



# Proroga del termine per l'esercizio della delega prevista dall'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177

## A.C. 2713

Dossier n° 535 - Schede di lettura  
2 dicembre 2025

### Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2713
Titolo:	Proroga del termine per l'esercizio della delega prevista dall'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177
Iniziativa:	Governativa
Numero di articoli:	2
Date:	
presentazione:	21 novembre 2025
assegnazione:	26 novembre 2025
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	referente
Pareri previsti:	I, V e XIV

### Premessa

Il disegno di legge [A.C. 2713](#), recante proroga del termine per l'esercizio della delega prevista dall'articolo 35 della [legge 25 novembre 2024, n. 177](#), è stato assegnato alla Commissione IX (Trasporti) della Camera dei deputati, in sede referente, il 26 novembre 2025.

Si ricorda che la **legge n. 177/2024**, recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al [decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285](#)", entrata in vigore il 14 dicembre 2024, introduce un complesso insieme di modifiche volto a fronteggiare il persistere di elevati livelli di incidentalità stradale, inclusi quelli connessi ai veicoli di micro-mobilità elettrica. La relazione illustrativa che accompagnava il disegno di legge (A.C. 1435, poi L. n. 177/2024) richiama, in particolare, l'aumento registrato nel 2021 degli incidenti (+28,4%) e dei decessi (+20%) rispetto al 2020, nonché la significativa incidenza dei sinistri correlati alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Il provvedimento, pertanto, si concentra principalmente sulla revisione degli articoli 186 e 187 del codice della strada, rafforzando il sistema di prevenzione e il quadro sanzionatorio in materia di guida in stato di alterazione; inoltre, introduce disposizioni di coordinamento sugli articoli 589-bis e 590-bis del codice penale (omicidio stradale e lesioni stradali), con particolare riguardo al nesso di causalità tra assunzione di sostanze e stato di alterazione psico-fisica del conducente. Viene, inoltre, riformato il sistema della "patente a punti", prevedendo – al di sotto di una determinata soglia di punteggio – non solo l'ulteriore decurtazione dei punti residui, ma anche l'applicazione della cd. sospensione breve della patente.

La riforma incide, altresì, sulla formazione dei conducenti, sulla gradualità dell'accesso alla guida di veicoli di maggiore potenza, sulle modalità di accertamento delle violazioni tramite dispositivi da remoto (tra cui varchi ZTL e autovelox), nonché sulla disciplina dei veicoli di micro-mobilità elettrica, della circolazione delle biciclette, della sosta nei centri urbani e delle zone a traffico limitato, anche extraurbane. A completamento, la legge conferisce un'ampia delega al Governo per il riordino complessivo della materia e per l'adozione di regolamenti di delegificazione.

Il testo è stato oggetto di un articolato esame in sede referente presso la Camera dei deputati, con un'ampia attività conoscitiva e l'approvazione di numerose proposte emendative, ed è stato successivamente modificato dall'Aula. Il provvedimento è stato, poi, definitivamente approvato dal Senato nella seduta del 20 novembre 2024.

Secondo quanto dichiarato nella relazione illustrativa che accompagna il provvedimento, l'intento perseguito con il presente intervento normativo è quello, duplice, di:

- **prorogare a diciotto mesi** il termine, originariamente fissato a dodici mesi, per l'esercizio della delega di cui all'articolo 35 della legge n. 177/2024;

- precisare che il decreto legislativo con cui si darà attuazione alla delega è finalizzato all'**integrale riscrittura del codice della strada**, con conseguente adozione di un nuovo codice, non esaurendosi quindi nella revisione e nel riordino del codice vigente di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

## Contenuto

Come anticipato, il disegno di legge in esame, all'**articolo 1**, interviene sull'**articolo 35 della legge n. 177/2024**, apportandovi una serie di modifiche.

Anzitutto, sostituendo il primo periodo del comma 1 della citata disposizione, l'articolo 1, alla **lettera a)**, stabilisce che il Governo è delegato ad adottare, **entro diciotto mesi** dalla data di entrata in vigore della presente legge, **uno o più decreti legislativi recanti la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale**, anche al fine di adeguarla al diritto europeo e ai principi espressi dalla giurisprudenza della Corte costituzionale e delle giurisdizioni superiori, interne e sovranazionali, e di razionalizzare, riordinare e semplificare la disciplina vigente recata dal [codice della strada](#), di cui al [d.lgs. n. 285 del 1992](#), in conformità ai principi e criteri direttivi di cui ai commi 2, 3 e 4 del medesimo articolo e introducendo le necessarie disposizioni di carattere transitorio.

Secondo quanto previsto dalla **formulazione attuale** della disposizione oggetto di modifica, il Governo è delegato ad adottare, **entro dodici mesi** dalla data di entrata in vigore della legge n. 177/2024, 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. Per maggior chiarezza, si rimanda al testo a fronte in calce al presente *dossier*.

