dossier

XIX Legislatura

Novembre 2026

Schema di decreto legislativo recante nuovo codice della strada

Atto del Governo n. 448

Senato della Repubblica

Camera dei deputati

Senato della Repubblica

SERVIZIO DEL BILANCIO
Tel. 06 6706 5790 – ✉ SBilancioCU@senato.it – 𝕏 @SR_Bilancio
Nota di lettura n. 434

Camera dei deputati

SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO
Tel. 06 6760 2174 / 9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it
Verifica delle quantificazioni n. 549

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio del bilancio del Senato della Repubblica.

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.

I N D I C E

PREMESSA 1

TITOLO I (*ARTICOLI 1-36*) DEI PRINCIPI GENERALI E DEGLI STRUMENTI TRASVERSALI, DELLE COMPETENZE E DEI SOGGETTI 1

CAPO I (*articoli 1-13*) DEI PRINCIPI GENERALI E DEGLI STRUMENTI TRASVERSALI 1

CAPO II (*articoli 14-20*) DELLE COMPETENZE 5

CAPO III (*articoli 21-25*) DELLA REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE 10

CAPO IV (*articoli 26-33*) DEI SERVIZI DI POLIZIA STRADALE E DELLE ATTIVITÀ AUSILIARIE. 11

CAPO V (*articoli 34-36*) DEROGHE 16

TITOLO II (*ARTICOLI 37-120*) DELLE NORME DI COMPORTAMENTO 17

CAPO I (*articoli 37-46*) DELLE REGOLE GENERALI DI USO E MANUTENZIONE DELLE STRADE 17

CAPO II (*articoli 47-60*) NORME DI CIRCOLAZIONE PER TUTTI GLI UTENTI. 19

CAPO III (*articoli 61-66*) NORME A TUTELA DEGLI UTENTI VULNERABILI .. 22

CAPO IV (*articoli 67-72*) REGOLE INDIVIDUALI DI COMPORTAMENTO PER LA TUTELA DELL'INCOLUMITÀ DEL SINGOLO E DELLA COLLETTIVITÀ.. 25

CAPO V (*articoli 73-75*) REGOLE DI CONDOTTA IN CASO DI SINISTRO O AVARIA DEL VEICOLO E DI COMPORTAMENTO VERSO UFFICIALI E AGENTI 28

CAPO VI (*articoli 76-87*) REGOLE DI CIRCOLAZIONE RELATIVE ALL'USO DEI VEICOLI 29

CAPO VII (*articoli 88-94*) REGOLARITÀ DELLA DOCUMENTAZIONE, DEI VEICOLI E CONTRAFFAZIONE 33

CAPO VIII (*articoli 95-100*) REGOLE RELATIVE AI TITOLI ABILITATIVI 36

CAPO IX (*articoli 101-111*) REGOLE DI COMPORTAMENTO PER L'AUTOTRASPORTO DI PERSONE E COSE 38

CAPO X (*articoli 112-117*) DELLE ATTIVITÀ INERENTI AI VEICOLI ED AI CONDUCENTI 42

CAPO XI (*articoli 118-120*) CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI, DELLE MACCHINE OPERATRICI E DELLE MACCHINE MOBILI NON STRADALI 44

TITOLO III (*ARTICOLI 121-158*) APPLICAZIONE SANZIONI AMMINISTRATIVE 45

CAPO I (*articoli 121-128*) SANZIONI AMMINISTRATIVE..... 45

CAPO II (*articoli 129-137*) SANZIONI AMMINISTRATIVE ACCESSORIE..... 56

CAPO III (*articoli 138-143*) DELL'ACCERTAMENTO E DELLA CONTESTAZIONE DELLE VIOLAZIONI. 61

CAPO IV (*articoli 144-148*) PAGAMENTO DELLE SANZIONI AMMINISTRATIVE PECUNIARIE E DESTINAZIONE PROVENTI 64

CAPO V (*articoli 149-153*) RIMEDI AMMINISTRATIVI E GIURISDIZIONALI. .. 68
CAPO VI (*articoli 154-158*) MISURE CAUTELARI. ... 70

TITOLO IV (*ARTICOLI 159-172*) DEI REATI ... 72
CAPO I (*articoli 159-165*) PRINCIPI GENERALI E SANZIONI AMMINISTRATIVE ACCESSORIE CONSEGUENTI A REATI ... 72
CAPO II (*articoli 166-172*) DEI REATI DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE ... 75

TITOLO V (*ARTICOLI 173-188*) DELLA PATENTE E DEGLI ALTRI TITOLI ABILITATIVI ALLA GUIDA ... 78
CAPI DA I A III DEI REQUISITI PER GUIDARE, DELLE PATENTI DI GUIDA E DELLE ESERCITAZIONI – DEL RILASCIO E DELLA CONFERMA DI VALIDITÀ DELLE PATENTI – DELLE AUTOSCUOLE ... 78

