveicoli**, le sanzioni vanno **da €165 a €660**;
- per le violazioni da parte dei **restanti veicoli**, **da €330 a €990**.
- il **nuovo comma 5-bis incrementa le sanzioni** per la violazione del divieto **di sosta e di fermata sulle intersezioni** (di cui al comma 1, lettera *f*), e per il **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**, di cui al comma 2, lettere *d*) e *h*). Si tratta di fattispecie attualmente ricomprese al 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; tali sanzioni vengono ora **elevate**, rispettivamente, da **87 a 328 euro** per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da **165 a 660 euro** per i restanti veicoli.

Articolo 15

(Modifiche in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade)

L'art. 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.

In particolare, il **comma 1** dell'articolo in esame dispone modifiche al **comma 1, dell'art. 7** del codice, prevedendo che, mediante ordinanza del sindaco, i comuni possano adottare delle misure per **limitare i livelli di sostanze inquinanti nell'aria anche al fine di tutelare il patrimonio culturale e paesaggistico**. I provvedimenti in questione dovranno attenersi ai criteri di proporzionalità ed adeguatezza, tenendo al contempo in considerazione le esigenze di mobilità. I comuni legittimati a emanare tali ordinanze saranno individuati con decreto del **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, da adottare di concerto con il **Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica** e con il **Ministero della Cultura**, **previa intesa in sede di Conferenza unificata**.

Il comma 1 incide, del pari, sul comma 10, **introducendo il comma 10-bis, secondo cui, in deroga a quanto previsto nel comma 10, i comuni possono, in casi di urgenza, comunicare l'entrata in vigore del divieto o delle limitazioni alla circolazione con almeno 24 ore di preavviso**.

Il **comma 2** introduce, infine, il comma 1-bis all'art. 16 del Codice, con cui si stabilisce che i limiti di cui al comma 1 possono essere **derogati in presenza di peculiarità territoriali** dovute a particolari circostanze orografiche. Tali deroghe dovranno essere individuate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 16 *(Modifiche in materia di circolazione nelle isole minori)*

L'art. 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 16 modifica l'**articolo 8, comma 1**, del decreto legislativo n. 285 del 1992 (**codice della strada**), in materia **di circolazione nelle piccole isole**.

La disposizione riguarda le isole in cui si trovano comuni dichiarati di soggiorno o di cura, nelle quali la rete stradale extraurbana non superi 50 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico siano particolarmente intensi.

Le modifiche introdotte con il presente articolo prevedono che, nei mesi di più intenso afflusso turistico, **con decreto del Presidente della Regione territorialmente competente**, sentite le prefetture e i comuni interessati, possa essere limitato l'ingresso e la circolazione nell'isola ai veicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile. Con medesimo provvedimento possono essere inoltre stabilite deroghe al divieto a favore di determinate categorie di veicoli e di utenti.

La disciplina attualmente vigente prevede invece che tale limitazione possa essere disposta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Al comma 2, l'articolo 8 del codice della strada dispone la sanzione amministrativa di una somma da euro 430 ad euro 1.731 in caso di violazione degli obblighi, dei divieti e delle limitazioni qui contemplati.

Articolo 17

(Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale)

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.

In dettaglio, la **norma di delega** è nel **comma 1**: il Governo è delegato ad adottare, entro **dodici mesi** dall'entrata in vigore della legge, uno o più **decreti legislativi** per rivedere e riordinare la legislazione vigente concernente la disciplina della **motorizzazione** e della **circolazione stradale**, **recata dal codice della strada** apportandovi le modifiche necessarie **in conformità ai principi e criteri direttivi di cui ai commi 2, 3 e 4**, introducendo le necessarie disposizioni di carattere transitorio.

Per quanto riguarda la **procedura** di predisposizione dei **decreti legislativi**, **questi** 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, 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.

Gli schemi di ciascun decreto legislativo sono successivamente trasmessi 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 30 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, il Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri parlamentari, 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.

Il **comma 2** reca alcuni **principi di carattere generale** a cui devono essere improntati i decreti legislativi:

- 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 delle competenze tra gli enti istituzionali**, nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità;
- d) previsione di **strategie di prevenzione** adeguate, anche mediante un'efficace attività formativa nelle scuole di ogni ordine e grado.

I **principi e criteri direttivi specifici** sono – invece - elencati nel **comma 3**:

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, 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) **graduazione delle sanzioni** in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento;
- 2) aggravamento delle sanzioni per **comportamenti particolarmente pericolosi** e lesivi dell'incolumità individuale e della sicurezza stradale e dell'utenza debole della strada;
- 3) **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, includendo i velocipedi e gli altri **dispositivi di micromobilità individuale**, al fine della sicurezza della circolazione, 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**, con particolare riguardo ai **ciclisti** e ai conducenti di **velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica**, da attuarsi **anche attraverso**:

1) **la revisione delle regole** che disciplinano le **caratteristiche tecniche e la modalità di circolazione di biciclette, biciclette a pedalata assistita, cicli a propulsione e 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 di veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale secondo quanto previsto dalla lettera o);

3) 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 ed urgenza connessi all'attivazione dei 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 per 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, **la facoltà all'ente proprietario** o al concessionario di autostrade **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 MIT 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;

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 coinvolti, garantendo la tutela degli interessi coinvolti ed in particolare della sicurezza individuale e collettiva, anche assicurando una adeguata attività formativa;

s) determinazione dell'arco 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.

Il **comma 4** dell'art. 17 qui in commento – viceversa – conferisce al Governo l'autorizzazione a emanare - **entro un anno dalla data di entrata in vigore dall'ultimo dei decreti legislativi** - uno o più **regolamenti governativi di delegificazione** (art. 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988).

Tali regolamenti saranno – quindi – adottati con **decreto del Presidente della Repubblica**, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il Consiglio di Stato e **previo parere delle Commissioni parlamentari competenti in materia**, che si pronunciano entro trenta giorni dalla richiesta - per la modifica della disciplina del Codice della strada e del suo regolamento attuativo, **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 alle 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 dei veicoli adibiti all'autotrasporto;

c) aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme internazionali 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, di **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 nell'ottica 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 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 destinati ad essere 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 elevati livelli di automazione e connessione che le percorrono;

o) **adeguamento della disciplina attuativa della legge n. 117 del 2018**, recante disposizioni in materia di *"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.

Il **comma 5** reca la **clausola di abrogazione delle norme di legge che disciplinano le materie di cui al comma 4** con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti suddetti.

Il **comma 6** prevede che il **Governo adotti**, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della citata legge n. 400, **le disposizioni necessarie per coordinare il vigente regolamento di attuazione del Codice della strada** (DPR 16 dicembre 1992, n. 495), **con le modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti** in commento.

Il **comma 7** rimette a uno o più **decreti del MIT**, senza indicazione di termini temporali, la definizione di **istruzioni tecniche attuative relative 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 MIT.

Il **comma 8** autorizza infine il **Governo ad adottare, entro tre anni** dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi previsti dal comma 1, **ulteriori decreti legislativi correttivi, con le medesime procedure** e nel rispetto dei **medesimi principi e criteri direttivi**.

Il **comma 9** reca la **clausola di invarianza finanziaria** di non apportare 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.

Qualora uno o più decreti legislativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i decreti stessi, in conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, sono emanati solo successivamente o contestualmente alla data di entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie.

Articolo 18
(Disposizioni attuative e clausola di invarianza finanziaria)

L'art. 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.

L'art. 18 prevede che il Governo provveda, nel termine di **novanta giorni** dall'entrata in vigore della presente legge, al conseguente **aggiornamento del Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada**, di cui al d.P.R. n. 495 del 1992 (il quale – a ogni modo – dovrà essere oggetto di revisione ai sensi del precedente art. 17, comma 6).

La disposizione espressamente prevede – fermo restando quando previsto dall'articolo 17, comma 9 (v. *supra*, la scheda precedente) – la **neutralità finanziaria** dell'intervento normativo, la cui attuazione deve pertanto avvenire da parte delle amministrazioni competenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Proposte di legge abbinate all' A.C. 1435
(Disegno di legge recante 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)

A.C. 41 – On. BRAMBILLA

(Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, concernenti l'abolizione del servizio di piazza con veicoli a trazione animale)

La proposta di legge, composta da sei articoli, abroga l'articolo 70 del codice della strada, che disciplina il **servizio di piazza con veicoli a trazione animale o con slitte**; modifica alcune norme della legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea che contempla tra i servizi regolamentati anche quelli effettuati con veicoli a trazione animale; dispone anche che i regolamenti comunali in vigore siano resi conformi alle nuove disposizioni entro un anno dalla data della loro entrata in vigore e che gli stessi possano prevedere la conversione delle licenze già rilasciate in licenze per carrozze a trazione elettrica; affida al Ministro della salute il compito di stabilire i criteri per la dismissione e la collocazione degli animali, finora utilizzati per la trazione di veicoli adibiti al servizio di piazza, in strutture espressamente individuate avvalendosi della consulenza di un esperto in etologia equestre e di due rappresentanti delle associazioni di protezione animale riconosciute dal Ministero della salute.

A.C. 96 – On. GUSMEROLI ed altri

(Modifica all'articolo 182 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di obbligo dell'uso del casco protettivo da parte dei ciclisti fino al quattordicesimo anno di età)

La proposta di legge, composta da un articolo, prevede che durante la marcia, ai **ciclisti fino al quattordicesimo anno di età**, sia fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati; prevede inoltre che, in caso di violazione dell'obbligo, si applichi la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 80 a euro 323.

A.C. 195 – On. COMAROLI ed altri

(Modifica all'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di segnalazione acustica o tattile degli attraversamenti stradali per agevolare i soggetti con disabilità visiva)

La proposta di legge, composta da due articoli, prevede che gli attraversamenti pedonali semaforizzati siano dotati di segnalazioni **acustiche** o **tattili**, eventualmente anche abbinate, e siano strutturati con un tipo di pavimentazione che agevoli l'individuazione delle segnalazioni medesime, al fine di agevolare la mobilità dei soggetti con **disabilità visiva**.

A.C. 411 – On. VINCI

(Modifica all'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di durata minima del periodo di accensione della luce gialla semaforica)

La proposta di legge, composta da un articolo, prevede che il periodo di accensione della **luce gialla abbia una durata minima pari a 4 secondi**, fatta eccezione per i casi in cui i veicoli possono raggiungere una velocità di arrivo di 70 km/h in relazione alle strade sulle quali sia fissato un limite massimo di velocità pari o superiore a 70 km/h; in tali casi la durata minima del periodo di accensione deve essere pari a **5 secondi**.

A.C. 412 – On. VINCI

(Modifica all'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limite massimo di velocità per le autostrade dotate di tre corsie e di corsia di emergenza per ogni senso di marcia)

La proposta di legge, composta da un articolo, elimina l'onere della decisione in materia di elevazione del limite di velocità a 150 km/h in capo ai soggetti che gestiscono o sono proprietari delle autostrade, facendolo **diventare automaticamente applicabile**, mantenendo ferme a ogni modo le circostanze e i requisiti di sicurezza e di precauzione già previsti dalle norme vigenti.

A.C. 529 – On. MULÈ

(Introduzione dell'articolo 72-bis e modifiche all'articolo 186 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernenti l'installazione di dispositivi per la misurazione del tasso alcolemico del conducente sui veicoli a motore di nuova costruzione)

La proposta di legge, composta da due articoli, prevede l'obbligo per tutti i veicoli di nuova costruzione di essere **equipaggiati con un dispositivo che consenta di effettuare la misurazione del tasso alcolemico**, su base volontaria, ai fini dell'accensione del motore, non producendo comunque il responso del *test* effettuato alcuna forma di interdizione sull'avviamento del veicolo; prevede altresì di aumentare di un terzo le sanzioni previste dal codice della strada per i conducenti che, pur in possesso di veicoli dotati del dispositivo per la misurazione del tasso alcolemico, risultino positivi ai *test* a seguito di controllo effettuato dalle Forze dell'ordine o dalle forze della polizia locale.

A.C. 578 – On. DE LUCA

(Modifiche agli articoli 6, 7, 8 e 201 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di competenza per la regolamentazione della circolazione in ambiti intercomunali, in tratti di strade non comunali e nelle piccole isole)

La proposta di legge, composta da quattro articoli, **estende** la normativa riferita alle zone a traffico limitato – che attualmente riguarda i soli centri urbani – anche ad ambiti intercomunali e a strade extraurbane che insistono su più comuni contigui di particolare pregio naturalistico o socio-culturale, con spiccata vocazione turistica stagionale, caratterizzate da infrastrutture con capacità limitate rispetto ai flussi che le interessano, e dall'impossibilità a intervenire sul relativo potenziamento a causa di vincoli paesaggistici od orografici (come nel caso di aree montane, zone costiere, isole).

A.C. 634 – Consiglio Regionale della Lombardia

(Modifiche all'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, recante bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022, in materia di monopattini)

La proposta di legge, composta da un articolo, prevede – oltre alla sospensione dell'autorizzazione alla conduzione del mezzo e alla confisca di quest'ultimo – una sanzione amministrativa pecuniaria per gli utilizzatori di monopattini non contrassegnati dal marchio « CE », introduce l'obbligo della **copertura assicurativa per responsabilità civile verso terzi** per la circolazione stradale (con previsione di sanzioni amministrative), estende a tutti i conducenti (anche maggiorenni) l'obbligo di indossare il casco durante la circolazione, introduce l'autorizzazione a condurre il monopattino a propulsione prevalentemente elettrica a seguito della frequenza di un apposito corso organizzato dalle polizie locali.