Si ricorda che, in virtù di quanto disposto dal medesimo comma 1 dell'articolo 35, i decreti legislativi di cui al primo periodo sono adottati previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro della giustizia e con gli altri Ministri interessati, previo parere del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata, che sono resi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione di ciascuno schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Lo schema di ciascun decreto legislativo, corredato di un testo a fronte tra la normativa vigente e le modifiche ad essa apportate, è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano entro il termine di sessanta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Se il termine previsto per il parere scade nei quaranta giorni che precedono la scadenza del termine previsto al primo periodo o successivamente, quest'ultimo è prorogato di centoventi giorni. Il Governo, qualora non intenda conformarsi al parere parlamentare, trasmette nuovamente i testi alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le Commissioni competenti per materia e per i profili finanziari possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro venti giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine, il decreto legislativo può essere comunque emanato.

Secondo quanto esplicitato nella relazione illustrativa del provvedimento, l'intento perseguito è quello di delegare il Governo a **riscrivere integralmente** la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale, anziché, come originariamente previsto, ad effettuare una mera opera di revisione e riordino. A questo fine, il **termine** per l'esercizio della delega è **prorogato a diciotto mesi**, decorrenti dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame.

Secondo l'analisi tecnico-normativa allegata al disegno di legge, oltre all'esigenza di razionalizzare, riordinare e semplificare la disciplina vigente in materia, l'intervento normativo in questione risponde anche a quella di adeguare la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale al diritto europeo e ai principi espressi dalla giurisprudenza della Corte costituzionale e delle giurisdizioni superiori, interne e sovranazionali (quali, tra gli altri, il principio di massima prudenza, cautela e attenzione, nonché il principio di responsabilità e di affidamento), nonché alle nuove forme di mobilità dolce o di micromobilità, senza, tuttavia, cedere il passo alle ineludibili e prioritarie esigenze di sicurezza della circolazione.

L'ATN dichiara altresì che, sempre in coerenza con gli obiettivi europei e di governo, con il nuovo codice della strada si intenderà dare seguito all'intervento, avviato con la legge n. 177/2024, volto a ridurre il tasso di incidentalità, ponendo l'attenzione anche sugli aspetti della formazione dei guidatori, della tutela degli utenti deboli e della razionalizzazione del sistema sanzionatorio, non in chiave maggiormente afflittiva, quanto piuttosto in una prospettiva di ponderazione del grado di pericolosità del comportamento illecito e delle potenziali conseguenze lesive in termini di incidentalità.

In virtù della modifica apportata all'articolo 35, comma 4, della legge n. 177/2024, dall'articolo 1, comma 1, **lettera c)**, del presente disegno di legge, **il Governo è autorizzato ad adottare**, in **appositi allegati** ai decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui ai commi 2 e 3, la **disciplina riguardante le procedure e la normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti**, nonché la **disciplina di cui al regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada** ([decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495](#)) nelle materie di cui al comma 3 e al medesimo comma 4.

L'**attuale formulazione** della disposizione oggetto di modifica stabilisce, invece, che **il Governo è autorizzato ad adottare**, entro il termine di un anno dalla data di entrata in vigore dell'ultimo dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi di cui ai commi 2 e 3, **uno o più regolamenti di delegificazione** (ex art. 17, comma 2, legge n. 400/1988) per la modifica della

disciplina prevista dal codice della strada, dal regolamento di esecuzione e di attuazione del medesimo codice e dalle altre norme di settore vigenti, in una serie di materie.

Per la lettura integrale dell'articolo 35, comma 4, della legge n. 177/2024, si rinvia al testo a fronte in calce al presente dossier.

Come emerge dalla relazione illustrativa, nonché dalla analisi tecnico-normativa allegata al provvedimento, l'intento perseguito è quello di addivenire a un **nuovo codice** che, disciplinando in modo esaustivo la materia, sia comprensivo tanto della **normativa primaria** quanto della **disciplina di natura tecnica**, oggi in parte contenuta nel d.P.R. n. 495 del 1992.

Coerentemente con tale obiettivo, l'articolo 1 del disegno di legge in esame:

- alla **lettera b)**, interviene sul comma 3 del richiamato articolo 35, che elenca i **principi e criteri direttivi specifici** per l'esercizio della delega, **abrogando** quello di cui alla **lettera d)**, vale a dire il criterio che vincola il Governo a operare la "**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";

- alla **lettera e)**, **abroga il comma 5 dell'articolo 35**, secondo il quale "le norme di legge che disciplinano le materie di cui al comma 4 sono abrogate con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al medesimo comma, che recano l'elenco delle norme abrogate".

Alla **lettera d)**, l'**articolo 1, comma 1**, del disegno di legge in esame **inserisce**, poi, nell'articolo 35 della legge n. 177/2024 il **nuovo comma 4-bis**, in virtù del quale il Governo è autorizzato ad adottare, **in appositi allegati** ai decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui ai commi 2 e 3, la **disciplina di riordino e aggiornamento degli atti normativi vigenti** nelle materie di cui ai commi 3 e 4.

In sintesi, alla luce delle modifiche introdotte dalle lettere c) e d), il Governo è autorizzato ad adottare, in **appositi allegati** ai decreti legislativi di cui al comma 1 dell'articolo 35, e nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui ai commi 2 e 3 del medesimo articolo:

- la **disciplina riguardante le procedure e la normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti**, nonché la **disciplina di cui al regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada** (articolo 35, comma 4), nonché

- la **disciplina di riordino e aggiornamento degli atti normativi vigenti** (articolo 35, comma 4-bis).

In entrambi i casi, le novelle introdotte circoscrivono l'intervento alle **materie di cui al comma 3 e al comma 4** dell'articolo 35.