TITOLO VI (*ARTICOLI 189-253*) DEI VEICOLI ... 82
CAPI DA I A IV (*articoli 189-210*) DEI PRINCIPI GENERALI – DEI VEICOLI A MOTORE E LORO RIMORCHI DIVERSI DAI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI – DEI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI – DELLE MACCHINE OPERATRICI E DELLE MACCHINE MOBILI NON STRADALI ... 82
CAPO V (*articoli 211-219*) DELLE ALTRE TIPOLOGIE DI VEICOLI E DEGLI ALTRI DISPOSITIVI ... 85
CAPI VI E VII (*articoli 220-236*) DELL'IMMISSIONE IN CIRCOLAZIONE, DELL'IMMATRICOLAZIONE E DEI DATI IDENTIFICATIVI – DELLA REVISIONE DEI VEICOLI ... 87
CAPI DA VIII A XI (*articoli 237-253*) DELLE FORMALITÀ NECESSARIE PER IL TRASFERIMENTO DI PROPRIETÀ E INTESTAZIONE TEMPORANEA – DELLE FORMALITÀ NECESSARIE PER LA CESSAZIONE DEI VEICOLI – DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DI PROVA – DELLE DISPOSIZIONI SPECIALI ... 91

TITOLO VII (*ARTICOLI 254-276*) DELLE STRADE ... 94
CAPI DA I A VIII PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE DELLE STRADE – DELL'USO SPECIFICO DELLE STRADE – DELLA PUBBLICITÀ – DELLE AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI – DELLE PISTE E CORSIE CICLABILI – DELLA SEGNALETICA STRADALE – DELLE COMPETIZIONI SPORTIVE SULLA STRADA – DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI E DEI TRASPORTI IN CONDIZIONI DI ECCEZIONALITÀ ... 94

TITOLO VIII (*ARTICOLI 277-288*) USO DEI VEICOLI PER ATTIVITÀ DI AUTOTRASPORTO PERSONE E COSE ... 98
CAPI DA I A III ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI PERSONE – ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI COSE – DELLA LOCAZIONE DEI VEICOLI ... 98

TITOLO IX (*ARTICOLI 289-293*) DISPOSIZIONI FINALI ... 101
Articoli 289, 290, 292 e 293 *(Disposizioni finali)* ... 101
Articolo 291 *(Disposizioni sulla destinazione di proventi)* ... 104

INFORMAZIONI SUL PROVVEDIMENTO

Natura dell'atto:	Schema di decreto legislativo	
Atto del Governo n.	448	
Titolo breve:	Schema di decreto legislativo recante nuovo codice della strada	
Riferimento normativo:	Articolo 35, commi 1, 2 e 3, della legge 25 novembre 2024, n. 177	
Relazione tecnica (RT):	Presente	
	Senato	**Camera**
Commissione competente:	**5ª** (Bilancio) e **8ª** (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) *in sede consultiva* **2ª** (Giustizia) *in sede osservazioni*	*Assegnazione primaria*: **IX** Trasporti e **V** Bilancio e Tesoro

PREMESSA

Lo schema di decreto legislativo in esame (Atto del Governo n. 448) reca il nuovo codice della strada ed è adottato in attuazione della delega conferita dall'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177, 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».

Il provvedimento, corredato di relazione tecnica (RT), è composto di 293 articoli.

Nella presente Nota sono riportati sinteticamente i contenuti delle disposizioni dello schema di decreto che presentano profili di carattere finanziario e le informazioni fornite dalla relazione tecnica. Vengono quindi esposti gli elementi di analisi e le richieste di chiarimento considerati rilevanti ai fini di una verifica delle quantificazioni riportate nella relazione tecnica.

TITOLO I (*ARTICOLI 1-36*)
DEI PRINCIPI GENERALI E DEGLI STRUMENTI TRASVERSALI, DELLE COMPETENZE E DEI SOGGETTI

CAPO I (*ARTICOLI 1-13*)
DEI PRINCIPI GENERALI E DEGLI STRUMENTI TRASVERSALI

Il Capo I composto dagli articoli da 1 a 13 reca i principi generali e gli strumenti trasversali posti a fondamento della disciplina della circolazione stradale, con particolare riferimento all'ambito di applicazione del codice (art. 1), ai principi di libera circolazione (art. 2), precauzione (art. 3), responsabilità (art. 4), adeguatezza delle condotte (art. 5), solidarietà sociale (art. 6), sostenibilità e neutralità tecnologica (art. 7), nonché alla cultura della sicurezza stradale (art. 8), alla pianificazione (art. 10) e alle banche dati di settore (art. 11 e 12). In particolare:

- l'articolo 1 rinvia all'Allegato I.1, che raccoglie e sistematizza, ai fini dell'applicazione del codice, le definizioni relative ai titoli abilitativi alla guida, alla classificazione, all'omologazione, all'uso, alla destinazione, all'immatricolazione e alla cessazione dalla circolazione dei veicoli, alle strade e al traffico, alla pubblicità e all'applicazione delle norme di comportamento, nonché le ulteriori definizioni di carattere generale;
- l'articolo 9 disciplina i progetti educativi e formativi in materia di sicurezza stradale da realizzare presso le istituzioni scolastiche, mediante forme di collaborazione tra il Ministero dell'istruzione e del merito, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le altre amministrazioni individuate dal Titolo I, Capo II, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali e anche in collaborazione con l'Automobile Club d'Italia. Inoltre, si prevede la facoltà delle istituzioni scolastiche di stipulare apposite convenzioni con gli enti di cui all'articolo 148 per disciplinare lo svolgimento in collaborazione delle predette attività formative ed educative nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;
- l'articolo 10 disciplina gli strumenti di pianificazione della sicurezza stradale e della mobilità che vede coinvolti a vario titolo lo Stato, le regioni, le province e i comuni. Gli strumenti di pianificazioni previsti sono il Piano nazionale per la sicurezza stradale, il piano urbano del traffico, il Piano urbano di mobilità sostenibile;
- l'articolo 11 riordina gli archivi e le banche dati relativi a strade, veicoli e conducenti già esistenti presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le amministrazioni competenti. Le banche dati sono: l'archivio nazionale delle strade (ANS), l'archivio nazionale dei veicoli (ANV), l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, l'archivio dei titolari di patente rilasciata da uno Stato estero. In particolare, è previsto l'adeguamento dell'Archivio nazionale dei veicoli ai principi di interoperabilità e condivisione dei dati tra pubbliche amministrazioni, disciplinando sia l'accesso tramite la piattaforma digitale nazionale dati (PDND) sia l'erogazione di servizi specialistici della Motorizzazione non disponibili sulla piattaforma;
- l'articolo 12 conferma l'operatività presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del Registro delle agenzie telematiche (REAT), nell'ambito delle competenze già esercitate in materia di vigilanza sulle imprese di consulenza automobilistica. Viene altresì confermata una specifica clausola di neutralità finanziaria, prevedendo che alla gestione del Registro si provvede mediante le risorse disponibili a legislazione vigente.

La RT in merito al Capo I afferma che le disposizioni hanno carattere ricognitivo e programmatico e non introducono nuovi organismi, nuove strutture o ulteriori obblighi di spesa. Alla relativa attuazione si provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Nel dettaglio, la RT, con riferimento agli articoli da 1 a 8 sottolinea che le disposizioni non introducono nuovi procedimenti, strutture o funzioni ulteriori rispetto a quelle già previste dalla legislazione vigente e pertanto non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Invece per quanto riguarda l'Allegato 1 la RT evidenzia che il medesimo ha natura definitoria, ricognitiva e di coordinamento ordinamentale e pertanto, non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 9 la RT chiarisce che la previsione si colloca in linea di continuità con l'assetto già vigente nell'ordinamento, atteso che l'articolo 230 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, già contempla l'educazione stradale quale ambito di intervento formativo nelle scuole, individuando finalità, contenuti e modalità di collaborazione tra le amministrazioni interessate. La norma, pertanto, assume

carattere prevalentemente ricognitivo e di coordinamento sistematico nell'ambito del nuovo codice della strada, senza introdurre obblighi ulteriori suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In particolare, per la RT gli eventuali oneri connessi allo svolgimento delle attività formative ed educative sono posti a carico delle istituzioni scolastiche, le quali vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente nonché attraverso le risorse derivanti dai proventi a tal fine destinati dall'articolo 291, comma 7. La disposizione non prevede l'istituzione di nuovi organismi, strutture o procedure amministrative onerose, né introduce obblighi di spesa ulteriori rispetto a quelli già sostenibili nell'ambito della programmazione ordinaria delle attività scolastiche e amministrative.

Quanto alla possibilità per le istituzioni scolastiche di stipulare apposite convenzioni finalizzate alla destinazione di parte dei proventi derivanti dalla riscossione delle sanzioni amministrative alle attività formative ed educative, la RT evidenzia che tale previsione configura una mera facoltà e non un obbligo giuridico. In particolare, resta ferma la facoltà delle istituzioni scolastiche di stipulare apposite convenzioni con gli enti di cui all'articolo 148 per disciplinare lo svolgimento in collaborazione delle predette attività formative ed educative nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Tale facoltà costituisce una modalità ulteriore di finanziamento rispetto agli ordinari stanziamenti di bilancio e alle risorse derivanti dai proventi destinati ai sensi dell'articolo 291, comma 7. Alla luce delle modalità di finanziamento espressamente individuate dalla disposizione e della clausola di invarianza finanziaria prevista con riferimento alle convenzioni con gli enti di cui all'articolo 148, l'attuazione dell'articolo non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 10 la RT afferma che la disciplina degli strumenti di pianificazione della sicurezza stradale e della mobilità, sono riconducibili a funzioni già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle regioni e agli enti locali. L'aggiornamento dei piani, la raccolta e trasmissione dei dati e l'eventuale utilizzo di sistemi tecnologici rientrano nelle attività ordinarie degli enti competenti e non comportano obblighi di spesa a carico dello Stato. Alla relativa attuazione si provvede pertanto nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. In particolare, le disposizioni di cui ai commi 3 e 6, relative, rispettivamente, all'adozione del piano urbano del traffico (PUT) e del piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS), non introducono nuovi adempimenti o strumenti di programmazione ma si limitano a "riportare a sistema" quelli già esistenti e a chiarire i rapporti tra i due strumenti di pianificazione a disposizione degli enti locali.