A.C. 684 - Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro

(Modifiche agli articoli 125 e 186 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernenti un dispositivo di blocco da installare sui veicoli in uso ai soggetti condannati per guida in stato di ebbrezza)

La proposta di legge, composta da **due** articoli, introduce un'ulteriore limitazione all'utilizzo di veicoli a motore da parte di soggetti che siano stati condannati per il reato di guida in stato di ebbrezza, prevedendo l'installazione sui veicoli da questi utilizzati di un dispositivo che impedisca l'**avvio del motore qualora rilevi un tasso alcolemico superiore a zero**.

A.C. 686 – Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro

(Modifiche al codice della strada in materia di sicurezza del lavoro e per il sostegno del lavoro meccanizzato in agricoltura)

La proposta di legge, composta da un articolo, riproduce la proposta di legge n. 2145, d'iniziativa del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (presentata alla Camera nella XVIII Legislatura), limitatamente alle disposizioni volte a consentire la revisione generale delle macchine agricole soggette a immatricolazione, rimuovendo ostacoli all'effettività delle norme che prevedono la **revisione dei mezzi agricoli**.

A.C. 697 – On. CARÈ

(Modifiche agli articoli 143, 148 e 149 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sicurezza stradale dei ciclisti, e altre disposizioni in materia di guida dei monopattini elettrici)

La proposta di legge, composta da due articoli, modifica il codice della strada in relazione a due aspetti: la posizione dei veicoli sulla carreggiata, laddove si equipara la bicicletta agli altri veicoli a motore, prevedendo che i velocipedi possano essere tenuti al margine della carreggiata, solo quando ciò sia davvero necessario; il sorpasso, prevedendosi l'introduzione dell'obbligo di rispettare una **distanza minima di sicurezza di 1,5 metri** in caso di sorpasso di un velocipede sia fuori sia dentro i centri abitati. Si prevede inoltre che l'utilizzo dei monopattini elettrici sia subordinato al possesso di una patente di categoria AM, che la conduzione del mezzo avvenga esclusivamente in aree e percorsi pedonali a una velocità non superiore a 6 km/h o su percorsi o corsie ciclabili a una velocità non superiore a 12 km/h, e che il conducente indossi un casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

A.C. 865 – Consiglio Regionale del Veneto

(Modifiche ai commi 75-octies e 75-novies dell'articolo 1 della legge n. 160 del 2019 – bilancio 2020 e pluriennale 2020-2022, in materia di monopattini)

La proposta di legge, composta da **due** articoli, limita la conduzione dei monopattini elettrici alle **sole persone che abbiano compiuto 18 anni** di età (con conseguente divieto per tutti i minorenni di utilizzare i suddetti monopattini) e propone di estendere a tutti i conducenti dei monopattini elettrici l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo.

A.C. 874 – Consiglio Regionale del Veneto

(Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

La proposta di legge, composta da **sei** articoli, prevede che i parcheggi e gli **stalli di sosta dei veicoli, nonché le fermate degli autobus**, siano ubicati alla distanza di **almeno 5 metri** dall'attraversamento pedonale; elimina il divieto di superamento della striscia di arresto bianca dell'incrocio semaforico con la ruota o le ruote anteriori del veicolo; prevede che i **semafori per i pedoni e i ciclisti siano dotati di contatore numerico della durata in secondi**; impone che il rilevamento automatico della sanzione per il transito con il semaforo indicante la luce rossa possa essere effettuato solo in presenza di un contatore numerico della durata in secondi; stabilisce che all'atto del rinnovo di validità o della revisione della patente di guida di categoria B delle persone ultrasessantenni la guida possa essere limitata in proporzione alle condizioni fisiche e psichiche di tali persone; stabilisce che le postazioni per il rilevamento automatico del transito con il semaforo indicante la luce rossa siano segnalate e ben visibili; stabilisce che le sanzioni di cui al comma 7 dell' art. 180 del codice della strada per il mancato possesso dei documenti di circolazione e di guida, che il conducente deve avere con sé, non siano applicate qualora i documenti mancanti siano esibiti ai competenti uffici entro il termine di 72 ore decorrente dall'accertamento dell'infrazione da parte dell'autorità competente.

A.C. 985 – On. ROSATO

(Introduzione dell'articolo 186-ter del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente il limite al trasporto di passeggeri in ore notturne da parte dei conducenti di età inferiore a ventuno anni o neo-patentati)

La proposta di legge, composta da un articolo, disciplina il **divieto di guida in orario notturno con più di un passeggero a bordo per i neo-patentati e i conducenti di età inferiore a 21 anni**, prevedendo le pene applicabili in caso di violazione del divieto; prevede una circostanza aggravante nel caso di incidente stradale e individua il tribunale competente per il giudizio sulle violazioni del divieto; disciplina il trasporto del veicolo nel caso in cui venga accertata la violazione del divieto e dispone l'incremento della quota dell'ammenda da destinare al Fondo contro l'incidentalità notturna di cui all'articolo 6-bis del decreto-legge n. 117 del 2007; dispone infine sulla sostituzione della pena detentiva pecuniaria con quella del lavoro di pubblica utilità.

A.C. 1030 – On. MASCARETTI ed altri

(Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di circolazione di monopattini elettrici, biciclette a pedalata assistita e altri mezzi a motore forniti di una o più ruote)

La proposta di legge, composta di un articolo, è volta a modificare il codice della strada, introducendo **regole uniformi** per la circolazione dei veicoli a motore, compresi i ciclomotori, i motoveicoli e ogni altro mezzo di trasporto comunque dotato di una o più ruote, nonché le biciclette a pedalata assistita, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica e, in generale, tutti i veicoli, di qualsiasi specie e con qualsiasi tipo di alimentazione o di propulsione che non sia esclusivamente muscolare, ai quali è consentita la circolazione su strada.

In particolare, si prevede l'obbligo della **targa** per **tutti** i veicoli; la **patente** obbligatoria, almeno quella abilitante per i ciclomotori con cilindrata inferiore a 50 cc; la **cintura** di sicurezza per i veicoli dotati di carrozzeria e il **casco** e la **giacca** o le **bretelle retroflettenti** per gli altri.

A.C. 1218 – Consiglio Regionale della Puglia

(Modifiche all'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, recante bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022, in materia di monopattini)

La proposta di legge, composta da un articolo, rafforza le misure per la circolazione in sicurezza, non solo degli utilizzatori dei monopattini elettrici, ma anche degli altri utenti della strada, prevedendo l'obbligo generalizzato di **stipulazione della polizza per responsabilità civile verso terzi**. Estende inoltre a tutti i conducenti dei monopattini elettrici l'obbligo di indossare idoneo **casco** protettivo.

A.C. 1258 – On. DEIDDA e altri

(Modifiche all'articolo 198-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di illeciti reiterati e relative sanzioni)

La proposta di legge, composta da un articolo, prevede l'adozione di un **diverso trattamento sanzionatorio per le violazioni reiterate**, ossia per gli illeciti amministrativi continuati in materia di codice della strada, nonché l'introduzione di una distinzione, in caso di accertamento automatico, tra soggetti privi del diritto di accesso e quelli che, pur possedendo i requisiti per l'accesso, omettano di adempiere a prescrizioni ulteriori quali, ad esempio, la registrazione presso le banche di dati previste dalla disciplina comunale.

A.C. 1398 – On. CHERCHI

(Modifica dell'art. 70 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni concernenti l'abolizione del servizio di piazza con veicoli a trazione animale)

La proposta di legge, composta da tre articoli, è volta ad abolire l'uso dei **veicoli a trazione animale quale servizio di piazza a fini turistici**; dispone la tutela degli animali dismessi dal servizio, stabilendo che quest'ultimi non potranno essere destinati alla macellazione (ma la loro cura resterà a carico dei proprietari o, in alternativa, potranno essere ceduti provvisoriamente ad associazioni protezioniste riconosciute in modo da garantire le buone condizioni di vita dell'animale) e demandando ad un decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la definizione dei criteri e delle modalità per l'affidamento provvisorio degli animali presso le associazioni o gli enti per la protezione degli animali riconosciute dal Ministero della salute; demanda a un decreto del Presidente della Repubblica, da adottare su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il necessario adeguamento del regolamento di cui al d.P.R. n. 495 del 1992.

Testo a fronte delle modifiche al Codice della Strada proposte dal ddl AC 1435

Codice della strada <i>Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285</i>	
Testo previgente	Modificazioni apportate dal disegno di legge A.C. 1435
Art. 2 <i>(Definizione e classificazione delle strade)</i>	Nuovo art. 2 <i>(idem)</i>
1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice si definisce "strada" l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.	<i>Identico</i>
2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi: A - Autostrade; B - Strade extraurbane principali; C - Strade extraurbane secondarie; D - Strade urbane di scorrimento; E - Strade urbane di quartiere; E-bis - Strade urbane ciclabili; F - Strade locali; F-bis - Itinerari ciclopedonali	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 8, comma 1, lett. a)]</i>
3. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime: A - Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione. B - Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono	3. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime: A - Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione. B - Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

<p>essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.</p> <p>C - Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.</p> <p>D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separata da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.</p> <p>E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi, per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.</p> <p><i>E-bis</i> - Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.</p> <p>F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.</p> <p>F-bis - Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza vulnerabile della strada.</p>	<p>essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.</p> <p>C - Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.</p> <p>D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separata da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.</p> <p>E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi, per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.</p> <p><i>E-bis</i>- 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.</p> <p>F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.</p> <p>F-bis - Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza vulnerabile della strada.</p>
Commi da 4 a 10- <i>bis</i> omissis	Commi da 4 a 10- <i>bis</i> omissis
Art. 3 (Definizioni stradali e di traffico)	Nuovo art. 3 (idem)
	[articolo 8, comma 1, lett. b)]
1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:	1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:
Da 1) a 7) omissis	Da 1) a 7) omissis
7-bis) Casa avanzata: linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli.	Soppresso

Codice della strada

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

<p>Da 8) a 12) <i>omissis</i></p> <p>12-<i>bis</i>) Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata di cui all'articolo 151 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura.</p> <p>12-<i>ter</i>) Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli.</p> <p>Da 13) a 54) <i>omissis</i></p> <p>55) <i>Omissis</i></p>	<p>Da 8) a 12) <i>omissis</i></p> <p>12-<i>bis</i>) Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade urbane, 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.</p> <p>12-<i>ter</i>) 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;</p> <p>Da 13) a 54) <i>omissis</i></p> <p>54-<i>bis</i>) 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.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
Da 56) a 58-bis) <i>omissis</i>	55) <i>Omissis</i> 55-bis) ZONA DI ATTESTAMENTO CICLABILE: tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinata all'accumulo e alla manovra dei velocipedi in attesa di via libera. Da 56) a 58-bis) <i>omissis</i>
2. Nel regolamento sono stabilite altre definizioni stradali e di traffico di specifico rilievo tecnico.	<i>Identico</i>
	N.B. Art. 8, ddl, comma 2: "Le condizioni per la realizzazione della "CORSIA CICLABILE" di cui all'articolo 3, comma 1, punto 12-bis), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, nonché la relativa segnaletica, sia in ambito urbano che extraurbano, sono stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi 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."
Art. 7 <i>(Definizioni stradali e di traffico)</i>	Nuovo art. 7 <i>(idem)</i>
1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:	<i>Identico</i>
a) adottare i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4;	<i>Identica</i>
	<i>[articolo 15, comma 1, lett. a)]</i>
b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti, per le rispettive competenze, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ed il Ministro per i beni culturali e ambientali;	b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli nei casi in cui risulti 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 della 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 individuate 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

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
	è subordinata l'attivazione delle limitazioni consentite della presente disposizione, nonché i livelli minimi di servizio pubblico da assicurare comunque nelle aree oggetto delle citate limitazioni;
c) stabilire la precedenza su determinate strade o tratti di strade, ovvero in una determinata intersezione, in relazione alla classificazione di cui all'art. 2, e, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi all'intersezione e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima;	
	<i>[articolo 13, comma 1, lett. a), n.1]</i>
d) riservare limitati spazi alla sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari: 1) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all' articolo 12 , dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso; 2) dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento; 3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato «permesso rosa»; 4) dei veicoli elettrici; 5) dei veicoli per il carico e lo scarico delle merci nelle ore stabilite; 6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea; 7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;	d) riservare limitati spazi alla sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari: 1) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all' articolo 12 , dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso; 2) dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento; 3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato «permesso rosa»; 4) dei veicoli elettrici o alla ricarica di tali veicoli; 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; 6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea; 7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;
e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;	<i>Identica</i>
f) stabilire, previa deliberazione della Giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle	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 individuate le modalità di riscossione del pagamento, e, in particolare, le caratteristiche, le modalità