In base a quanto stabilito alla **lettera f)**, gli allegati di cui ai commi 4 e 4-bis dell'articolo 35 **possono essere abrogati e sostituiti** con **regolamenti** adottati, **rispettivamente**, ai sensi dell'articolo 17, **comma 1**, (ossia con **regolamenti governativi**) e dell'articolo 17, **comma 3**, (e dunque con **decreti ministeriali**) della legge 23 agosto 1988, n. 400".

Tale disposizione **sostituisce l'attuale comma 6 dell'articolo 35**, secondo il quale il Governo è chiamato ad adottare, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge n. 400/1988, le disposizioni necessarie per **coordinare il regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada**, di cui al d.P.R. n. 495/1992, **con le modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti di cui al medesimo articolo**.

Si ricorda che, ai sensi dell'articolo 17, **comma 1**, della legge n. 400/1988, con **decreto del Presidente della Repubblica**, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, **sentito il parere del Consiglio di Stato** che deve pronunciarsi entro novanta giorni dalla richiesta, possono essere emanati regolamenti per disciplinare:

a) l'esecuzione delle leggi e dei decreti legislativi nonché dei regolamenti comunitari;

b) l'attuazione e l'integrazione delle leggi e dei decreti legislativi recanti norme di principio, esclusi quelli relativi a materie riservate alla competenza regionale;

c) le materie in cui manchi la disciplina da parte di leggi o di atti aventi forza di legge, sempre che non si tratti di materie comunque riservate alla legge;

d) l'organizzazione ed il funzionamento delle amministrazioni pubbliche secondo le disposizioni dettate dalla legge.

In base all'articolo 17, **comma 3**, della medesima legge, invece, con **decreto ministeriale** possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del ministro o di autorità sottordinate al ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di più ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessità di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei ministri prima della loro emanazione.

La relazione illustrativa dichiara che il procedimento così delineato è stato "**mutuato da quello che ha interessato il codice dei contratti pubblici**", e che esso "consentirà di elaborare un codice della strada

esaustivo, recante la disciplina tecnica che, in prima istanza, entra come normativa primaria e che, in sede di prima modifica, potrà essere derubricata a fonte regolamentare ai sensi dell'articolo 17, comma 1 o 3, della legge n. 400 del 1988".

La legge delega 21 giugno 2022, n. 78 ha affidato al Governo la riscrittura del codice dei contratti pubblici imponendo, tra i criteri direttivi (art. 1, comma 2), la semplificazione del quadro normativo e la riduzione della regolamentazione secondaria, con l'obiettivo di superare la frammentazione prodotta dal decreto legislativo n. 50/2016. Il **Consiglio di Stato**, nella relazione di accompagnamento allo [Schema definitivo di Codice dei contratti pubblici](#), ha delineato la scelta di redigere un codice che non rinviasse a ulteriori provvedimenti attuativi, ma fosse "**immediatamente autoesecutivo**", svolgendo al contempo una funzione di indirizzo che sostituisse le pregresse linee guida ANAC. La scelta tecnica individuata dal Consiglio di Stato è stata quella di concentrare la disciplina di dettaglio nei 38 allegati al codice, i quali avrebbero avuto valore legislativo in prima applicazione e **regolamentare a regime**, secondo un meccanismo di **delegificazione**. Questo meccanismo avrebbe consentito l'adozione di un **codice autosufficiente sin dal principio**, che colmasse preventivamente ogni esigenza attuativa attraverso gli allegati, ma al tempo stesso fosse **flessibile nel tempo** grazie alla loro futura riconduzione al livello regolamentare, secondo un modello capace di coniugare esigenze di certezza iniziale e capacità di aggiornamento della disciplina.

Il nuovo **codice dei contratti pubblici** ([decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36](#)) ha recepito integralmente tale impostazione, prevedendo che **codice e allegati entrassero in vigore congiuntamente** (1° aprile 2023) e **acquisitassero efficacia dal 1° luglio 2023**, sostituendo sin da subito regolamenti e linee guida del precedente codice (articolo 229). All'art. 225, comma 14, si introduceva, poi, il cuore della delegificazione, stabilendosi che, entro novanta giorni dalla piena efficacia del codice, potessero essere emanati **regolamenti governativi o ministeriali "sostitutivi" degli allegati**, aventi contenuto identico e privi dell'obbligo di acquisire i pareri ordinariamente richiesti al Consiglio di Stato e alle Commissioni parlamentari. In tal modo, gli allegati – inizialmente dotati di forza primaria in quanto parte integrante del decreto legislativo – sarebbero potuti divenire **progressivamente atti regolamentari**, salvo quelli (come l'allegato I.1 sulle definizioni) che la stessa norma ha qualificato come stabilmente primari.

Il decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209 ("**correttivo**" al **codice dei contratti**), è intervenuto, tra l'altro, proprio sulla disciplina degli allegati al decreto legislativo n. 36/2023. Con l'articolo 62 del correttivo è stato, infatti, inserito nel codice il nuovo **art. 226-bis, rubricato "Disposizioni di semplificazione normativa"**, che è divenuto la sede organica del **regime di sostituzione e aggiornamento degli allegati tecnici**, secondo l'idea – esplicitata anche nella relazione illustrativa del provvedimento – di "**razionalizzare in un unico articolo tutta la disciplina attuativa del codice**", facendo confluire nell'articolo 226-bis ciò che prima era distribuito tra l'articolo 225, comma 14, e i singoli rinvii agli allegati presenti nelle varie norme del codice.