Relativamente all'articolo 11 di riordino degli archivi e delle banche dati relativi a strade, veicoli e conducenti già esistenti presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le amministrazioni competenti, la RT chiarisce che le attività di raccolta, aggiornamento, interoperabilità e consultazione sono svolte mediante strutture,

piattaforme e personale disponibili a legislazione vigente. Gli eventuali servizi non disponibili tramite la Piattaforma Digitale Nazionale Dati (PDND) sono resi mediante convenzioni onerose e gli oneri relativi ai dispositivi di monitoraggio restano a carico degli enti proprietari. La disposizione si innesta su infrastrutture informative già operative e non richiede la costituzione di nuovi sistemi autonomi o l'acquisizione di ulteriori risorse, sicché non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 12 la RT specifica che la disposizione conferma l'operatività presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del Registro delle agenzie telematiche, nell'ambito delle competenze già esercitate in materia di vigilanza sulle imprese di consulenza automobilistica. Il comma 4 reca una specifica clausola di neutralità finanziaria, prevedendo che alla gestione del Registro si provvede mediante le risorse disponibili a legislazione vigente. Ne consegue che la disposizione non comporta l'istituzione di nuove strutture, né l'acquisizione di ulteriori dotazioni umane, strumentali o finanziarie.

In relazione all'articolo 13, contenente norme di rinvio, la RT afferma che trattandosi di disposizione di mero coordinamento normativo, priva di effetti organizzativi o procedimentali ulteriori rispetto alla disciplina richiamata, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, in via preliminare e con riferimento al complesso dello schema, composto di 293 articoli e di numerosi allegati, si osserva che il provvedimento è corredato di una relazione tecnica che afferma la neutralità finanziaria dell'intervento sulla base di argomentazioni di carattere prevalentemente qualitativo, riportando, con riferimento all'articolo 121, i soli dati storici relativi ai proventi delle sanzioni di competenza degli enti territoriali nel periodo 2019-2024, senza quantificare gli effetti differenziali delle modifiche introdotte, e che il prospetto riepilogativo non espone effetti. Lo schema, inoltre, non reca una clausola generale di invarianza finanziaria ma solo clausole di invarianza in specifici articoli né specifiche norme di copertura, restando fermo quanto disposto dall'articolo 35, comma 9, della legge n. 177 del 2024, ai sensi del quale dall'attuazione della delega non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, nonché quanto previsto dall'articolo 17, comma 2, della legge n. 196 del 2009, secondo cui i decreti legislativi che determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno sono emanati solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanzino le occorrenti risorse finanziarie.

Sul Titolo I, Capo I, preso atto dei chiarimenti forniti dalla RT, si formulano le seguenti osservazioni:

- articolo 9: andrebbero forniti chiarimenti circa la previsione di porre gli eventuali oneri connessi allo svolgimento delle attività formative ed educative a carico delle istituzioni scolastiche, le quali vi provvedono oltre che nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente anche attraverso

le risorse derivanti dai proventi a tal fine destinati dall'articolo 291, comma 7. In particolare, andrebbe assicurata la sostenibilità finanziaria della previsione di avvalersi delle risorse derivanti dai proventi a tal fine destinati dall'articolo 291, comma 7, chiarendo in che misura la rideterminazione delle sanzioni recata dal presente provvedimento incide sul gettito delle sanzioni per violazione del codice della strada e, di conseguenza, sul finanziamento delle attività formative ed educative a carico delle istituzioni scolastiche indicando anche il peso a carico dei bilanci delle predette istituzioni;

- articolo 11: in merito al riordino degli archivi e delle banche dati relativi a strade, veicoli e conducenti peraltro già esistenti presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le amministrazioni competenti, andrebbe chiarito se lo specifico adeguamento dell'Archivio nazionale dei veicoli ai principi di interoperabilità e condivisione dei dati tra pubbliche amministrazioni previsti dal Codice dell'amministrazione digitale, disciplinando sia l'accesso tramite la Piattaforma digitale nazionale dati (PDND) sia l'erogazione di servizi specialistici della Motorizzazione non disponibili sulla piattaforma, potrebbe comportare oneri non contemplati a legislazione vigente, indicando nell'eventualità le risorse da utilizzare allo scopo. Analogo chiarimento occorre fornire con riferimento all'istituzione dell'archivio dei titolari di patente rilasciata da uno Stato estero che attualmente opera come banca dati presso il Centro elaborazione dati (CED) del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Nulla da osservare sui restanti articoli.