Codice della strada <i>Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285</i>	
infrastrutture e dei trasporti, di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane;	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.
g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli di categoria N, ai sensi della lettera c) del comma 2 dell'articolo 47, utilizzati per il carico e lo scarico di cose;	g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli di categoria N, ai sensi della lettera c) del comma 2 dell'articolo 47, utilizzati per il carico e lo scarico di merci;
h) istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185	<i>Identica</i>
	<i>[articolo 8, comma 1, lett. c)]</i>
i) riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana.	i) riservare strade o singole corsie alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana.
i-bis) stabilire che su strade classificate di tipo E, E-bis, F o F-bis, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato, i velocipedi possano circolare anche in senso opposto all'unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli, lungo la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile presente sulla strada stessa. La facoltà può essere prevista indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito. Tale modalità di circolazione dei velocipedi è denominata 'doppio senso ciclabile' ed è individuata mediante apposita segnaletica;	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;
i-ter) consentire la circolazione dei velocipedi sulle strade di cui alla lettera i), purché non siano presenti binari tramviari a raso ed a condizione che, salvo situazioni puntuali, il modulo delle strade non sia inferiore a 4,30 m;	<i>Soppressa</i>
	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. I divieti di sosta si intendono imposti dalle ore 8 alle ore 20, salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale.	<i>Identico</i>
3. Per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati, i provvedimenti indicati nell'art. 6,	<i>Identico</i>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
commi 1 e 2, sono di competenza del prefetto e quelli indicati nello stesso articolo, comma 4, lettera a), sono di competenza dell'ente proprietario della strada. I provvedimenti indicati nello stesso comma 4, lettere b), c), d), e) ed f) sono di competenza del comune, che li adotta sentito il parere dell'ente proprietario della strada	
4. Nel caso di sospensione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica o di sicurezza della circolazione o per esigenze di carattere militare, ovvero laddove siano stati stabiliti obblighi, divieti o limitazioni di carattere temporaneo o permanente, possono essere accordati, per accertate necessità, permessi subordinati a speciali condizioni e cautele. Nei casi in cui sia stata vietata o limitata la sosta, possono essere accordati permessi subordinati a speciali condizioni e cautele ai veicoli riservati a servizi di polizia e a quelli utilizzati dagli esercenti la professione sanitaria nell'espletamento delle proprie mansioni, nonché dalle persone con limitata o impedita capacità motoria, muniti del contrassegno speciale.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 13, comma 1, lett. a), n.2]</i>
5. Le caratteristiche, le modalità costruttive, la procedura di omologazione e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.	<i>Abrogato</i>
	<i>[articolo 13, comma 1, lett. a), n.3]</i>
6. Le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico	6. Le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico. Tali aree sono considerate ad uso pubblico anche nel caso in cui l'accesso sia indiscriminato ancorché subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili.
7. I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento nonché a interventi per il finanziamento del trasporto pubblico locale e per migliorare la mobilità urbana.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 13, comma 1, lett. a), n.4]</i>

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

<p>8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle definite "A" dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla Giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.</p>	<p>8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Il comune individua con motivata determinazione la soglia 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. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle definite "A" dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla Giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari</p>
<p>9. I comuni, con deliberazione della Giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della Giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8. I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, 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 massimali delle</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.	
9-bis. Nel delimitare le zone di cui al comma 9 i comuni consentono, in ogni caso, l'accesso libero a tali zone ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida.	<i>Identico</i>
9-ter. I comuni possono stabilire, all'interno di una determinata zona a traffico limitato, diversi tempi massimi di permanenza, tra l'ingresso e l'uscita, anche differenziati per categoria di veicoli o di utenti.	<i>Identico</i>
10. Le zone di cui ai commi 8 e 9, sono indicate mediante appositi segnali.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 15, comma 1, lett. b)]</i>
	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 24 ore di preavviso attraverso i mezzi di informazione disponibili.
11. Nell'ambito delle zone di cui ai commi 8 e 9 e delle altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nei medesimi commi, i comuni hanno facoltà di riservare, con ordinanza del sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso.	<i>Identico</i>
11-bis. Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco. I divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. Chiunque viola gli obblighi, le limitazioni o i divieti previsti al presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa di cui al comma 13-bis.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 8, comma 1, lett. c), n.2]</i>
	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

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
	realizzate misure di moderazione del traffico; e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h.
12. Per le città metropolitane le competenze della Giunta e del sindaco previste dal presente articolo sono esercitate rispettivamente dalla Giunta metropolitana e dal sindaco metropolitano.	<i>Identico</i>
13. Chiunque non ottemperi ai provvedimenti di sospensione o divieto della circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344	<i>Identico</i>
13-bis. Chiunque, in violazione delle limitazioni previste ai sensi della lettera b) del comma 1, circola con veicoli appartenenti, relativamente alle emissioni inquinanti, a categorie inferiori a quelle prescritte, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 ad euro 678 e, nel caso di reiterazione della violazione nel biennio, alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 14, comma 1, lett. a), n.1]</i>
14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173. La violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 83 ad euro 332.	14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173. La violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 83 ad euro 332. Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre le 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

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
	importo massimo pari al quadruplo degli importi di cui al quarto periodo.
	<i>[articolo 14, comma 1, lett. a), n.2]</i>
	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, consiste 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 per il quale 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: <ul style="list-style-type: none"> 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

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
	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.
	<i>[articolo 14, comma 1, lett. a), n.3]</i>
15. Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Se si tratta di sosta limitata o regolamentata, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 26 ad euro 102 e la sanzione stessa è applicata per ogni periodo per il quale si protrae la violazione.	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: <ul style="list-style-type: none"> 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.
	<i>[articolo 14, comma 1, lett. a), n.4]</i>
	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

Codice della strada <i>Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285</i>	
	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.
Art. 8 <i>(Circolazione nelle piccole isole)</i>	Nuovo art. 8 <i>(idem)</i>
	<i>[articolo 16]</i>
1. Nelle piccole isole, dove si trovino comuni dichiarati di soggiorno o di cura, qualora la rete stradale extraurbana non superi 50 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico siano particolarmente intensi, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni e i comuni interessati, può, con proprio decreto, vietare che, nei mesi di più intenso movimento turistico, i veicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile siano fatti affluire e circolare nell'isola. Con medesimo provvedimento possono essere stabilite deroghe al divieto a favore di determinate categorie di veicoli e di utenti.	1. Nelle piccole isole, dove si trovino comuni dichiarati di soggiorno o di cura, qualora la rete stradale extraurbana non superi 50 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico siano particolarmente intensi, il Presidente della Regione territorialmente competente, sentita la prefettura-ufficio territoriale del Governo e i comuni interessati, può, con proprio decreto, vietare che, nei mesi di più intenso movimento turistico, i veicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile siano fatti affluire e circolare nell'isola. Con medesimo provvedimento possono essere stabilite deroghe al divieto a favore di determinate categorie di veicoli e di utenti.
2. Chiunque viola gli obblighi, i divieti e le limitazioni previsti dal presente articolo è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731.	<i>Identico</i>
Art. 16 <i>(Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dei centri abitati)</i>	Nuovo art. 16 <i>(idem)</i>
1. Ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati è vietato: a) aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade;	<i>Identico</i>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
<p>b) costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale;</p> <p>c) impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni.</p> <p>Il regolamento, in relazione alla tipologia dei divieti indicati, alla classificazione di cui all'art. 2, comma 2, nonché alle strade vicinali, determina le distanze dal confine stradale entro le quali vigono i divieti di cui sopra, prevedendo, altresì, una particolare disciplina per le aree fuori dai centri abitati ma entro le zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici. Restano comunque ferme le disposizioni di cui agli articoli 892 e 893 del codice civile.</p>	
	<i>[articolo 15, comma 2]</i>
	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.
Commi da 2 a 5 <i>omissis</i>	Commi da 2 a 5 <i>omissis</i>
Art. 20 <i>(Occupazione della sede stradale)</i>	Nuovo art. 20 <i>(idem)</i>
1. Sulle strade di tipo A), B), C) e D) è vietata ogni tipo di occupazione della sede stradale, ivi compresi fiere e mercati, con veicoli, baracche, tende e simili; sulle strade di tipo E) ed F) l'occupazione della carreggiata può essere autorizzata a condizione che venga predisposto un itinerario alternativo per il traffico ovvero, nelle zone di rilevanza storico-ambientale, a condizione che essa non determini intralcio alla circolazione.	1. Sulle strade di tipo A), B), C) e D) è vietata ogni tipo di occupazione della sede stradale, ivi compresi fiere e mercati, con veicoli, baracche, tende e simili; sulle strade di tipo E) ed F) l'occupazione della carreggiata può essere autorizzata a condizione che venga predisposto un itinerario alternativo per il traffico ovvero, nelle zone di rilevanza storico-ambientale, a condizione che essa non determini intralcio alla circolazione o pregiudizio della sicurezza stradale.
Commi da 2 a 5 <i>omissis</i>	Commi da 2 a 5 <i>omissis</i>
Art. 25 <i>(Attraversamenti ed uso della sede stradale)</i>	Nuovo art. 25 <i>(idem)</i>
Commi da 1 a 1- <i>quinquies</i> <i>omissis</i>	Commi da 1 a 1- <i>quinquies</i> <i>omissis</i>
	<i>[articolo 9, comma 1, lett. a)]</i>
	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

Codice della strada <i>Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285</i>	
	apposita convenzione tra gli enti proprietari delle infrastrutture interessate dall'attraversamento stesso.
Commi da 2 a 7 <i>omissis</i>	Commi da 2 a 7 <i>omissis</i>
Art. 40 <i>(Segnali orizzontali)</i>	Nuovo art. 40 <i>(idem)</i>
1. I segnali orizzontali, tracciati sulla strada, servono per regolare la circolazione, per guidare gli utenti e per fornire prescrizioni od utili indicazioni per particolari comportamenti da seguire.	<i>Identico</i>
2. I segnali orizzontali si dividono in: a) strisce longitudinali; b) strisce trasversali; c) attraversamenti pedonali o ciclabili; d) frecce direzionali; e) iscrizioni e simboli; f) strisce di delimitazione degli stalli di sosta o per la sosta riservata; g) isole di traffico o di presegnalamento di ostacoli entro la carreggiata; h) strisce di delimitazione della fermata dei veicoli in servizio di trasporto pubblico di linea; i) altri segnali stabiliti dal regolamento.	<i>Identico</i>
3. Le strisce longitudinali possono essere continue o discontinue. Le continue, ad eccezione di quelle che delimitano le corsie di emergenza, indicano il limite invalicabile di una corsia di marcia o della carreggiata; le discontinue delimitano le corsie di marcia o la carreggiata.	<i>Identico</i>
4. Una striscia longitudinale continua può affiancarne un'altra discontinua; in tal caso esse indicano ai conducenti, marcianti alla destra di quella discontinua, la possibilità di oltrepassarle.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 9, comma 1, lett. b)]</i>
5. Una striscia trasversale continua indica il limite prima del quale il conducente ha l'obbligo di arrestare il veicolo per rispettare le prescrizioni semaforiche o il segnale di "fermarsi e dare precedenza" o il segnale di "passaggio a livello" ovvero un segnale manuale del personale che espleta servizio di polizia stradale.	5. Una striscia trasversale continua indica il limite prima del quale il conducente ha l'obbligo di arrestare il veicolo per rispettare le prescrizioni semaforiche o il segnale di "fermarsi e dare precedenza" nonché in corrispondenza dei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi o del segnale "fermarsi e dare precedenza" , ovvero un segnale manuale del personale che espleta servizio di polizia stradale.
	<i>[articolo 8, comma 1, lett. d)]</i>
	5-bis. Nel caso della zona di attestamento ciclabile la prima striscia trasversale continua, nel senso di marcia, indica il limite prima del quale i conducenti

Codice della strada <i>Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285</i>	
	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.
6. Una striscia trasversale discontinua indica il limite prima del quale il conducente ha l'obbligo di arrestare il veicolo, se necessario, per rispettare il segnale "dare precedenza".	<i>Identico</i>
Commi da 7 a 11 <i>omissis</i>	Commi da 7 a 11 <i>omissis</i>
Art. 41 <i>(Segnali luminosi)</i>	Nuovo art. 41 <i>(idem)</i>
Commi da 1 a 19 <i>omissis</i>	Commi da 1 a 19 <i>omissis</i>
	<i>[articolo 11, comma 1]</i>
	19-bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente 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 e gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione.