Tale disposizione ha previsto, dunque, che con uno o più regolamenti adottati ai sensi dell'articolo 17, commi 1 e 3, della legge n. 400/1988, potessero essere "**abrogati e sostituiti**" una serie di **allegati**. Tuttavia, la disposizione in commento, al comma 4, ha altresì precisato che gli allegati di cui ai commi 1, 2 e 3, sostituiti ai sensi del medesimo articolo, fossero **abrogati "a decorrere dalla data di entrata in vigore dei rispettivi provvedimenti** di cui ai medesimi commi 1, 2 e 3, **che li sostituiscono integralmente**, anche in qualità di allegato al codice".

*Anche alla luce di quanto stabilito all'articolo 226-bis del codice dei contratti pubblici, si valuti l'opportunità di riformulare la disposizione di cui all'articolo 1, comma 1, lettera f), del disegno di legge in esame come segue: «6. Gli allegati di cui ai commi 4 e 4-bis possono essere abrogati e sostituiti con regolamenti adottati, rispettivamente, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, e dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400. Gli allegati sostituiti ai sensi del presente comma sono abrogati a decorrere dalla data di entrata in vigore dei provvedimenti di cui al precedente periodo, che li sostituiscono integralmente, anche in qualità di allegato al codice. I medesimi provvedimenti indicano nel titolo l'articolo del presente codice che dispone la disciplina sostanziale di riferimento».*

In chiusura, alla **lettera g)** dell'articolo 1, comma 1, viene **abrogato il comma 7** dell'articolo 35, il quale rimette a uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle istruzioni tecniche attuative relative ai procedimenti amministrativi introdotti o modificati dai regolamenti 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, la previsione di misure per realizzare la dematerializzazione della relativa documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'**articolo 2** dispone in ordine all'entrata in vigore del provvedimento, prevista per il giorno successivo a quello della relativa pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Per una maggiore chiarezza grafica delle modifiche apportate si rimanda al seguente testo a fronte.

<b>Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. (L. 177/2024)</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 1 dell'A.C. 2713</b>
Art. 35 <i>(Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale)</i>	Art. 35 <i>(idem)</i>
<p>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 <b>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</b> in conformità ai principi e criteri direttivi di cui ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo e introducendo le necessarie disposizioni di carattere transitorio. I decreti legislativi di cui al primo periodo sono adottati previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro della giustizia e con gli altri Ministri interessati, previo parere del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che sono resi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione di ciascuno schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Lo schema di ciascun decreto legislativo, corredato di un testo a fronte tra la normativa vigente e le modifiche ad essa apportate, è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano entro il termine di sessanta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Se il termine previsto per il parere scade nei quaranta giorni che precedono la scadenza del termine previsto al primo periodo o successivamente, quest'ultimo è prorogato di centoventi giorni. Il Governo, qualora non intenda conformarsi al parere parlamentare, trasmette nuovamente i testi alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le Commissioni competenti per materia e per i profili finanziari possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro venti giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine, il decreto legislativo può essere comunque emanato.</p>	<p>1. Il Governo è delegato ad adottare, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi recanti <b>la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale, anche al fine di adeguarla al diritto europeo e ai principi espressi dalla giurisprudenza della Corte costituzionale e delle giurisdizioni superiori, interne e sovranazionali, e di razionalizzare, riordinare e semplificare la disciplina vigente recata dal codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285,</b> in conformità ai principi e criteri direttivi di cui ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo e introducendo le necessarie disposizioni di carattere transitorio. I decreti legislativi di cui al primo periodo sono adottati previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro della giustizia e con gli altri Ministri interessati, previo parere del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che sono resi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione di ciascuno schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Lo schema di ciascun decreto legislativo, corredato di un testo a fronte tra la normativa vigente e le modifiche ad essa apportate, è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano entro il termine di sessanta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Se il termine previsto per il parere scade nei quaranta giorni che precedono la scadenza del termine previsto al primo periodo o successivamente, quest'ultimo è prorogato di centoventi giorni. Il Governo, qualora non intenda conformarsi al parere parlamentare, trasmette nuovamente i testi alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le Commissioni competenti per materia e per i profili finanziari possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro venti giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine, il decreto legislativo può essere comunque emanato.</p>
<p>2. I decreti legislativi di cui al comma 1, che recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente legge, sono improntati, secondo criteri di</p>	<i>Identico</i>

essenzialità, semplicità e chiarezza, ai seguenti principi di carattere generale: [...]

d) previsione di strategie di prevenzione adeguate, anche mediante iniziative volte a sensibilizzare gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado, nel rispetto della loro autonomia, sulle conseguenze degli incidenti stradali e sulle relative cause, anche in occasione della Giornata mondiale della memoria delle vittime della strada.

3. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati con l'osservanza dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di ordine e di coerenza, nonché coordinamento e armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali e 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) revisione degli obiettivi e delle definizioni del codice della strada, al fine di promuovere, anche attraverso opportuni adeguamenti terminologici, una cultura della sicurezza stradale fondata sulla consapevolezza dei rischi derivanti dalla circolazione stradale e sull'esigenza di tutelare, in particolare, le categorie dei soggetti particolarmente vulnerabili e maggiormente esposti ai pericoli derivanti dalla circolazione stradale;

c) armonizzazione delle disposizioni del codice della strada con la disciplina in materia di disabilità e revisione della disciplina della circolazione dei veicoli per uso di persone con disabilità, tenuto conto dell'evoluzione delle norme tecniche di settore, al fine di rimuovere gli ostacoli alla libertà di circolazione stradale degli utenti della strada con disabilità promuovendo, nel contempo, la massima tutela dei medesimi;

**d) 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;**

e) 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;

f) 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

3. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati con l'osservanza dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di ordine e di coerenza, nonché coordinamento e armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali e 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) revisione degli obiettivi e delle definizioni del codice della strada, al fine di promuovere, anche attraverso opportuni adeguamenti terminologici, una cultura della sicurezza stradale fondata sulla consapevolezza dei rischi derivanti dalla circolazione stradale e sull'esigenza di tutelare, in particolare, le categorie dei soggetti particolarmente vulnerabili e maggiormente esposti ai pericoli derivanti dalla circolazione stradale;

c) armonizzazione delle disposizioni del codice della strada con la disciplina in materia di disabilità e revisione della disciplina della circolazione dei veicoli per uso di persone con disabilità, tenuto conto dell'evoluzione delle norme tecniche di settore, al fine di rimuovere gli ostacoli alla libertà di circolazione stradale degli utenti della strada con disabilità promuovendo, nel contempo, la massima tutela dei medesimi;

d) *Abrogata*

e) 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;

f) revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza, nonché individuazione dei casi che comportano

l'applicazione di misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida previste dal codice della strada, adeguandolo alle sentenze della Corte costituzionale e della Corte di giustizia dell'Unione europea e alla giurisprudenza consolidata della Corte di cassazione, in particolare prevedendo:

- 1) la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento;
- 2) l'aggravamento delle sanzioni per comportamenti particolarmente pericolosi e lesivi dell'incolumità individuale e della sicurezza stradale e dell'utenza vulnerabile della strada;
- 3) la dissuasività delle sanzioni, che sono commisurate alla situazione reddituale ed economica di chi ha commesso l'infrazione nonché alla potenza e al tipo di veicolo guidato;
- 4) l'armonizzazione delle disposizioni del codice della strada con la disciplina concernente gli illeciti penali e amministrativi di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che hanno effetti anche sulla sicurezza della circolazione stradale;
- 5) la revisione della disciplina in materia di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada, tenuto conto anche degli esiti delle relazioni predisposte dagli enti locali sulla destinazione dei proventi delle sanzioni derivanti dalla violazione dei limiti di velocità, al fine di assicurarne l'utilizzo prioritario per gli interventi destinati alla riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale;
- g) semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali, anche prevedendo una disciplina semplificata per eventuali atti di preavviso di accertamento e conseguenti pagamenti, al fine di ridurre gli oneri a carico dei cittadini e della pubblica amministrazione, assicurando una notificazione tempestiva, con particolare riferimento all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione;
- h) revisione della disciplina in materia di solidarietà delle obbligazioni di pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, con particolare riguardo alle ipotesi di noleggio di veicoli senza conducente, prevedendo procedure semplificate che tengano conto dei diversi interessi dei soggetti interessati, ferma restando, comunque, la necessità di assicurare il pagamento della sanzione, anche mediante la semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni;
- i) revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e ridefinizione organica della disciplina dei veicoli, comprendendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale, al fine di perseguire l'obiettivo della sicurezza della circolazione e di prevenire gli incidenti stradali, individuando sistemi di identificazione dei medesimi veicoli e rendendo obbligatorio l'uso di sistemi di protezione personale, tra cui l'obbligo di utilizzo del giubbotto riflettente salvavita;

l'applicazione di misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida previste dal codice della strada, adeguandolo alle sentenze della Corte costituzionale e della Corte di giustizia dell'Unione europea e alla giurisprudenza consolidata della Corte di cassazione, in particolare prevedendo:

- 1) la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento;
- 2) l'aggravamento delle sanzioni per comportamenti particolarmente pericolosi e lesivi dell'incolumità individuale e della sicurezza stradale e dell'utenza vulnerabile della strada;
- 3) la dissuasività delle sanzioni, che sono commisurate alla situazione reddituale ed economica di chi ha commesso l'infrazione nonché alla potenza e al tipo di veicolo guidato;
- 4) l'armonizzazione delle disposizioni del codice della strada con la disciplina concernente gli illeciti penali e amministrativi di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che hanno effetti anche sulla sicurezza della circolazione stradale;
- 5) la revisione della disciplina in materia di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada, tenuto conto anche degli esiti delle relazioni predisposte dagli enti locali sulla destinazione dei proventi delle sanzioni derivanti dalla violazione dei limiti di velocità, al fine di assicurarne l'utilizzo prioritario per gli interventi destinati alla riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale;
- g) semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali, anche prevedendo una disciplina semplificata per eventuali atti di preavviso di accertamento e conseguenti pagamenti, al fine di ridurre gli oneri a carico dei cittadini e della pubblica amministrazione, assicurando una notificazione tempestiva, con particolare riferimento all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione;
- h) revisione della disciplina in materia di solidarietà delle obbligazioni di pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, con particolare riguardo alle ipotesi di noleggio di veicoli senza conducente, prevedendo procedure semplificate che tengano conto dei diversi interessi dei soggetti interessati, ferma restando, comunque, la necessità di assicurare il pagamento della sanzione, anche mediante la semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni;
- i) revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e ridefinizione organica della disciplina dei veicoli, comprendendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale, al fine di perseguire l'obiettivo della sicurezza della circolazione e di prevenire gli incidenti stradali, individuando sistemi di identificazione dei medesimi veicoli e rendendo obbligatorio l'uso di sistemi di protezione personale, tra cui l'obbligo di utilizzo del giubbotto riflettente salvavita;