CAPO II (*ARTICOLI 14-20*)
DELLE COMPETENZE

Il Capo II individua e razionalizza le competenze dei soggetti pubblici coinvolti nella regolazione della circolazione stradale. In particolare:

- l'articolo 14 individua e coordina le attribuzioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di organizzazione e regolamentazione della circolazione stradale, segnaletica, pianificazione del traffico, sicurezza stradale, disciplina dei limiti di velocità, prescrizioni tecniche relative alla costruzione e alla gestione delle strade, nonché ulteriori funzioni di indirizzo, vigilanza e intervento sostitutivo nei confronti degli enti proprietari delle strade e dei soggetti competenti. Nello specifico, al comma 2 viene introdotta una nuova procedura di rafforzamento del controllo documentale sui veicoli non coperti dall'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione, prevedendo a tal fine una attività a cadenza mensile da parte del MIT mentre a legislazione vigente tale attività è prevista genericamente come periodica;
- l'articolo 15 disciplina le competenze tecniche degli uffici della motorizzazione civile in materia di veicoli, titoli abilitativi e controlli specialistici confermando sostanzialmente l'assetto già vigente nel codice della strada e nella normativa di settore. La norma, tra l'altro, rinvia all'Allegato I.2 per la definizione degli accertamenti tecnici, le figure professionali preposte, con

i relativi requisiti, riproducendo e sistematizzando il contenuto della legge 1° dicembre 1986, n. 870;

- l'articolo 16 disciplina le competenze del Ministero dell'interno al quale compete il coordinamento dei servizi di polizia stradale da chiunque espletati. Le innovazioni rispetto alla normativa vigente si riferiscono, tra l'altro, alla previsione che per l'esercizio dei compiti di cui ai commi 1 e 2, organi e ausiliari di polizia stradale comunichino per via telematica, con cadenza trimestrale, i dati dei sinistri stradali da essi rilevati alla Prefettura territorialmente competente, secondo modalità stabilite dal Ministero. La mancata comunicazione rileva ai fini della responsabilità dirigenziale, anche per la retribuzione di risultato e il trattamento accessorio. Si inserisce all'interno del codice le funzioni del Centro di coordinamento nazionale denominato "Viabilità Italia", istituito presso il Ministero dell'interno, Dipartimento della pubblica sicurezza, Servizio Polizia Stradale con decreto del Ministro dell'interno 27 gennaio 2005. Si disciplinano i veicoli giacenti da oltre sei mesi. In particolare si prevede che il prefetto pubblichi ogni sei mesi l'elenco dei veicoli giacenti a seguito di sequestro amministrativo presso i soggetti individuati dal regolamento di cui all'articolo 289, corredato da un avviso ai proprietari e ai soggetti obbligati in solido sulla facoltà di assumerne la custodia entro trenta giorni, previo pagamento della sanzione eventualmente dovuta e delle somme spettanti al custode acquirente. Decorso il termine, i verbali di sequestro si intendono notificati e la prefettura - ufficio territoriale del governo trasferisce la proprietà dei veicoli al custode acquirente, che li aliena o li rottama. Il medesimo meccanismo si applica ai veicoli giacenti da oltre 6 mesi presso le depositerie di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 571. Per tali veicoli il prefetto, con cadenza semestrale, dispone il censimento, sentiti anche gli organi accertatori per quanto di competenza. La prefettura-ufficio territoriale del Governo informa dell'inutile decorso dei termini l'Agenzia del Demanio, che provvede a gestire tali veicoli. Rispetto alla normativa vigente non è più menzionato il fermo ed è aggiunta la rimozione. I veicoli sono dichiarati liberi dagli eventuali gravami e la somma ricavata dall'alienazione è depositata in un conto infruttifero, anziché «fruttifero» come previsto a normativa vigente;
- l'articolo 17 disciplina le competenze regionali e delle Province autonome in materia di limitazioni della circolazione, misure ambientali e competizioni sportive su strada;
- l'articolo 18 disciplina le competenze dei Comuni e delle Città metropolitane in materia di centri abitati, aree pedonali, ZTL, zone scolastiche, parcheggi, segnaletica e competizioni sportive;
- l'articolo 19 riordina le competenze degli enti proprietari o gestori delle infrastrutture stradali in materia di manutenzione, catasto, segnaletica, controlli tecnici, rilevazioni del traffico e autorizzazioni;
- l'articolo 20 individua le competenze di Prefetti, autorità aeroportuali e portuali e ulteriori autorità preposte alla regolazione della circolazione.

La RT afferma che **il Capo II** individua e razionalizza le competenze dei soggetti pubblici coinvolti nella regolazione della circolazione stradale, confermando attribuzioni già previste dall'ordinamento vigente e attuate mediante le strutture amministrative esistenti.

In merito all'articolo 14, la RT sottolinea che le previsioni contenute nel comma 1 si pongono, in larga parte, in continuità con l'assetto già vigente nel codice della strada e nella normativa di settore, provvedendo alla razionalizzazione e al coordinamento sistematico delle competenze ministeriali nell'ambito del nuovo codice, senza introdurre nuovi apparati amministrativi né ulteriori obblighi di spesa.

L’elemento innovativo rispetto al quadro vigente è rappresentato dal comma 2, che disciplina una procedura di rafforzamento del controllo documentale sui veicoli non coperti dall’assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione. Tale procedura si fonda sull’utilizzo delle banche dati centralizzate già disponibili e si affianca agli ordinari controlli su strada, consentendo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di svolgere, con cadenza mensile, le verifiche previste dall’articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. La previsione è volta a rafforzare l’efficacia dell’azione di contrasto alla circolazione dei veicoli privi di copertura assicurativa, attraverso un meccanismo preventivo di individuazione delle relative posizioni, comunicazione agli interessati e successiva regolarizzazione, nel rispetto delle garanzie procedimentali e della disciplina in materia di notificazione degli atti.