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
Art. 42 <i>(Segnali complementari)</i>	Nuovo art. 42 <i>(idem)</i>
1. I segnali complementari sono destinati ad evidenziare o rendere noto: a) il tracciato stradale; b) particolari curve e punti critici; c) ostacoli posti sulla carreggiata o ad essa adiacenti.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 13, comma 1, lett.b)]</i>
2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta o a rallentare la velocità.	2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi e gli interventi sull'infrastruttura stradale che comunque contengono un elemento di segnalamento, destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico o a rallentare la velocità dei veicoli.
2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta o a rallentare la velocità.	<i>Identico</i>
3. Il regolamento stabilisce forme, dimensioni, colori e simboli dei segnali complementari, le loro caratteristiche costruttive e le modalità di impiego e di apposizione.	<i>Identico</i>
Art. 43 <i>(Segnalazioni degli agenti del traffico)</i>	Nuovo art. 43 <i>(idem)</i>
Commi da 1 a 4 <i>omissis</i>	Commi da 1 a 4 <i>omissis</i>
	<i>[articolo 10, comma 1, lett. a)]</i>
5. Gli agenti, per esigenze connesse con la fluidità o con la sicurezza della circolazione, possono altresì far accelerare o rallentare la marcia dei veicoli, fermare o dirottare correnti veicolari o singoli veicoli, nonché dare altri ordini necessari a risolvere situazioni contingenti, anche se in contrasto con la segnaletica esistente, ovvero con le norme di circolazione.	5. Gli agenti, per esigenze connesse con la fluidità o con la sicurezza della circolazione o con la protezione degli operatori stradali , possono altresì far accelerare o rallentare la marcia dei veicoli, fermare o dirottare correnti veicolari o singoli veicoli, nonché dare altri ordini necessari a risolvere situazioni contingenti, anche se in contrasto con la segnaletica esistente, ovvero con le norme di circolazione.
	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

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
	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 veicoli 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.
6. Nel regolamento sono precisate altre segnalazioni eventualmente necessarie per la regolazione del traffico, nonché modalità e mezzi per rendere facilmente riconoscibili e visibili a distanza, sia di giorno che di notte, gli agenti preposti alla regolazione del traffico e i loro ordini, anche a mezzo di apposito segnale distintivo.	<i>Identico</i>
Art. 44 <i>(Passaggi a livello)</i>	Nuovo art. 44 <i>(idem)</i>
1. In corrispondenza dei passaggi a livello con barriere può essere collocato, a destra della strada, un dispositivo ad una luce rossa fissa, posto a cura e spese dell'esercente la ferrovia, il quale avverta in tempo utile della chiusura delle barriere, integrato da altro dispositivo di segnalazione acustica. I dispositivi, luminoso acustico, sono obbligatori qualora trattasi di barriere manovrate a distanza o non visibili direttamente dal posto di manovra. Sono considerate barriere le sbarre, i cancelli e gli altri dispositivi di chiusura equivalenti.	<i>Identico</i>
2. In corrispondenza dei passaggi a livello con semibarriere deve essere collocato, sulla destra della strada, a cura e spese dell'esercente la ferrovia, un dispositivo luminoso a due luci rosse lampeggianti alternativamente che entra in funzione per avvertire in tempo utile della chiusura delle semibarriere, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica. Le semibarriere possono essere installate solo nel caso che la carreggiata sia divisa nei due sensi di marcia da spartitraffico invalicabile di adeguata lunghezza. I passaggi a livello su strada a senso unico muniti di barriere che sbarrano l'intera carreggiata solo in	<i>Identico</i>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
entrata sono considerati passaggi a livello con semibarriere.	
	<i>[articolo 9, comma 1, lett. c)]</i>
	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. Tali dispositivi devono comunque essere installati in caso di visibilità insufficiente.
3. Nel regolamento sono stabiliti i segnali verticali ed orizzontali obbligatori di presegnalazione e di segnalazione dei passaggi a livello, le caratteristiche dei segnali verticali, luminosi ed acustici, nonché la superficie minima rifrangente delle barriere, delle semibarriere e dei cavalletti da collocare in caso di avaria.	<i>Identico</i>
4. Le opere necessarie per l'adeguamento dei passaggi a livello e quelle per assicurare la visibilità delle strade ferrate hanno carattere di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e urgenza ai fini dell'applicazione delle leggi sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.	<i>Identico</i>
Art. 117 <i>(Limitazioni nella guida)</i>	Nuovo art. 117 <i>(idem)</i>
<i>[1. Abrogato]</i>	<i>[1. Abrogato]</i>
2. Per i primi tre anni dal conseguimento della patente di categoria A2, A, B1 e B non è consentito il superamento della velocità di 100 km/h per le autostrade e di 90 km/h per le strade extraurbane principali.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 5, comma 1]</i>
2-bis. Ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, ai fini di cui al precedente periodo si applica un ulteriore limite di potenza massima pari a 70 kW. Per le autovetture elettriche o ibride plug-in, il limite di potenza specifica è di 65 kW/t compreso il peso della batteria. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo. Le	2-bis. Ai titolari di patente di guida di categoria B, per i primi tre anni dal rilascio non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, ai fini di cui al precedente periodo si applica un ulteriore limite di potenza massima pari a 70 kW. Per le autovetture elettriche o ibride plug-in, il limite di potenza specifica è di 65 kW/t compreso il peso della batteria. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo. Le

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 120 del presente codice, alle persone destinatarie del divieto di cui all'articolo 75, comma 1, lettera a), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, il divieto di cui al presente comma ha effetto per i primi tre anni dal rilascio della patente di guida.	limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 120 del presente codice, alle persone destinatarie del divieto di cui all'articolo 75, comma 1, lettera a), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, il divieto di cui al presente comma ha effetto per i primi tre anni dal rilascio della patente di guida.
Commi da 3 a 5 <i>omissis</i>	Commi da 3 a 5 <i>omissis</i>
	N.B.: Art. 5 del ddl, comma 2: “ Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano per le patenti conseguite a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge ”.
Art. 125 <i>(Gradualità ed equivalenze delle patenti di guida)</i>	Nuovo art. 125 <i>(idem)</i>
1. Il rilascio della patente di guida è subordinato alle seguenti condizioni: a) la patente per le categorie C1, C, D1 o D può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente di categoria B; b) la patente per le categorie BE, C1E, CE, D1E e DE può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente rispettivamente delle categorie B, C1, C, D1 o D.	<i>Identico</i>
2. La validità della patente di guida è fissata come segue: a) la patente rilasciata per le categorie C1E, CE, D1E, o DE è valida per i complessi di veicoli della categoria BE; b) la patente rilasciata per la categoria CE è valida per la categoria DE, purché il relativo titolare sia già in possesso di patente per la categoria D; c) la patente rilasciata per le categorie CE e DE è valida per i complessi di veicoli, rispettivamente, delle categorie C1E e D1E; d) la patente rilasciata per una qualsiasi categoria è valida per i veicoli della categoria AM; e) la patente rilasciata per la categoria A2 è valida anche per la categoria A1; f) la patente rilasciata per le categorie A, B, C o D è valida, rispettivamente, per le categorie A1 e A2, B1, C1 o D1;	<i>Identico</i>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
g) la patente speciale di guida delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1 e D rilasciata a mutilati o minorati fisici è valida soltanto per la guida dei veicoli aventi le caratteristiche indicate nella patente stessa; h) la patente di guida della categoria B è valida, sul territorio nazionale, per condurre i tricicli di potenza superiore a 15 kW, purché il titolare abbia almeno 21 anni, nonché i veicoli della categoria A1.	
3. Fermo restando quanto previsto dal comma 4, chiunque, munito di patente di guida recante un codice unionale o nazionale relativo a "MODIFICHE DEL VEICOLO", conduce un veicolo o circola in condizioni diverse da quelle indicate dai predetti codici, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 158 ad euro 638.	<i>Identico</i>
3-bis. Fermo restando quanto previsto dal comma 4, chiunque, munito di patente di guida recante un codice unionale o nazionale relativo a "CONDUCENTE (motivi medici)" conduce un veicolo o circola in condizioni diverse da quelle indicate dai predetti codici, è soggetto alla sanzione di cui all'articolo 173, comma 3.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 2, comma 1, lett. a)]</i>
	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 n. 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.

Codice della strada <i>Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285</i>	
	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 n. 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 doppia, si applicano quando il titolare di patente italiana sulla quale sono stato 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.
4. Chiunque, munito di patente speciale, guida un veicolo diverso da quello indicato e specialmente adattato in relazione alla sua mutilazione o minorazione, ovvero con caratteristiche diverse da quella indicate nella patente posseduta, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 317.	<i>Identico</i>
5. Dalle violazioni di cui ai commi 3 e 4 consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a sei mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.	<i>Identico</i>
Art. 142 <i>(Limiti di velocità)</i>	Nuovo art. 142 <i>(idem)</i>
	<i>[articolo 6, comma 1, lett. a), n. 1)]</i>
1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di	1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

<p>marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali.</p>	<p>debitamente omologate o, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico, approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali.</p>
<p>2. Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei criteri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può modificare i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada, quando siano contrari alle proprie direttive e comunque contrastanti con i criteri di cui al comma 1. Lo stesso Ministro può anche disporre l'imposizione di limiti, ove non vi abbia provveduto l'ente proprietario; in caso di mancato adempimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può procedere direttamente alla esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti dell'ente proprietario.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>3. Le seguenti categorie di veicoli non possono superare le velocità sottoindicate:</p> <p>a) ciclomotori: 45 km/h;</p> <p>b) autoveicoli o motoveicoli utilizzati per il trasporto delle merci pericolose rientranti nella classe 1 figurante in allegato all'accordo di cui all'<i>art. 168</i>, comma 1, quando viaggiano carichi: 50 km/h fuori dai centri abitati; 30 km/h nei centri abitati;</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

<p>c) macchine agricole e macchine operatrici: 40 km/h se montati su pneumatici o su altri sistemi equipollenti; 15 km/h in tutti gli altri casi;</p> <p>d) quadricicli: 80 km/h fuori dei centri abitati;</p> <p>e) treni costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio di cui alle lettere h), i) e l) dell'art. 54, comma 1: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;</p> <p>f) autobus e filobus di massa complessiva a pieno carico superiore a 8 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade;</p> <p>g) autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t e fino a 12 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade;</p> <p>h) autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 12 t: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;</p> <p>i) autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 5 t se adoperati per il trasporto di persone ai sensi dell'art. 82, comma 6: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;</p> <p>l) mezzi d'opera quando viaggiano a pieno carico: 40 km/h nei centri abitati; 60 km/h fuori dei centri abitati.</p>	
<p>4. Nella parte posteriore dei veicoli di cui al comma 3, ad eccezione di quelli di cui alle lettere a) e b), devono essere indicate le velocità massime consentite. Qualora si tratti di complessi di veicoli, l'indicazione del limite va riportata sui rimorchi ovvero sui semirimorchi. Sono comunque esclusi da tale obbligo gli autoveicoli militari ricompresi nelle lettere c), g), h) ed i) del comma 3, quando siano in dotazione alle Forze armate, ovvero ai Corpi ed organismi indicati nell'art. 138, comma 11.</p>	<i>Identico</i>
<p>5. In tutti i casi nei quali sono fissati limiti di velocità restano fermi gli obblighi stabiliti dall'art. 141.</p>	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 6, comma 1, lett. a), n. 2)]</i>
<p>6. Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento.</p>	<p>6. Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate o, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico, approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento.</p>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
7. Chiunque non osserva i limiti minimi di velocità, ovvero supera i limiti massimi di velocità di non oltre 10 km/h, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 3, comma 2, lett. a)]</i>
8. Chiunque supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694.	8. Chiunque supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694. 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 nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni.
Commi da 9 a 12- <i>quater omissis</i>	Commi da 9 a 12- <i>quater omissis</i>
Art. 143 <i>(Posizione dei veicoli sulla carreggiata)</i>	Nuovo art. 143 <i>(idem)</i>
1. I veicoli devono circolare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima, anche quando la strada è libera.	<i>Identico</i>
2. I veicoli sprovvisti di motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 8, comma 1, lett. e)]</i>
	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.
Commi da 3 a 13 <i>omissis</i>	Commi da 3 a 13 <i>omissis</i>
Art. 145 <i>(Precedenza)</i>	Nuovo art. 145 <i>(idem)</i>
Commi da 1 a 4 <i>omissis</i>	Commi da 1 a 4 <i>omissis</i>
	<i>[articolo 8, comma 1, lett. f)]</i>
4- <i>bis</i> . I conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che transitano sulle strade urbane ciclabili o vi si immettono, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio.	4-<i>bis</i>. 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.
4- <i>ter</i> . Lungo le strade urbane i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili.	4-<i>ter</i>. I conducenti dei veicoli a motore devono dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua.