l) adozione di misure per la tutela dell'utenza vulnerabile della strada, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica, da attuare anche attraverso:

1) la revisione delle regole che disciplinano le caratteristiche tecniche e la modalità di circolazione dei velocipedi, delle biciclette a pedalata assistita, dei cicli a propulsione e dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;

2) la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali, anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui guard rail ove prevista, e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori dei veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale, secondo quanto previsto alla lettera t);

3) la definizione delle norme di circolazione per veicoli atipici;

m) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, con l'obiettivo della massima semplificazione delle procedure;

n) riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari, compresi quelli autostradali, e delle condizioni di particolare necessità e urgenza connessi all'attivazione dei predetti servizi ausiliari;

o) riordino della disciplina per l'uso, limitatamente all'espletamento dei servizi urgenti di istituto, dei dispositivi acustici supplementari di allarme e dei dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante;

p) 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;

q) 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;

r) 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;

s) previsione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete autostradale nel periodo invernale, in presenza di manifestazioni atmosferiche di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare, attribuendo, esclusivamente in tal caso, all'ente proprietario o al concessionario di autostrade la facoltà di imporre l'utilizzo di pneumatici invernali o, in alternativa, di appositi dispositivi supplementari di aderenza per gli pneumatici, ove non sia possibile garantire

l) adozione di misure per la tutela dell'utenza vulnerabile della strada, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica, da attuare anche attraverso:

1) la revisione delle regole che disciplinano le caratteristiche tecniche e la modalità di circolazione dei velocipedi, delle biciclette a pedalata assistita, dei cicli a propulsione e dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;

2) la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali, anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui guard rail ove prevista, e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori dei veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale, secondo quanto previsto alla lettera t);

3) la definizione delle norme di circolazione per veicoli atipici;

m) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, con l'obiettivo della massima semplificazione delle procedure;

n) riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari, compresi quelli autostradali, e delle condizioni di particolare necessità e urgenza connessi all'attivazione dei predetti servizi ausiliari;

o) riordino della disciplina per l'uso, limitatamente all'espletamento dei servizi urgenti di istituto, dei dispositivi acustici supplementari di allarme e dei dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante;

p) 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;

q) 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;

r) 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;

s) previsione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete autostradale nel periodo invernale, in presenza di manifestazioni atmosferiche di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare, attribuendo, esclusivamente in tal caso, all'ente proprietario o al concessionario di autostrade la facoltà di imporre l'utilizzo di pneumatici invernali o, in alternativa, di appositi dispositivi supplementari di aderenza per gli pneumatici, ove non sia possibile garantire

adeguate condizioni di sicurezza mediante il ricorso a soluzioni alternative;

t) 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, anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui guard rail ove prevista;

u) semplificazione, con finalità di snellimento degli adempimenti richiesti all'utente, delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, l'installazione di dispositivi atti a migliorare la visibilità diretta degli utenti vulnerabili della strada dal posto di guida riducendo gli angoli morti e la sistemazione del carico sui veicoli, ivi comprese le strutture amovibili per il trasporto di bagagli, biciclette, sci e attrezzature sportive;

v) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, nella prospettiva della riduzione degli adempimenti richiesti all'utente;

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

aa) razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida dei veicoli, con semplificazione delle procedure e coordinamento delle competenze dei vari soggetti intervenienti, garantendo la tutela degli interessi coinvolti e in particolare della sicurezza individuale e collettiva, anche assicurando un'adeguata attività formativa, anche con l'ausilio di simulatori di guida e con riferimento, tra l'altro, all'attività di primo soccorso;

bb) riordino e semplificazione della disciplina relativa alla conferma di validità della patente di guida per conducenti con disabilità, diabetici e affetti da patologie neurologiche;

cc) riordino e semplificazione della composizione delle commissioni mediche locali, anche mediante l'eventuale svolgimento delle funzioni da parte di centri sanitari privati, purché già riconosciuti da enti pubblici e sottoposti al controllo del Ministero della salute;

dd) determinazione del termine temporale minimo di permanenza nel territorio italiano dei veicoli immatricolati all'estero decorso il quale il proprietario del veicolo deve provvedere a stipulare un contratto di assicurazione adeguato in conformità all'ordinamento nazionale;

ee) modifica della disciplina degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero, condotti sul territorio nazionale da soggetto avente residenza anagrafica in Italia non coincidente con l'intestatario del veicolo stesso, determinando l'arco temporale minimo di permanenza nel territorio italiano decorso il quale il proprietario del veicolo deve immatricolarlo in conformità all'ordinamento nazionale.