La RT chiarisce che la disciplina non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto le attività previste sono riconducibili alle competenze istituzionali già intestate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sono svolte mediante l’utilizzo delle infrastrutture informative e delle banche dati già esistenti, nonché con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. La procedura non comporta l’istituzione di nuovi uffici, organismi o strutture, né richiede l’acquisizione di ulteriori dotazioni strumentali. Gli eventuali adempimenti conseguenti ai controlli su strada restano affidati agli ordinari organi accertatori nell’ambito delle attribuzioni già previste dall’ordinamento. Conseguentemente, la disposizione presenta carattere procedimentale e non comporta effetti finanziari negativi per la finanza pubblica.

Con riferimento all’articolo 15, la RT evidenzia che le operazioni richieste dagli utenti, anche presso sedi esterne o in regime d'urgenza, sono poste a carico dei richiedenti e finanziate mediante versamento all'entrata e successiva riassegnazione ai pertinenti capitoli ministeriali. Il sistema opera, pertanto, in regime di autofinanziamento e non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Chiarisce poi che gli importi dovuti per le operazioni tecnico-amministrative di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e per le connesse attività di controllo, ispezione e vigilanza, nonché i compensi e i rimborsi spettanti al personale impiegato nelle relative operazioni saranno determinati con il regolamento di cui all’articolo 289 e che l’Allegato I.2 ha natura ricognitiva e di coordinamento.

Con riferimento all’articolo 16 la RT oltre a descrivere la norma afferma che l’intervento normativo si pone in larga parte in continuità con funzioni già esercitate dall’Amministrazione dell’interno nell’ambito dell’ordinamento vigente e mediante strutture, uffici e apparati organizzativi già esistenti, provvedendo tuttavia a ricondurre in modo organico nel nuovo codice della strada previsioni e funzioni oggi disciplinate anche in fonti di rango secondario o in atti amministrativi di organizzazione. In particolare, rispetto al vigente assetto normativo, la disposizione provvede, anzitutto, a riportare nel codice la previsione relativa alle funzioni di coordinamento dei servizi di polizia stradale, attualmente contenuta, in modo non pienamente coerente con il sistema

delle fonti, nell'articolo 22 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada. Tale scelta risponde all'esigenza di collocare nel testo legislativo primario la disciplina delle funzioni amministrative fondamentali e dei relativi poteri di indirizzo e coordinamento, assicurando maggiore certezza del quadro regolatorio.

La RT evidenzia che sotto il profilo finanziario, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le attività di coordinamento, indirizzo, raccolta dati, supporto tecnico-operativo e gestione delle emergenze viarie sono svolte dal Ministero dell'interno, dai Prefetti, dal Servizio Polizia Stradale, dai Compartimenti e dagli uffici territoriali competenti nell'ambito delle rispettive competenze istituzionali e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. La raccolta telematica dei dati dell'incidentalità avviene mediante modalità organizzative e informative ordinarie, senza necessità di istituire nuove banche dati, strutture o procedure onerose. Parimenti, la previsione relativa a Viabilità Italia non istituisce un nuovo organismo, ma codifica funzioni già attribuite e svolte sulla base della disciplina vigente. Quanto alle procedure previste dai commi 7 e 8, gli adempimenti relativi al censimento dei veicoli, alla predisposizione e pubblicazione degli elenchi e alla gestione delle relative procedure sono attribuiti alle Prefetture, all'Agenzia del demanio e agli altri soggetti già competenti secondo la disciplina richiamata dalla disposizione. Il sistema contempla, inoltre, il pagamento da parte dei soggetti interessati delle somme dovute per la custodia e disciplina espressamente la destinazione delle somme ricavate dall'alienazione dei veicoli mediante deposito presso la tesoreria dello Stato. La disciplina è pertanto volta anche alla definizione delle giacenze e dei relativi rapporti economici, secondo le procedure stabilite dalla disposizione e dalla normativa da essa richiamata. Ne consegue che la disposizione ha carattere organizzativo e di coordinamento e non comporta effetti finanziari negativi per la finanza pubblica.

In merito all'articolo 17 la RT afferma che gli adempimenti previsti rientrano nelle funzioni programmatorie e autorizzatorie già esercitate dagli enti territoriali, senza trasferimenti statali né istituzione di nuovi organi. Alla relativa attuazione provvedono pertanto le Regioni e le Province autonome nell'ambito della propria autonomia organizzativa e finanziaria e delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Relativamente all'articolo 18 la RT chiarisce che le attività ivi previste costituiscono espressione delle ordinarie competenze amministrative e di polizia locale e sono esercitate nell'ambito della rispettiva autonomia organizzativa e finanziaria, senza previsione di trasferimenti statali o di obblighi di spesa aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

In relazione all'articolo 19 la RT evidenzia che le attività sono già poste a carico degli enti competenti; restano altresì a carico dei soggetti interessati gli oneri per sottoservizi, interventi sostitutivi e segnaletica privata. In particolare, l'attività di rimozione svolta dal Comune dei rifiuti anche pericolosi, in coordinamento con gli enti proprietari e gestori della strada, risulta già prevista dall'articolo 192 del decreto legislativo n. 152 del 2006. La disposizione si limita, quindi, a ricomporre e coordinare attribuzioni già

previste dall'ordinamento e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 20 la RT sottolinea che la norma ha carattere organizzativo e ricognitivo e non introduce nuove funzioni operative, nuovi organismi o nuovi o maggiori incrementi di spesa; le relative attività sono pertanto svolte dalle autorità competenti nell'ambito delle attribuzioni e delle risorse già disponibili.