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
5. I conducenti sono tenuti a fermarsi in corrispondenza della striscia di arresto, prima di immettersi nella intersezione, quando sia così stabilito dall'autorità competente ai sensi dell' art. 37 e la prescrizione sia resa nota con apposito segnale.	<i>Identico</i>
6. Negli sbocchi su strada da luoghi non soggetti a pubblico passaggio i conducenti hanno l'obbligo di arrestarsi a dare la precedenza a chi circola sulla strada.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 9, comma 1, lett. d)]</i>
7. È vietato impegnare una intersezione o un attraversamento di linee ferroviarie o tramviarie quando il conducente non ha la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'area di manovra in modo da consentire il transito dei veicoli provenienti da altre direzioni.	7. È vietato impegnare una intersezione o un attraversamento di linee tramviarie quando il conducente non ha la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'area di manovra in modo da consentire il transito dei veicoli provenienti da altre direzioni.
Commi da 8 a 11 <i>omissis</i>	Commi da 8 a 11 <i>omissis</i>
Art. 147 <i>(Comportamento ai passaggi a livello)</i>	Nuovo art. 147 <i>(idem)</i>
1. Gli utenti della strada, approssimandosi ad un passaggio a livello, devono usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti e devono osservare le segnalazioni indicate nell' art. 44 .	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 9, comma 1, lett. e)]</i>
2. Prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere o semibarriere, gli utenti della strada devono assicurarsi, in prossimità delle segnalazioni previste nel regolamento di cui all'art. 44, comma 3, che nessun treno sia in vista e in caso affermativo attraversare rapidamente i binari; in caso contrario devono fermarsi senza impegnarli.	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-bis. Nel caso di passaggi a livello senza barriere o semibarriere dotati di dispositivi di segnalazione

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
	luminosa e/o acustica previsti dall'art. 44, gli utenti della strada devono fermarsi prima della linea di arresto continua qualora tali dispositivi siano accesi.
3. Gli utenti della strada non devono attraversare un passaggio a livello quando: <ul style="list-style-type: none"> a) siano chiuse o stiano per chiudersi le barriere o le semibarriere; b) siano in movimento di apertura le semibarriere; c) siano in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'art. 44, comma 2, e dal regolamento, di cui al comma 3 dello stesso articolo; siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo.	3. Gli utenti della strada non devono impegnare o attraversare un passaggio a livello protetto con barriere o semibarriere quando: <ul style="list-style-type: none"> 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; siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo.
3-bis. Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento.	3-bis. Il mancato rispetto di quanto stabilito dai commi 2-bis e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa, può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, approvati od omologati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
	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.
4. Gli utenti della strada devono sollecitamente sgombrare il passaggio a livello. In caso di arresto forzato del veicolo il conducente deve cercare di portarlo fuori dei binari o, in caso di materiale impossibilità, deve fare tutto quanto gli è possibile per evitare ogni pericolo per le persone, nonché fare in modo che i conducenti dei veicoli su rotaia siano avvisati in tempo utile dell'esistenza del pericolo.	4. Gli utenti della strada 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, devono sollecitamente sgombrare il passaggio a livello. In caso di arresto forzato del veicolo o di intrappolamento tra le barriere, il conducente deve cercare di portarlo fuori dei binari, eventualmente anche abbattendo le barriere, o, in caso di materiale impossibilità, deve fare tutto quanto gli è possibile per evitare ogni pericolo per le persone, nonché fare in modo che i conducenti dei veicoli su rotaia siano avvisati in tempo utile dell'esistenza del pericolo.
5. Chiunque viola la disposizione del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €87 a €344.	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

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
	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 ad euro 344.
6. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una violazione di cui al comma 5 per almeno due volte, all'ultima violazione 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.	6. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una violazione di cui al comma 5, primo e secondo periodo , per almeno due volte, all'ultima violazione 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.
6-bis. I dispositivi di cui al comma 3-bis possono essere installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese.	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.
	N.B. Art.9, ddl, comma 2:” Dall’attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell’ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione. ”
Art. 148 <i>(Sorpasso)</i>	Nuovo art. 148 <i>(idem)</i>
Commi da 1 a 9 <i>omissis</i>	Commi da 1 a 9 <i>omissis</i>
	<i>[articolo 8, comma 1, lett. g)]</i>
9-bis. Lungo le strade urbane ciclabili il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di un velocipede è tenuto ad usare particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza in considerazione della minore stabilità e della probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede stesso. Prima di effettuare il sorpasso di un velocipede, il conducente dell'autoveicolo valuta l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, riducendo particolarmente la velocità, ove necessario, affinché la manovra di sorpasso sia compiuta a ridottissima velocità qualora le circostanze lo richiedano. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo.	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.

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
Commi da 10 a 13 <i>omissis</i>	Commi da 10 a 13 <i>omissis</i>
14. E' vietato il sorpasso ai conducenti di veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 t, oltre che nei casi sopra previsti, anche nelle strade o tratti di esse in cui il divieto sia imposto dall'apposito segnale.	<i>Identico</i>
Commi da 15 a 16 <i>omissis</i>	Commi da 15 a 16 <i>omissis</i>
Art. 150 <i>(Incrocio tra veicoli nei passaggi ingombrati o su strade di montagna)</i>	Nuovo art. 150 <i>(idem)</i>
1. Quando l'incrocio non sia possibile a causa di lavori, veicoli fermi o altri ostacoli, il conducente, il cui senso di marcia è ostacolato e non può tenersi vicino al margine destro della carreggiata, deve arrestarsi per lasciar passare i veicoli che provengono in senso inverso.	<i>Identico</i>
2. Sulle strade di montagna o comunque a forte pendenza, se l'incrocio con altri veicoli è malagevole o impossibile, il conducente che procede in discesa deve arrestarsi e accostarsi quanto più possibile al margine destro della carreggiata o spostarsi sulla piazzola, ove esista. Tuttavia, se il conducente che procede in salita dispone di una piazzola deve arrestarsi su di essa, se la strada è tanto stretta da rendere altrimenti necessaria la manovra in retromarcia.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 8, comma 1, lett. h)]</i>
2-bis. Lungo le strade urbane a senso unico, in cui è consentita la circolazione a doppio senso ciclabile di cui all'articolo 7, comma 1, lettera i-bis), qualora risulti non agevole l'incrocio, i conducenti degli altri veicoli devono dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile.	<i>Abrogato</i>
3. Quando la manovra di retromarcia si rende necessaria, i complessi di veicoli hanno la precedenza rispetto agli altri veicoli; i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t rispetto a quelli di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t; gli autobus rispetto agli autocarri. Se si tratta di veicoli appartenenti entrambi alla medesima categoria tra quelle suddette, la retromarcia deve essere eseguita dal conducente del veicolo che procede in discesa, a meno che non sia manifestamente più agevole per il conducente del veicolo che procede in salita, in particolare se quest'ultimo si trovi in prossimità di una piazzola.	<i>Identico</i>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
4. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173.	<i>Identico</i>
5. Alla violazione delle disposizioni del presente articolo si applica l' art. 149 , commi 5 e 6.	<i>Identico</i>
Art. 154 <i>(Cambiamento di direzione o di corsia o altre manovre)</i>	Nuovo art. 154 <i>(idem)</i>
1. I conducenti che intendono eseguire una manovra per immettersi nel flusso della circolazione, per cambiare direzione o corsia, per invertire il senso di marcia, per fare retromarcia, per voltare a destra o a sinistra, per impegnare un'altra strada, o per immettersi in un luogo non soggetto a pubblico passaggio, ovvero per fermarsi, devono: a) assicurarsi di poter effettuare la manovra senza creare pericolo o intralcio agli altri utenti della strada, tenendo conto della posizione, distanza, direzione di essi; b) segnalare con sufficiente anticipo la loro intenzione.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 8, comma 1, lett. i)]</i>
2. Le segnalazioni delle manovre devono essere effettuate servendosi degli appositi indicatori luminosi di direzione. Tali segnalazioni devono continuare per tutta la durata della manovra e devono cessare allorché essa è stata completata. Con gli stessi dispositivi deve essere segnalata anche l'intenzione di rallentare per fermarsi. Quando i detti dispositivi manchino, il conducente deve effettuare le segnalazioni a mano, alzando verticalmente il braccio qualora intenda fermarsi e sporgendo, lateralmente, il braccio destro o quello sinistro, qualora intenda voltare.	2. Le segnalazioni delle manovre devono essere effettuate servendosi degli appositi indicatori luminosi di direzione. Tali segnalazioni devono continuare per tutta la durata della manovra e devono cessare allorché essa è stata completata. Con gli stessi dispositivi deve essere segnalata anche l'intenzione di rallentare per fermarsi. Quando i detti dispositivi manchino, il conducente deve effettuare le segnalazioni a mano, alzando verticalmente il braccio qualora intenda fermarsi e sporgendo, lateralmente, il braccio destro o quello sinistro, qualora intenda voltare; dette segnalazioni non devono essere effettuate nella zona di attestamento ciclabile.
3. I conducenti devono, altresì: a) per voltare a destra, tenersi il più vicino possibile sul margine destro della carreggiata; b) per voltare a sinistra, anche per immettersi in luogo non soggetto a pubblico passaggio, accostarsi il più possibile all'asse della carreggiata e, qualora si tratti di intersezione, eseguire la svolta in prossimità del centro della intersezione e a sinistra di questo, salvo diversa segnalazione, ovvero quando si trovino su una carreggiata a senso unico di circolazione, tenersi il più possibile sul margine sinistro della	<i>Identico</i>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
carreggiata. In entrambi i casi i conducenti non devono imboccare l'altra strada contromano e devono usare la massima prudenza; c) nelle manovre di retromarcia e di immissione nel flusso della circolazione, dare la precedenza ai veicoli in marcia normale.	
	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.
Commi da 4 a 8 <i>omissis</i>	Commi da 4 a 8 <i>omissis</i>
Art. 158 <i>(Divieto di fermata e di sosta dei veicoli)</i>	Nuovo art. 158 <i>(idem)</i>
1. La fermata e la sosta sono vietate: a) in corrispondenza o in prossimità dei passaggi a livello e sui binari di linee ferroviarie o tramviarie o così vicino ad essi da intralciarne la marcia; b) nelle gallerie, nei sottovia, sotto i sovrappassaggi, sotto i fornicci e i portici, salvo diversa segnalazione; c) sui dossi e nelle curve e, fuori dei centri abitati e sulle strade urbane di scorrimento, anche in loro prossimità; d) in prossimità e in corrispondenza di segnali stradali verticali e semaforici in modo da occultarne la vista, nonché in corrispondenza dei segnali orizzontali di preselezione e lungo le corsie di canalizzazione; e) fuori dei centri abitati, sulla corrispondenza e in prossimità delle aree di intersezione; f) nei centri abitati, sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 m dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione; g) sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime; h) sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione; h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici; h-ter) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23,00 alle ore 7,00, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all' <u>articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.</u>	<i>Identico</i>

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

<p>2. La sosta di un veicolo è inoltre vietata:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) allo sbocco dei passi carrabili; b) dovunque venga impedito di accedere ad un altro veicolo regolarmente in sosta, oppure lo spostamento di veicoli in sosta; c) in seconda fila, salvo che si tratti di veicoli a due ruote, due ciclomotori a due ruote o due motocicli; d) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza; d-bis) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico; e) sulle aree destinate al mercato e ai veicoli per il carico e lo scarico di cose, nelle ore stabilite; f) sulle banchine, salvo diversa segnalazione; g) negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide di cui all'art. 188 e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli; g-bis) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di permesso rosa; h) nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici; i) nelle aree pedonali urbane; l) nelle zone a traffico limitato per i veicoli non autorizzati; m) negli spazi asserviti ad impianti o attrezzature destinate a servizi di emergenza o di igiene pubblica indicati dalla apposita segnaletica; n) davanti ai cassonetti dei rifiuti urbani o contenitori analoghi; o) limitatamente alle ore di esercizio, in corrispondenza dei distributori di carburante ubicati sulla sede stradale ed in loro prossimità sino a 5 m prima e dopo le installazioni destinate all'erogazione; o-bis) nelle aree riservate ai veicoli per il carico e lo scarico di merci, nelle ore stabilite. 	<p><i>Identico</i></p>
<p>3. Nei centri abitati è vietata la sosta dei rimorchi quando siano staccati dal veicolo trainante, salvo diversa segnalazione.</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
4. Durante la sosta e la fermata il conducente deve adottare le opportune cautele atte a evitare incidenti ed impedire l'uso del veicolo senza il suo consenso.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 14, comma 1, lett. b), n.1]</i>
4-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera g), 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 165 ad euro 660 per i restanti veicoli.	4-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera g), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 165 ad euro 660 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 330 a euro 990 per i restanti veicoli.
	<i>[articolo 14, comma 1, lett. b), n.2]</i>
5. Chiunque viola le disposizioni del comma 1 e delle lettere d), h) e i) del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 ad euro 168 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 87 ad euro 344 per i restanti veicoli.	5. Chiunque viola le disposizioni del comma 1, lettere a), b), c), d), e), g), h), h-bis), 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.
	<i>[articolo 14, comma 1, lett. b), n.3]</i>
	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.
6. Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 25 ad euro 100 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 42 ad euro 173 per i restanti veicoli.	<i>Identico</i>
7. Le sanzioni di cui al presente articolo si applicano per ciascun giorno di calendario per il quale si protrae la violazione.	<i>Identico</i>
Art. 173 <i>(Uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida)</i>	Nuovo art. 173 <i>(idem)</i>
1. Il titolare di patente di guida al quale, in sede di rilascio o rinnovo della patente stessa, sia stato prescritto di integrare le proprie deficienze organiche e minorazioni anatomiche o funzionali per mezzo di lenti o di determinati apparecchi, ha l'obbligo di usarli durante la guida.	<i>Identico</i>
2. È vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per i conducenti	<i>Identico</i>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
dei veicoli delle forze armate e dei Corpi di cui all' <i>art. 138</i> , comma 11, e di polizia. È consentito l'uso di apparecchi a viva voce, o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani.	
3. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 83 ad euro 332.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 3, comma 2, lett. b)]</i>
3- <i>bis</i> . Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 165 ad euro 660 . Si applica 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.	3- <i>bis</i> . Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 422 a euro 1697 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi. 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 2588 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi.
Art. 176 <i>(Comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali)</i>	Nuovo art. 176 <i>(idem)</i>
Commi da 1 a 8 <i>omissis</i>	Commi da 1 a 8 <i>omissis</i>
9. Nelle autostrade con carreggiate a tre o più corsie, salvo diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli adibiti al trasporto merci, la cui massa a pieno carico supera le 5 t, ed ai conducenti di veicoli o complessi veicolari di lunghezza totale superiore ai 7 m di impegnare altre corsie all'infuori delle due più vicine al bordo destro della carreggiata.	9. Nelle autostrade con carreggiate a tre o più corsie, salvo diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli adibiti al trasporto merci, la cui massa a pieno carico supera le 5 t, ed ai conducenti di veicoli o complessi veicolari di lunghezza totale superiore ai 7 m di impegnare altre corsie all'infuori delle due più vicine al bordo destro della carreggiata. 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 salvo 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.
Commi da 10 a 22 <i>omissis</i>	Commi da 10 a 22 <i>omissis</i>
	N.B. Art. 12, ddl, comma 1: "Al fine di contrastare il fenomeno del contromano, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
	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.”
Art. 177 <i>(Circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze)</i>	Nuovo art. 177 <i>(idem)</i>
Commi da 1 a 3 <i>omissis</i>	Commi da 1 a 3 <i>omissis</i>
	<i>[articolo 10, comma 1, lett. b)]</i>
	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. Chiunque, al di fuori dei casi di cui al comma 1, fa uso dei dispositivi supplementari ivi indicati è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.	<i>Identico</i>
5. Chiunque viola le disposizioni del comma 3 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173.	<i>Identico</i>
	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. 182 <i>(Circolazione dei velocipedi)</i>	Nuovo art. 182 <i>(idem)</i>
1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono	<i>Identico</i>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.	
	<i>[articolo 8, comma 1, lett. l)]</i>
1- <i>bis</i> . Le disposizioni del comma 1 non si applicano alla circolazione dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili.	1- <i>bis</i> . Le disposizioni del comma 1 non si applicano alla circolazione dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili.
Commi da 2 a 9- <i>bis omissis</i>	Commi da 2 a 9- <i>bis omissis</i>
9-ter. Nelle intersezioni semaforizzate, sulla base di apposita ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, sulla soglia dell'intersezione può essere realizzata la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia o da una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione.	Abrogato
10. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 26 ad euro 102. La sanzione è da euro 42 ad euro 173 quando si tratta di velocipedi di cui al comma 6.	<i>Identico</i>
	N.B. Art. 8, ddl, comma 2: "Le condizioni per la realizzazione della "CORSIA CICLABILE" di cui all'articolo 3, comma 1, numero 12-<i>bis</i>), 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."
Art. 186 <i>(Guida sotto l'influenza dell'alcool)</i>	Nuovo art. 186 <i>(idem)</i>
1. È vietato guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche.	<i>Identico</i>