adeguate condizioni di sicurezza mediante il ricorso a soluzioni alternative;

t) 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, anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui guard rail ove prevista;

u) semplificazione, con finalità di snellimento degli adempimenti richiesti all'utente, delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, l'installazione di dispositivi atti a migliorare la visibilità diretta degli utenti vulnerabili della strada dal posto di guida riducendo gli angoli morti e la sistemazione del carico sui veicoli, ivi comprese le strutture amovibili per il trasporto di bagagli, biciclette, sci e attrezzature sportive;

v) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, nella prospettiva della riduzione degli adempimenti richiesti all'utente;

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

aa) razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida dei veicoli, con semplificazione delle procedure e coordinamento delle competenze dei vari soggetti intervenienti, garantendo la tutela degli interessi coinvolti e in particolare della sicurezza individuale e collettiva, anche assicurando un'adeguata attività formativa, anche con l'ausilio di simulatori di guida e con riferimento, tra l'altro, all'attività di primo soccorso;

bb) riordino e semplificazione della disciplina relativa alla conferma di validità della patente di guida per conducenti con disabilità, diabetici e affetti da patologie neurologiche;

cc) riordino e semplificazione della composizione delle commissioni mediche locali, anche mediante l'eventuale svolgimento delle funzioni da parte di centri sanitari privati, purché già riconosciuti da enti pubblici e sottoposti al controllo del Ministero della salute;

dd) determinazione del termine temporale minimo di permanenza nel territorio italiano dei veicoli immatricolati all'estero decorso il quale il proprietario del veicolo deve provvedere a stipulare un contratto di assicurazione adeguato in conformità all'ordinamento nazionale;

ee) modifica della disciplina degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero, condotti sul territorio nazionale da soggetto avente residenza anagrafica in Italia non coincidente con l'intestatario del veicolo stesso, determinando l'arco temporale minimo di permanenza nel territorio italiano decorso il quale il proprietario del veicolo deve immatricolarlo in conformità all'ordinamento nazionale.

4. Il Governo è autorizzato ad adottare, **entro il termine di un anno dalla data di entrata in vigore dell'ultimo dei decreti legislativi di cui al comma 1**, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi di cui ai commi 2 e 3, **uno o più regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per la modifica della disciplina prevista dal codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**, dal regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, **e dalle altre norme di settore vigenti, nelle seguenti materie:**

- a) caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità, con introduzione di disposizioni volte a favorire il rilevamento delle violazioni delle prescrizioni in materia di circolazione dei veicoli a pieno carico e di trasporto di merci pericolose;
- b) disciplina della massa limite e della sagoma limite dei carichi sporgenti trasportati dai veicoli adibiti all'autotrasporto;
- c) aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme 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) per le nuove installazioni delle lanterne semaforiche, previsione di una adeguata regolamentazione della durata minima della luce gialla semaforica, comprendente altresì l'apposizione di dispositivi per la visualizzazione del tempo residuo di accensione della luce;
- f) 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;
- g) introduzione e implementazione di dispositivi adeguati e tecnologicamente innovativi di segnalazione di emergenza stradale, al fine di salvaguardare la sicurezza degli utenti;
- h) introduzione e definizione, nella classificazione dei veicoli, dei veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e di persone;
- i) classificazione e utilizzazione dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, con particolare riferimento alle macchine agricole e operatrici, anche in relazione alla disciplina dell'Unione europea in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino, e disciplina della loro circolazione su strada, anche al fine di assicurare il coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente

4. Il Governo è autorizzato ad adottare, **in appositi allegati ai decreti legislativi di cui al comma 1**, nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui ai commi 2 e 3, **la disciplina riguardante le procedure e la normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti nonché la disciplina di cui al regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, nelle materie indicate al comma 3 nonché nelle seguenti materie:**

- a) caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità, con introduzione di disposizioni volte a favorire il rilevamento delle violazioni delle prescrizioni in materia di circolazione dei veicoli a pieno carico e di trasporto di merci pericolose;
- b) disciplina della massa limite e della sagoma limite dei carichi sporgenti trasportati dai veicoli adibiti all'autotrasporto;
- c) aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme 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) per le nuove installazioni delle lanterne semaforiche, previsione di una adeguata regolamentazione della durata minima della luce gialla semaforica, comprendente altresì l'apposizione di dispositivi per la visualizzazione del tempo residuo di accensione della luce;
- f) 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;
- g) introduzione e implementazione di dispositivi adeguati e tecnologicamente innovativi di segnalazione di emergenza stradale, al fine di salvaguardare la sicurezza degli utenti;
- h) introduzione e definizione, nella classificazione dei veicoli, dei veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e di persone;
- i) classificazione e utilizzazione dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, con particolare riferimento alle macchine agricole e operatrici, anche in relazione alla disciplina dell'Unione europea in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino, e disciplina della loro circolazione su strada, anche al fine di assicurare il coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente

<p>normativa dettata dall'ordinamento europeo in materia di macchine;</p> <p>l) procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici, e dei veicoli di interesse storico e collezionistico, di cancellazione dai pubblici registri dei veicoli soggetti a fermo amministrativo nonché di produzione delle targhe automobilistiche;</p> <p>m) riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e delle diramazioni e ogni forma di occupazione del suolo stradale;</p> <p>n) semplificazione e razionalizzazione della disciplina relativa alle autorizzazioni alla collocazione, sui veicoli, lungo le strade o in vista di esse, di mezzi pubblicitari, anche da parte delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale, con la previsione di congrui tempi di durata delle medesime e individuazione delle ipotesi nelle quali è possibile installare i predetti mezzi pubblicitari anche sui marciapiedi, nel rispetto delle esigenze di tutela della sicurezza della circolazione e di transito dei pedoni, anche a mobilità ridotta;</p> <p>o) disciplina dell'utilizzo di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive, per prevenire il danneggiamento o la perdita delle targhe originali;</p> <p>p) disciplina delle procedure di omologazione dei veicoli che tenga conto dell'innovazione nelle tecnologie del settore e delle ricerche nonché delle sperimentazioni nazionali e internazionali sui veicoli che adottano sistemi di guida automatizzata, al fine di valutare la possibilità che tali veicoli possano circolare e siano progressivamente introdotti sul mercato nazionale;</p> <p>q) disciplina del processo di trasformazione digitale esteso progressivamente a tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema nazionale integrato dei trasporti, di cui all'allegato «Connettere l'Italia» al Documento di economia e finanza 2017, e ad altre infrastrutture di completamento, tenuto conto che tutte le infrastrutture stradali, anche in ambito urbano, e i servizi di cui alla Piattaforma C-ITS, istituita dalla Commissione europea, interagiscono sempre più con i veicoli ad elevato livello di automazione e connessione che le percorrono;</p> <p>r) adeguamento della disciplina attuativa della legge 1° ottobre 2018, n. 117, recante introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi, in modo da garantire la piena e completa efficacia dei dispositivi antiabbandono anche attraverso la progressiva integrazione degli stessi con l'autoveicolo;</p> <p>s) aggiornamento delle modalità di valutazione della funzione uditiva per il conseguimento e il rinnovo della patente di guida tramite l'introduzione di un meccanismo di controllo strumentale.</p>	<p>normativa dettata dall'ordinamento europeo in materia di macchine;</p> <p>l) procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici, e dei veicoli di interesse storico e collezionistico, di cancellazione dai pubblici registri dei veicoli soggetti a fermo amministrativo nonché di produzione delle targhe automobilistiche;</p> <p>m) riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e delle diramazioni e ogni forma di occupazione del suolo stradale;</p> <p>n) semplificazione e razionalizzazione della disciplina relativa alle autorizzazioni alla collocazione, sui veicoli, lungo le strade o in vista di esse, di mezzi pubblicitari, anche da parte delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale, con la previsione di congrui tempi di durata delle medesime e individuazione delle ipotesi nelle quali è possibile installare i predetti mezzi pubblicitari anche sui marciapiedi, nel rispetto delle esigenze di tutela della sicurezza della circolazione e di transito dei pedoni, anche a mobilità ridotta;</p> <p>o) disciplina dell'utilizzo di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive, per prevenire il danneggiamento o la perdita delle targhe originali;</p> <p>p) disciplina delle procedure di omologazione dei veicoli che tenga conto dell'innovazione nelle tecnologie del settore e delle ricerche nonché delle sperimentazioni nazionali e internazionali sui veicoli che adottano sistemi di guida automatizzata, al fine di valutare la possibilità che tali veicoli possano circolare e siano progressivamente introdotti sul mercato nazionale;</p> <p>q) disciplina del processo di trasformazione digitale esteso progressivamente a tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema nazionale integrato dei trasporti, di cui all'allegato «Connettere l'Italia» al Documento di economia e finanza 2017, e ad altre infrastrutture di completamento, tenuto conto che tutte le infrastrutture stradali, anche in ambito urbano, e i servizi di cui alla Piattaforma C-ITS, istituita dalla Commissione europea, interagiscono sempre più con i veicoli ad elevato livello di automazione e connessione che le percorrono;</p> <p>r) adeguamento della disciplina attuativa della legge 1° ottobre 2018, n. 117, recante introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi, in modo da garantire la piena e completa efficacia dei dispositivi antiabbandono anche attraverso la progressiva integrazione degli stessi con l'autoveicolo;</p> <p>s) aggiornamento delle modalità di valutazione della funzione uditiva per il conseguimento e il rinnovo della patente di guida tramite l'introduzione di un meccanismo di controllo strumentale.</p>
	<p><b>4-bis. Il Governo è autorizzato ad adottare, in appositi allegati ai decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui ai commi 2 e 3, la disciplina di</b></p>

	riordino e aggiornamento degli atti normativi vigenti nelle materie di cui ai commi 3 e 4.
5. Le norme di legge che disciplinano le materie di cui al comma 4 sono abrogate con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al medesimo comma, che recano l'elenco delle norme abrogate.	<i>Abrogato</i>
6. Il Governo adotta, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, le disposizioni necessarie per coordinare il regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, 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.	6. Gli allegati di cui ai commi 4 e 4-bis possono essere abrogati e sostituiti con regolamenti adottati, rispettivamente, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, e dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400.
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 documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	<i>Abrogato</i>
Commi 8 e 9 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>