Al riguardo, in merito all'articolo 14, pur prendendo atto di quanto asserito dalla RT che le norme si pongono, in larga parte, in continuità con l'assetto già vigente nel codice della strada e nella normativa di settore e che le attività previste sono riconducibili alle competenze istituzionali già intestate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e sono svolte mediante l'utilizzo delle infrastrutture informative e delle banche dati già esistenti, nonché con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, appare comunque utile chiarire se la previsione di cui al comma 2 di cadenzare mensilmente da parte del MIT le verifiche previste dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, anziché effettuarle periodicamente, come previsto a legislazione vigente, senza termini precisi, possa determinare un aggravio delle predette attività indicando in tal caso quali risorse potranno essere utilizzate per farvi fronte.

In relazione all'articolo 15 non si formulano osservazioni, tenuto conto che le spese derivanti dalle attività ivi previste sono poste a carico dei richiedenti.

Con riferimento all'articolo 16, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT, andrebbero forniti ulteriori elementi di delucidazioni circa eventuali risvolti onerosi relativi alla previsione innovativa che gli organi e ausiliari di polizia stradale comunichino per via telematica, con cadenza trimestrale, i dati dei sinistri stradali da essi rilevati alla Prefettura territorialmente competente. Inoltre, andrebbe chiarito se in merito alla pubblicazione da parte del prefetto ogni sei mesi dell'elenco dei veicoli giacenti a seguito di sequestro amministrativo, la previsione di corredare l'elenco con un avviso ai proprietari e ai soggetti obbligati in solido sulla facoltà di assumerne la custodia entro trenta giorni, non comporti tipologie onerose di comunicazione agli interessati. Inoltre, dato che finora i proventi delle alienazioni erano depositati in un conto fruttifero presso la Tesoreria dello Stato mentre la norma in esame ne prevede il deposito in un conto infruttifero, andrebbero chiariti gli effetti in termini di fabbisogno corrispondente ai minori interessi incassati.

Relativamente all'articolo 17, tenuto conto che gli adempimenti previsti rientrano nelle funzioni programmatorie e autorizzatorie già esercitate dagli enti territoriali, così come sottolineato dalla RT, non si formulano osservazioni.

In relazione all'articolo 18, considerato che le attività assegnate ai Comuni rientrano nelle ordinarie competenze amministrative e di polizia locale e sono esercitate nell'ambito della rispettiva autonomia organizzativa e finanziaria, così come evidenziato dalla RT, non si hanno osservazioni da formulare.

Con riferimento agli articoli 19 e 20, tenuto conto delle precisazioni fornite dalla RT, non si formulano osservazioni.

CAPO III (*ARTICOLI 21-25*)
DELLA REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE

Il Capo III, costituito dagli articoli da 21 a 25, disciplina gli strumenti e i procedimenti di regolazione della circolazione stradale, confermando competenze già attribuite a Comuni, Prefetture, enti proprietari o gestori delle strade e altre amministrazioni pubbliche. In particolare:

- l'articolo 21 disciplina, in linea di continuità con l'articolo 5 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada e con l'articolo 4 del medesimo codice, criteri, effetti e modalità di delimitazione dei centri abitati ai fini della ripartizione delle competenze sulla circolazione e sulla gestione delle infrastrutture;
- l'articolo 22 disciplina forma, efficacia e pubblicità dei provvedimenti di regolazione della circolazione in linea di continuità con l'assetto normativo vigente;
- l'articolo 23 disciplina, in linea di continuità con l'articolo 5 del regolamento attuativo del codice della strada e articoli 5, 6, 7 e 35 del medesimo codice, i poteri del Prefetto e degli enti proprietari o gestori delle strade in materia di sospensione, limitazione e regolazione della circolazione fuori dai centri abitati, incluse corsie riservate, pneumatici invernali e zone a traffico limitato territoriali;
- l'articolo 24, in linea di continuità con l'articolo 7 del codice della strada e con l'articolo 6 del medesimo codice, attribuisce ai Comuni la regolazione della circolazione nei centri abitati, incluse corsie ciclabili, ZTL, zone scolastiche, sistemi di accesso e tariffazione;
- l'articolo 25 riordina la disciplina della sosta, della fermata e dei parcheggi, razionalizzando i poteri attribuiti ai soggetti competenti in materia di divieti, limitazioni, aree di sosta, parcheggi a pagamento, stalli riservati, aree per veicoli elettrici, autocaravan e monopattini, nonché sistemi di controllo della durata della sosta.