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

<p>2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato:</p> <p>a) con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 543 ad euro 2.170, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l). All'accertamento della violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da tre a sei mesi;</p> <p>b) con l'ammenda da euro 800 ad euro 3.200 e l'arresto fino a sei mesi, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno;</p> <p>c) con l'ammenda da euro 1.500 ad euro 6.000, l'arresto da sei mesi ad un anno, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. Se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sospensione della patente di guida è raddoppiata. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, in caso di recidiva nel biennio. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena su richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-ter</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>2-bis. Se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale, le sanzioni di cui al comma 2 del presente articolo e al comma 3 dell'articolo 186-bis sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per centottanta giorni, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea all'illecito. Qualora per il conducente che provochi un incidente stradale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
grammi per litro (g/l), fatto salvo quanto previsto dal quinto e sesto periodo della lettera c) del comma 2 del presente articolo, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222.	
2-ter. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica.	<i>Identico</i>
2-quater. Le disposizioni relative alle sanzioni accessorie di cui ai commi 2 e 2-bis si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti.	<i>Identico</i>
2-quinquies. Salvo che non sia disposto il sequestro ai sensi del comma 2, il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere 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 ed il trasporto sono interamente a carico del trasgressore.	<i>Identico</i>
2-sexies. L'ammenda prevista dal comma 2 è aumentata da un terzo alla metà quando il reato è commesso dopo le ore 22 e prima delle ore 7.	<i>Identico</i>
2-septies. Le circostanze attenuanti concorrenti con l'aggravante di cui al comma 2-sexies non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a questa. Le diminuzioni di pena si operano sulla quantità della stessa risultante dall'aumento conseguente alla predetta aggravante.	<i>Identico</i>
2-octies. Una quota pari al venti per cento dell'ammenda irrogata con la sentenza di condanna che ha ritenuto sussistente l'aggravante di cui al comma 2-sexies è destinata ad alimentare il Fondo contro l'incidentalità notturna di cui all'articolo 6-bis del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni.	<i>Identico</i>
3. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui al comma 4, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.	<i>Identico</i>

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

<p>4. Quando gli accertamenti qualitativi di cui al comma 3 hanno dato esito positivo, in ogni caso d'incidente ovvero quando si abbia altrimenti motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di alterazione psico-fisica derivante dall'influenza dell'alcool, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, anche accompagnandolo presso il più vicino ufficio o comando, hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinati dal regolamento.</p>	<i>Identico</i>
<p>5. Per i conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, l'accertamento del tasso alcoolemico viene effettuato, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, da parte delle strutture sanitarie di base o di quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. Copia della certificazione di cui al periodo precedente deve essere tempestivamente trasmessa, a cura dell'organo di polizia che ha proceduto agli accertamenti, al prefetto del luogo della commessa violazione per gli eventuali provvedimenti di competenza. Si applicano le disposizioni del comma 5-bis dell'articolo 187.</p>	<i>Identico</i>
<p>6. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 o 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), l'interessato è considerato in stato di ebbrezza ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 2.</p>	<i>Identico</i>
<p>7. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 3, 4 o 5, il conducente è punito con le pene di cui al comma 2, lettera c). La condanna per il reato di cui al periodo che precede comporta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo da sei mesi a due anni e della confisca del veicolo con le stesse modalità e procedure previste dal comma 2, lettera c), salvo che il veicolo appartenga a persona estranea alla violazione. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica secondo le disposizioni del comma 8. Se il fatto è commesso da soggetto già condannato nei due</p>	<i>Identico</i>

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

anni precedenti per il medesimo reato, è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.	
8. Con l'ordinanza con la quale viene disposta la sospensione della patente ai sensi dei commi 2 e 2-bis, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Qualora il conducente non vi si sottoponga entro il termine fissato, il prefetto può disporre, in via cautelare, la sospensione della patente di guida fino all'esito della visita medica.	<i>Identico</i>
9. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 e 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui ai commi 2 e 2-bis, il prefetto, in via cautelare, dispone la sospensione della patente fino all'esito della visita medica di cui al comma 8.	<i>Identico</i>
9-bis. Al di fuori dei casi previsti dal comma 2-bis del presente articolo, la pena detentiva e pecuniaria può essere sostituita, anche con il decreto penale di condanna, se non vi è opposizione da parte dell'imputato, con quella del lavoro di pubblica utilità di cui all'articolo 54 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, secondo le modalità ivi previste e consistente nella prestazione di un'attività non retribuita a favore della collettività da svolgere, in via prioritaria, nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato, o presso i centri specializzati di lotta alle dipendenze. Con il decreto penale o con la sentenza il giudice incarica l'ufficio locale di esecuzione penale ovvero gli organi di cui all'articolo 59 del decreto legislativo n. 274 del 2000 di verificare l'effettivo svolgimento del lavoro di pubblica utilità. In deroga a quanto previsto dall'articolo 54 del decreto legislativo n. 274 del 2000, il lavoro di pubblica utilità ha una durata corrispondente a quella della sanzione detentiva irrogata e della conversione della pena pecuniaria ragguagliando 250 euro ad un giorno di lavoro di pubblica utilità. In caso di svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice fissa una nuova udienza e dichiara estinto il reato, dispone	<i>Identico</i>

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

<p>la riduzione alla metà della sanzione della sospensione della patente e revoca la confisca del veicolo sequestrato. La decisione è ricorribile in cassazione. Il ricorso non sospende l'esecuzione a meno che il giudice che ha emesso la decisione disponga diversamente. In caso di violazione degli obblighi connessi allo svolgimento del lavoro di pubblica utilità, il giudice che procede o il giudice dell'esecuzione, a richiesta del pubblico ministero o di ufficio, con le formalità di cui all'articolo 666 del codice di procedura penale, tenuto conto dei motivi, della entità e delle circostanze della violazione, dispone la revoca della pena sostitutiva con ripristino di quella sostituita e della sanzione amministrativa della sospensione della patente e della confisca. Il lavoro di pubblica utilità può sostituire la pena per non più di una volta.</p>	
	<i>[articolo 1, comma 1, lett. a)]</i>
	<p>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 n. 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</p>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
	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.
	<i>[articolo 1, comma 1, lett. b)]</i>
Art. 187 (Guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti)	Nuovo art. 187 (Guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti)
1. Chiunque guida in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito con l'ammenda da euro 1.500 ad euro 6.000 e l'arresto da sei mesi ad un anno. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. Se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sospensione della patente è raddoppiata. Per i conducenti di cui al comma 1 dell'articolo 186-bis, le sanzioni di cui al primo e al secondo periodo del presente comma sono aumentate da un terzo alla metà. Si applicano le disposizioni del comma 4 dell'articolo 186-bis. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso da uno dei conducenti di cui alla lettera d) del citato comma 1 dell'articolo 186-bis, ovvero in caso di recidiva nel triennio. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-ter.	1. Chiunque guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito con l'ammenda da euro 1.500 ad euro 6.000 e l'arresto da sei mesi ad un anno. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. Se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sospensione della patente è raddoppiata. Per i conducenti di cui al comma 1 dell'articolo 186-bis, le sanzioni di cui al primo e al secondo periodo del presente comma sono aumentate da un terzo alla metà. Si applicano le disposizioni del comma 4 dell'articolo 186-bis. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso da uno dei conducenti di cui alla lettera d) del citato comma 1 dell'articolo 186-bis, ovvero in caso di recidiva nel triennio. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-ter.
1-bis. Se il conducente in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope provoca un incidente	1-bis. Se il conducente dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 1 sono raddoppiate e, fatto salvo quanto previsto dal settimo e dall'ottavo

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

stradale, le pene di cui al comma 1 sono raddoppiate e, fatto salvo quanto previsto dal settimo e dall'ottavo periodo del comma 1, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222.	periodo del comma 1, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222.
1-ter. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica. Si applicano le disposizioni dell'articolo 186, comma 2-quater.	<i>Identico</i>
1-quater. L'ammenda prevista dal comma 1 è aumentata da un terzo alla metà quando il reato è commesso dopo le ore 22 e prima delle ore 7. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 186, commi 2-septies e 2-octies.	<i>Identico</i>
2. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui al comma 3 , gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.	2. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui ai commi 2-bis e 3 , gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.
2-bis. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 forniscono 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, i conducenti , nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono essere sottoposti ad accertamenti clinico-tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni di mucosa del cavo orale prelevati a cura di personale sanitario-ausiliario delle forze di polizia . Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute, sentiti la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per le politiche antidroga e il Consiglio superiore di sanità, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, di effettuazione degli accertamenti di cui al periodo precedente e le caratteristiche degli	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 conducenti 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.

Codice della strada

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

<p>strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi. Ove necessario a garantire la neutralità finanziaria di cui al precedente periodo, il medesimo decreto può prevedere che gli accertamenti di cui al presente comma siano effettuati, anziché su campioni di mucosa del cavo orale, su campioni di fluido del cavo orale.</p>	
<p>3. Nei casi previsti dal comma <i>2-bis</i>, qualora non sia possibile effettuare il prelievo a cura del personale sanitario ausiliario delle forze di polizia ovvero qualora il conducente rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli agenti di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso.</p>	<p>3. Nei casi previsti dal comma <i>2-bis</i>, qualora non sia possibile effettuare il prelievo di campioni di fluido del cavo orale ovvero qualora il conducente rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli agenti di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso.</p>
<p>4. Le strutture sanitarie di cui al comma 3, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'<i>articolo 12</i>, commi 1 e 2, effettuano altresì gli accertamenti sui conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, ai fini indicati dal comma 3; essi possono contestualmente riguardare anche il tasso alcoolemico previsto nell'<i>articolo 186</i>.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>5. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. Copia del referto sanitario positivo deve essere tempestivamente trasmessa, a cura dell'organo di Polizia che ha proceduto agli accertamenti, al prefetto del luogo della commessa violazione per gli eventuali provvedimenti di competenza.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p><i>5-bis</i>. Qualora l'esito degli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, se ricorrono fondati motivi per ritenere che il conducente si trovi in stato di alterazione psico-fisica dopo l'assunzione di sostanze</p>	<p><i>5-bis</i>. 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,</p>

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

<p>stupefacenti o psicotrope, 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. 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.</p>	<p>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.</p>
	<p>5-ter. 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. 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'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 di adozione del provvedimento di revoca.</p>

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

<p>6. Il prefetto, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-bis, ovvero della certificazione rilasciata dai centri di cui al comma 3, ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 e dispone 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.</p>	<p>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 a decorrere dalla data del provvedimento di revoca.</p>
	<p>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 ad 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'esercitazione di guida, e l'interessato non può conseguire una nuova autorizzazione ad esercitarsi fino al compimento del ventiquattresimo anno di età.</p>
	<p>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</p>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
	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 di cui al 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 ad un anno. Alla successiva conferma, la durata della validità della patente non può eccedere tre anni e cinque anni alle conferme successive.
[7. Abrogato]	
8. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 2, 2-bis, 3 o 4, il conducente è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 186, comma 7. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119.	8. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 2, 2-bis, 3 o 4, il conducente è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 186, comma 7. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente 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.
8-bis. Al di fuori dei casi previsti dal comma 1-bis del presente articolo, la pena detentiva e pecuniaria può essere sostituita, anche con il decreto penale di condanna, se non vi è opposizione da parte dell'imputato, con quella del lavoro di pubblica utilità di cui all' articolo 54 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274 , secondo le modalità ivi previste e consistente nella prestazione di un'attività non retribuita a favore della collettività da svolgere, in via prioritaria, nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato, nonché nella partecipazione	<i>Identico</i>

Codice della strada

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

<p>ad un programma terapeutico e socio-riabilitativo del soggetto tossicodipendente come definito ai sensi degli articoli 121 e 122 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309. Con il decreto penale o con la sentenza il giudice incarica l'ufficio locale di esecuzione penale ovvero gli organi di cui all'articolo 59 del decreto legislativo n. 274 del 2000 di verificare l'effettivo svolgimento del lavoro di pubblica utilità. In deroga a quanto previsto dall'articolo 54 del decreto legislativo n. 274 del 2000, il lavoro di pubblica utilità ha una durata corrispondente a quella della sanzione detentiva irrogata e della conversione della pena pecuniaria ragguagliando 250 euro ad un giorno di lavoro di pubblica utilità. In caso di svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice fissa una nuova udienza e dichiara estinto il reato, dispone la riduzione alla metà della sanzione della sospensione della patente e revoca la confisca del veicolo sequestrato. La decisione è ricorribile in cassazione. Il ricorso non sospende l'esecuzione a meno che il giudice che ha emesso la decisione disponga diversamente. In caso di violazione degli obblighi connessi allo svolgimento del lavoro di pubblica utilità, il giudice che procede o il giudice dell'esecuzione, a richiesta del pubblico ministero o di ufficio, con le formalità di cui all'articolo 666 del codice di procedura penale, tenuto conto dei motivi, della entità e delle circostanze della violazione, dispone la revoca della pena sostitutiva con ripristino di quella sostituita e della sanzione amministrativa della sospensione della patente e della confisca. Il lavoro di pubblica utilità può sostituire la pena per non più di una volta.</p>	
<p style="text-align: center;">Art. 188 (Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide)</p>	<p style="text-align: center;">Nuovo art. 188 (idem)</p>
<p>Commi da 1 a 3 <i>omissis</i></p>	<p>Commi da 1 a 3 <i>omissis</i></p>
	<p style="text-align: right;">[articolo 13, comma 1, lett. c)]</p>
<p>3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati.</p>	<p>3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, fermi restando gli stalli a loro riservati, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento.</p>
<p>Commi 4 e 5 <i>omissis</i></p>	<p>Commi 4 e 5 <i>omissis</i></p>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
Art. 198 <i>(Più violazioni di norme che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie)</i>	Nuovo art. 198 <i>(idem)</i>
	<i>[articolo 6, comma 1, lett. b)]</i>
1. Salvo che sia diversamente stabilito dalla legge, 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.	1. Salvo che sia diversamente stabilito dalla legge, chi con una azione od omissione viola diverse disposizioni, relativamente a un unico tratto stradale, compreso tra due intersezioni, o sezione stradale , 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.
2. In deroga a quanto disposto nel comma 1, nell'ambito delle aree pedonali urbane e nelle zone a traffico limitato, il trasgressore ai divieti di accesso e agli altri singoli obblighi e divieti o limitazioni soggiace alle sanzioni previste per ogni singola violazione.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 6, comma 1, lett. c)]</i>
	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 all'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.

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
Art. 201 <i>(Notificazione delle violazioni)</i>	Nuovo art. 201 <i>(idem)</i>
<p>1. Qualora la violazione non possa essere immediatamente contestata, il verbale, con gli estremi precisi e dettagliati della violazione e con la indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata, deve, entro novanta giorni dall'accertamento, essere notificato all'effettivo trasgressore o, quando questi non sia stato identificato e si tratti di violazione commessa dal conducente di un veicolo a motore, munito di targa, ad uno dei soggetti indicati nell'art. 196, quale risulta dall'archivio nazionale dei veicoli e dal P.R.A. alla data dell'accertamento. Se si tratta di ciclomotore la notificazione deve essere fatta all'intestatario del contrassegno di identificazione. Nel caso di accertamento della violazione nei confronti dell'intestatario del veicolo che abbia dichiarato il domicilio legale ai sensi dell'articolo 134, comma 1-bis, la notificazione del verbale è validamente eseguita quando sia stata effettuata presso il medesimo domicilio legale dichiarato dall'interessato. Qualora l'effettivo trasgressore od altro dei soggetti obbligati sia identificato successivamente alla commissione della violazione la notificazione può essere effettuata agli stessi entro novanta giorni dalla data in cui risultino dal P.R.A. o nell'archivio nazionale dei veicoli l'intestazione del veicolo e le altre indicazioni identificative degli interessati o comunque dalla data in cui la pubblica amministrazione è posta in grado di provvedere alla loro identificazione. Quando la violazione sia stata contestata immediatamente al trasgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 196 entro cento giorni dall'accertamento della violazione. Per i residenti all'estero la notifica deve essere effettuata entro trecentosessanta giorni dall'accertamento.</p>	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 6, comma 1, lett. d), n. 1)]</i>
<p>1-bis. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:</p> <p>a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità;</p> <p>b) attraversamento di un incrocio con il semaforo indicante la luce rossa;</p>	<p>1-bis. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:</p> <p>a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità;</p> <p>b) attraversamento di un incrocio con il semaforo indicante la luce rossa;</p>

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

c) sorpasso vietato;

d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo;

e) accertamento della violazione per mezzo di appositi apparecchi di rilevamento direttamente gestiti dagli organi di Polizia stradale e nella loro disponibilità che consentono la determinazione dell'illecito in tempo successivo poiché il veicolo oggetto del rilievo è a distanza dal posto di accertamento o comunque nell'impossibilità di essere fermato in tempo utile o nei modi regolamentari;

f) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 agosto 2002, n. 16, e successive modificazioni;

g) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone;

g-bis) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, 167, 170, 171, 193, 213 e 214, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento.

c) sorpasso vietato;

d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo;

e) accertamento della violazione per mezzo di appositi apparecchi di rilevamento direttamente gestiti dagli organi di Polizia stradale e nella loro disponibilità che consentono la determinazione dell'illecito in tempo successivo poiché il veicolo oggetto del rilievo è a distanza dal posto di accertamento o comunque nell'impossibilità di essere fermato in tempo utile o nei modi regolamentari;

f) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 agosto 2002, n. 16, e successive modificazioni;

g) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone;

***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 dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta**

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

<p>g-ter) accertamento, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento, della violazione dell'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, effettuato mediante il confronto dei dati rilevati riguardanti il luogo, il tempo e l'identificazione dei veicoli con quelli risultanti dall'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, di cui all'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27</p>	<p>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;</p> <p><i>Identica</i></p>
<p>1-ter. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1-bis nei quali non è avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. Nei casi previsti alle lettere b), f) e g) del comma 1-bis non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p>1-quater. In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-bis, lettera g-bis), non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, e fuori dei centri abitati possono essere installati ed utilizzati solo sui tratti di strada individuati dai prefetti, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I tratti di strada di cui al periodo precedente sono individuati tenendo conto del tasso di incidentalità e delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico.</p>	<p><i>Identico</i></p>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
	<i>[articolo 6, comma 1, lett. d), n. 2)]</i>
<p>1-quinquies. In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-bis, lettera g-ter), non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del presente codice. 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. Qualora, in base alle risultanze del raffronto dei dati di cui al citato comma 1-bis, lettera g-ter), risulti che al momento del rilevamento un veicolo munito di targa di immatricolazione fosse sprovvisto della copertura assicurativa obbligatoria, si applica la sanzione amministrativa ai sensi dell'articolo 193.</p>	<p>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 sta circolando in assenza dei requisiti per la circolazione previsti dal presente codice.</p>
<p>2. Qualora la residenza, la dimora o il domicilio del soggetto cui deve essere effettuata la notifica non siano noti, la notifica stessa non è obbligatoria nei confronti di quel soggetto e si effettua agli altri soggetti di cui al comma 1.</p>	<i>Identico</i>
<p>2-bis. Le informazioni utili ai fini della notifica del verbale all'effettivo trasgressore ed agli altri soggetti obbligati possono essere assunte anche dall'Anagrafe tributaria.</p>	<i>Identico</i>
<p>3. Alla notificazione si provvede a mezzo degli organi indicati nell'art. 12, dei messi comunali o di un funzionario dell'amministrazione che ha accertato la violazione, con le modalità previste dal codice di procedura civile, ovvero a mezzo della posta, secondo le norme sulle notificazioni a mezzo del servizio postale. Nelle medesime forme si effettua la notificazione dei provvedimenti di revisione, sospensione e revoca della patente di guida e di sospensione della carta di circolazione. Comunque, le notificazioni si intendono validamente eseguite quando siano fatte alla residenza, domicilio o sede del soggetto, risultante dalla carta di circolazione o</p>	<i>Identico</i>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
dall'archivio nazionale dei veicoli istituito presso il Dipartimento per i trasporti terrestri o dal P.R.A. o dalla patente di guida del conducente.	
4. Le spese di accertamento e di notificazione sono poste a carico di chi è tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria.	<i>Identico</i>
5. L'obbligo di pagare la somma dovuta per la violazione, a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria, si estingue nei confronti del soggetto a cui la notificazione non sia stata effettuata nel termine prescritto.	<i>Identico</i>
5-bis. Nel caso di accertamento di violazione per divieto di fermata e di sosta ovvero di violazione del divieto di accesso o transito nelle zone a traffico limitato, nelle aree pedonali o in zone interdette alla circolazione, mediante apparecchi di rilevamento a distanza, quando dal pubblico registro automobilistico o dal registro della motorizzazione il veicolo risulta intestato a soggetto pubblico istituzionale, individuato con decreto del Ministro dell'interno, il comando o l'ufficio che procede interrompe la procedura sanzionatoria per comunicare al soggetto intestatario del veicolo l'inizio del procedimento al fine di conoscere, tramite il responsabile dell'ufficio da cui dipende il conducente del veicolo, se lo stesso, in occasione della commessa violazione, si trovava in una delle condizioni previste dall'articolo 4 della legge 24 novembre 1981, n. 689. In caso di sussistenza dell'esclusione della responsabilità, il comando o l'ufficio precedente trasmette gli atti al prefetto ai sensi dell'articolo 203 per l'archiviazione. In caso contrario, si procede alla notifica del verbale al soggetto interessato ai sensi dell'articolo 196, comma 1; dall'interruzione della procedura fino alla risposta del soggetto intestatario del veicolo rimangono sospesi i termini per la notifica.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 6, comma 1, lett. d), n. 3)]</i>
	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

Codice della strada <i>Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285</i>	
	<p>spartitraffico, 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 ed orario certificato in modo contestuale dall'operatore di polizia oppure deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle 24 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 eventualmente 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 notifica 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.</p>
	<i>[articolo 3, comma 1]</i>
--	Nuovo art. 218-ter <i>(Sospensione della patente in relazione al punteggio)</i>
	<p>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</p>

Codice della strada
Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>j) articolo 6, comma 4, lettera b), per le violazioni concernenti il mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto di sorpasso;</i> <i>k) 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;</i> <i>l) articolo 143, comma 11;</i> <i>m) articolo 145, comma 10;</i> <i>n) articolo 146, comma 3;</i> <i>o) articolo 147, comma 5;</i> <i>p) articolo 148, comma 15, per la violazione dei commi 2, 3, 8 e 9-bis;</i> <i>q) articolo 149, comma 5;</i> <i>r) articolo 154, comma 7, e comma 8, per la violazione dei commi 1 e 3;</i> <i>r) articolo, 171, comma 2;</i> <i>s) articolo 172, commi 10 e 11;</i> <i>t) articolo 174, commi 6, 7, terzo periodo e 11, ultimo periodo;</i> <i>u) articolo 176, commi 1, lettera b), 2, lettera a), 5, 7 e 8;</i> <i>v) articolo 186-bis, comma 2;</i> <i>articolo 191, comma 4.</i>
	<p>2. La sospensione breve di cui al comma 1 è disposta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>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;</i> <i>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.</i>
	<p>3. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui agli 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</p>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
	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 ad 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.

Codice della strada <i>Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285</i>	
	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.
Art. 230 <i>(Educazione stradale)</i>	Nuovo art. 230 <i>(idem)</i>
1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione, nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con proprio decreto, da emanare di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'interno e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, predispone appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti, con particolare riferimento all'informazione sui rischi conseguenti all'assunzione di sostanze psicotrope, stupefacenti e di bevande alcoliche.	<i>Identico</i>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
2. Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con propria ordinanza, disciplina le modalità di svolgimento dei predetti programmi nelle scuole, anche con l'ausilio degli appartenenti ai corpi di polizia municipale, nonché di personale esperto appartenente alle predette istituzioni pubbliche e private; l'ordinanza può prevedere l'istituzione di appositi corsi per i docenti che collaborano all'attuazione dei programmi stessi. Le spese eventualmente occorrenti sono reperite nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio delle amministrazioni medesime.	<i>Identico</i>
2-bis. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti predispose annualmente un programma informativo sulla sicurezza stradale, sottoponendolo al parere delle Commissioni parlamentari competenti alle quali riferisce sui risultati ottenuti.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 4, comma 1]</i>
	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.
	N.B. <i>[articolo 17, ddl]</i>
	comma 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, introducendo le necessarie disposizioni di carattere transitorio. I decreti legislativi sono adottati previa

Codice della strada
Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

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. Gli schemi di ciascun decreto legislativo sono successivamente trasmessi 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 alla presente legge, il Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri parlamentari, 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 dall'assegnazione. Decorso tale termine il decreto legislativo può essere comunque emanato."

comma 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 assicurare il raggiungimento degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale;
- c) riassetto 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

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
	<p>fatto salvo quanto diversamente disposto dalla presente legge;</p> <p>d) previsione di strategie di prevenzione adeguate, anche mediante un'efficace attività formativa nelle scuole di ogni ordine e grado.</p>
	<p>comma 3:” I decreti legislativi di cui al presente articolo sono adottati con l’osservanza dei seguenti principi e criteri direttivi:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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</p>

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

Corte costituzionale, della Corte di giustizia dell'Unione europea e alla giurisprudenza consolidata della Corte di cassazione, in particolare prevedendo:

1) graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento;

2) inasprimento delle sanzioni per comportamenti particolarmente pericolosi e lesivi dell'incolumità individuale e della sicurezza stradale e dell'utenza debole della strada così come definita nel codice;

3) 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, includendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale, nell'ottica 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, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica, da attuarsi anche attraverso:

1) la revisione delle regole che disciplinano le caratteristiche tecniche e la modalità di circolazione di biciclette, biciclette a pedalata assistita, cicli a propulsione e 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 di veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale da adottarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

3) definizione delle norme di circolazione per veicoli atipici;

g) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, nell'ottica della massima semplificazione delle procedure;

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

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 ed 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, la facoltà all'ente proprietario o al concessionario di autostrade 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;

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

	<p>p) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, in un'ottica di snellimento degli adempimenti richiesti all'utente;</p> <p>q) miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità;</p> <p>r) razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida dei veicoli, con semplificazione delle procedure e coordinamento delle competenze dei vari soggetti coinvolti, garantendo la tutela degli interessi coinvolti ed in particolare della sicurezza individuale e collettiva, anche assicurando una adeguata attività formativa;</p> <p>s) determinazione dell'arco 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.”</p>
	<p>comma 4:” Entro il termine di un anno dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui alla presente legge, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi di cui ai commi 2 e 3, il Governo è autorizzato ad emanare uno o più 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 seguenti materie:</p> <p>a) caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità con introduzione di disposizioni volte a favorire il rilevamento delle infrazioni alle prescrizioni in materia di circolazione dei veicoli a pieno carico e di trasporto di merci pericolose;</p> <p>b) disciplina della massa limite e della sagoma limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto dei carichi sporgenti trasportati;</p> <p>c) aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme internazionali in materia, e organizzazione della circolazione;</p> <p>d) disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, con</p>

Codice della strada**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

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, di 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 nell'ottica 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 diramazioni, della pubblicità e di 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

Codice della strada
Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

	<p>tali veicoli siano destinati ad essere progressivamente introdotti sul mercato nazionale;</p> <p>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, deliberato dal Consiglio dei Ministri in data 11 aprile 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 elevati livelli di automazione e connessione che le percorrono;</p> <p>o) adeguamento della disciplina attuativa della legge 1° ottobre 2018, n. 117, recante disposizioni in materia di "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.</p>
	<p>comma 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 un elenco specifico delle norme abrogate."</p>
	<p>comma 6:" Il Governo adotta, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, ogni altra disposizione integrativa o correttiva necessaria per 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."</p>
	<p>comma 7:"Con uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite istruzioni tecniche attuative relative 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</p>

Codice della strada Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285	
	documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.”
	comma 8:” Entro tre anni dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui al presente articolo, 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.”
	comma 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 interessate 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 alla data di entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie.”
	N.B. [articolo 18, ddl]
	comma 1:” 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 in conformità alle disposizioni della presente legge modificative del decreto 30 aprile 1992, n. 285.”
	comma 2:” Fermo restando quando previsto dall'articolo 17, dall'attuazione delle disposizioni della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni provvedono agli adempimenti di rispettiva competenza avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.”

Testo a fronte delle modifiche alla legge di bilancio 2019 proposte dal ddl AC 1435

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 Legge 27/12/2019, n. 160	
Testo previgente	Modificazioni apportate dal disegno di legge A.C. 1435
Art. 1 (Bilancio 2020)	Nuovo art. 1 (idem)
Commi da 1 a 74 <i>omissis</i>	Commi da 1 a 74 <i>omissis</i>
	<i>[articolo 7, comma 1, lett. a)]</i>
75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti: a) le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019; b) assenza di posti a sedere; c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW; d) segnalatore acustico; e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-quaterdecies; f) la marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.	75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti: a) le caratteristiche tecnico-costruttive definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; b) assenza di posti a sedere; c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW; d) segnalatore acustico; e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-quaterdecies; f) la marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.
75-bis. A decorrere dal 30 settembre 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data devono essere adeguati alle prescrizioni del primo periodo entro il 1° gennaio 2024.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 7, comma 1, lett. b)]</i>
75-ter. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-vicies bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità <i>free-floating</i> , possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione: a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;	75-ter. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-vicies bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità <i>free-floating</i> , possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione: a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 Legge 27/12/2019, n. 160	
b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati; c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.	b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati; c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città imponendo al gestore del servizio l'installazione obbligatoria di sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei monopattini al di fuori di tali aree.
	<i>[articolo 7, comma 1, lett. c)]</i>
75- <i>quater</i> . È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.	75- <i>quater</i> . È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75. È altresì vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi del contrassegno di cui al comma 75-<i>vicies-quater</i>, con contrassegno non visibile, alterato o contraffatto, ovvero privi della copertura assicurativa di cui al comma 75-<i>vicies-quinquies</i>.
	<i>[articolo 7, comma 1, lett. d)]</i>
75- <i>quinquies</i> . I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75-<i>vicies ter</i> , sono equiparati ai velocipedi.	75- <i>quinquies</i> . I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75-<i>vicies quinquies</i> , sono equiparati ai velocipedi.
75- <i>sexies</i> . Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.	<i>Identico</i>
75- <i>septies</i> . Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.	<i>Identico</i>
75- <i>octies</i> . I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 7, comma 1, lett. e)]</i>
75- <i>novies</i> . I conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco	75- <i>novies</i> . I conducenti dei monopattini hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 Legge 27/12/2019, n. 160	
protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.	conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.
75-decies. È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 7, comma 1, lett. f)]</i>
75-undecies. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile.	75-undecies. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano.
75-duodecies. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi di indicatori di direzione.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 7, comma 1, lett. g)]</i>
75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare: <i>a) nei centri abitati, esclusivamente sulle strade con limite di velocità non superiore a 50 chilometri orari, nelle aree pedonali, sui percorsi pedonali e ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle strade a priorità ciclabile, sulle piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata e ovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi;</i> <i>b) fuori dei centri abitati, esclusivamente sulle piste ciclabili e sugli altri percorsi riservati alla circolazione dei velocipedi.</i>	75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h.
75-quaterdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma 75-terdecies.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 7, comma 1, lett. h)]</i>
75-quinquiesdecies. È vietato sostare sul marciapiede, salvo che nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e	75-quinquiesdecies. 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

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale
per il triennio 2020-2022
Legge 27/12/2019, n. 160**

<p>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 a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.</p>	<p>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 velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.</p>
<p><i>75-sexiesdecies.</i> Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di prevenire la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della fotografia, al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p><i>75-septiesdecies.</i> Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a favorire il rispetto delle regole.</p>	<p><i>Identico</i></p>
<p><i>75-duodecimes.</i> Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da 75-sexies a 75-quaterdecies è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.</p>	<p><i>Identico</i></p>
	<p align="right"><i>[articolo 7, comma 1, lett. i)]</i></p>
<p><i>75-undecies.</i> Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.</p>	<p><i>75-undecies.</i> 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</p>

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 Legge 27/12/2019, n. 160	
	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.
75-vicies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma 75-quater consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, 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 monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 7, comma 1, lett. l)]</i>
75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-vicies semel si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. (<i>omissis</i>)	75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-vicies quinquies si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. (<i>omissis</i>)
75-vicies ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 7, comma 1, lett. m)]</i>
	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

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale
per il triennio 2020-2022
Legge 27/12/2019, n. 160**

	<p>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 applicativo informatico dedicato. L'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 225, comma 1, lettera b, del citato codice della strada 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 associata. 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.</p>
	<p><i>75-vicies-quinquies.</i> 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'art. 2054 del codice civile. Si applicano le disposizioni del Titolo X del codice delle assicurazione private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.</p>
	<p>N.B. Art. 7 ddl, comma 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</p>

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale
per il triennio 2020-2022
*Legge 27/12/2019, n. 160***

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.”

**Testo a fronte delle modifiche al codice penale proposte dal ddl AC
1435**

Codice Penale <i>REGIO DECRETO 19 ottobre 1930, n. 1398</i>	
Testo previgente	Modificazioni apportate dal disegno di legge A.C. 1435
Art. 589-bis cod. pen. vigente (Omicidio stradale)	Nuovo art. 589-bis cod. pen. (idem)
1. Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna è punito con la reclusione da due a sette anni.	<i>Identico</i>
	<i>[articolo 1, comma 2, lett.a)]</i>
2. Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera c), e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 , cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da otto a dodici anni.	2 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 psico-fisica 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.
3. La stessa pena si applica al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186-bis, comma 1, lettere b), c) e d), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di un'unità da diporto di cui all'articolo 53-ter, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53-bis, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa la morte di una persona.	<i>Identico</i>
4. Salvo quanto previsto dal terzo comma, chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore o di una delle unità da diporto di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53-bis, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni.	<i>Identico</i>
5. La pena di cui al comma precedente si applica altresì:	<i>Identico</i>

Codice Penale**REGIO DECRETO 19 ottobre 1930, n. 1398**

<p>1) al conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa la morte di una persona;</p> <p>2) al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa la morte di una persona;</p> <p>3) al conducente di un veicolo a motore che, a seguito di manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi o a seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua, cagioni per colpa la morte di una persona.</p>	
<p>6. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o, ad eccezione delle ipotesi di cui al quinto comma, di patente nautica, ove prescritta, o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore o l'unità da diporto sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo o unità da diporto sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.</p>	<i>Identico</i>
<p>7. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, la pena è diminuita fino alla metà.</p>	<i>Identico</i>
<p>8. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente del veicolo o dell'unità da diporto cagioni la morte di più persone, ovvero la morte di una o più persone e lesioni a una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni diciotto.</p>	<i>Identico</i>
<p>Art. 589-bis cod. pen. vigente (Omicidio stradale)</p>	<p>Nuovo art. 589-bis cod. pen. (idem)</p>
<p>1. Chiunque cagioni per colpa ad altri una lesione personale con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna è punito con la reclusione da tre mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per le lesioni gravissime.</p>	<i>Identico</i>

Codice Penale**REGIO DECRETO 19 ottobre 1930, n. 1398**

<i>[articolo 1, comma 2, lett.b)]</i>	
2 Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera c), e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 , 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.	2 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 decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o di alterazione psico-fisica 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.
3. La stessa pena si applica al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186-bis, comma 1, lettere b), c) e d), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di un'unità da diporto di cui all'articolo 53-ter, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53-bis, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime.	<i>Identico</i>
4. Salvo quanto previsto dal terzo comma, chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore o di una delle unità da diporto di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 53-bis, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, cagioni per colpa a taluno lesioni personali, è punito con la reclusione da un anno e sei mesi a tre anni per le lesioni gravi e da due a quattro anni per le lesioni gravissime.	<i>Identico</i>
5. Le pene di cui al quarto comma si applicano altresì: 1) al conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime; 2) al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime;	<i>Identico</i>

Codice Penale**REGIO DECRETO 19 ottobre 1930 , n. 1398**

3) al conducente di un veicolo a motore che, a seguito di manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi o a seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime.	
6. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o, ad eccezione delle ipotesi di cui al quinto comma, di patente nautica, ove prescritta, o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore o l'unità da diporto sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo o unità da diporto sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.	<i>Identico</i>
7. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, la pena è diminuita fino alla metà.	<i>Identico</i>
8. Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente del veicolo o dell'unità da diporto cagioni lesioni a più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni sette.	<i>Identico</i>
9. Il delitto è punibile a querela della persona offesa se non ricorre alcuna delle circostanze aggravanti previste dal presente articolo.	<i>Identico</i>