La RT con riferimento all'intero Capo afferma che le attività previste sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In merito all'articolo 21 la RT evidenzia che gli adempimenti relativi a deliberazioni, pubblicazione e cartografia rientrano nelle ordinarie funzioni di Comuni ed enti proprietari delle strade e non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 22 la RT sottolinea che trattandosi di disciplina procedimentale, riferita ad attività già svolte dagli uffici competenti non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In relazione all'articolo 23 di regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati, la RT afferma che l'eventuale impiego di sistemi di controllo degli accessi, dispositivi telematici, segnaletica o ulteriori strumenti tecnologici resta rimesso agli enti competenti nell'ambito delle risorse disponibili e non configura obblighi di acquisizione o finanziamento statale. La disposizione è pertanto attuata nell'ambito delle competenze e delle risorse già disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 24 di regolamentazione della circolazione nei centri abitati, la RT evidenzia che le misure hanno carattere facoltativo e rientrano nell'autonomia programmatoria e finanziaria degli enti territoriali; eventuali infrastrutture, segnaletica o sistemi tecnologici sono realizzati con risorse proprie, senza obblighi di finanziamento statale. Ne consegue che la disposizione non determina effetti finanziari negativi a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 25 di regolamentazione della sosta e dei parcheggi, la RT sottolinea che la disciplina si pone in linea di continuità con l'assetto vigente e riguarda attività già riconducibili alle competenze ordinarie degli enti proprietari o gestori delle strade e dei Comuni, nell'ambito delle rispettive funzioni di regolazione della circolazione, organizzazione della sosta, gestione della segnaletica e tutela della sicurezza urbana e stradale. Gli eventuali interventi infrastrutturali, organizzativi o tecnologici connessi all'istituzione, alla regolazione o alla gestione delle aree di sosta restano a carico degli enti competenti e sono realizzati nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza obblighi di finanziamento statale.

Quanto ai parcheggi e alle aree di sosta a pagamento, la disposizione conferma che i relativi proventi, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono vincolati alle finalità indicate dalla norma, e cioè all'installazione, costruzione, gestione e miglioramento dei parcheggi, al finanziamento del trasporto pubblico locale e al miglioramento della mobilità urbana, con particolare riguardo alle persone con disabilità, anche mediante interventi finalizzati all'accessibilità urbana, alla realizzazione, manutenzione e sviluppo tecnologico degli stalli riservati, nonché alla copertura delle spese di accertamento delle relative violazioni.

La disposizione, pertanto, non introduce nuove autorizzazioni di spesa né obblighi di trasferimento a carico dello Stato, ma si limita a riprodurre competenze, strumenti regolatori e vincoli di destinazione di entrate già riferibili agli enti titolari delle funzioni di gestione della strada e della sosta. Ne consegue che dall'attuazione dell'articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, tenuto conto che le disposizioni di cui al presente Capo recepiscono sostanzialmente la normativa vigente e che le attività e funzioni previste sono già riconducibili alle competenze ordinarie degli enti proprietari o gestori delle strade, dei Comuni e delle altre istituzioni interessate, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO IV (*ARTICOLI 26-33*)
DEI SERVIZI DI POLIZIA STRADALE E DELLE ATTIVITÀ AUSILIARIE.

Il Capo IV riordina la disciplina dei servizi di polizia stradale, delle attività ausiliarie e dei compiti funzionali all'accertamento delle violazioni e dei sinistri in linea di continuità con l'assetto normativo vigente. In particolare:

- l'articolo 26 individua, in linea con gli articoli 11 e 12 del codice della strada, i servizi di polizia stradale e ne disciplina il coordinamento, confermando funzioni già attribuite al Ministero dell'interno, agli organi di polizia e agli altri soggetti competenti. Tra l'altro è prevista la

promozione dell'impiego degli ausiliari di polizia stradale disciplinato dal successivo articolo 28 ed è prevista una clausola di invarianza finanziaria;

- l'articolo 27 individua, in linea con il vigente articolo 12 del codice della strada, gli organi e i soggetti competenti allo svolgimento dei servizi di polizia stradale, disciplinandone l'ambito di operatività, i limiti territoriali e funzionali, nonché le condizioni per l'esercizio delle relative attribuzioni. Tra l'altro si prevede che l'esercizio delle funzioni e dei compiti correlati all'esecuzione dei servizi di polizia stradale previsti dal presente codice spetta anche al personale che dipende da Ispettorato Nazionale del Lavoro, in relazione ai compiti di istituto nonché degli Ispettorati del lavoro della Regione Siciliana e delle Province Autonome di Bolzano e Trento, in relazione ai compiti di istituto, e alle specifiche competenze e attribuzioni. Inoltre, si prevede che per la regolazione del traffico e la tutela e il controllo sull'uso delle strade possono essere effettuati dal personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle società di gestione delle autostrade e altre strade in concessione. Inoltre, nell'ambito della scorta e dell'attuazione dei servizi diretti ad assicurare la marcia delle colonne militari è prevista la specifica funzione di accertamento delle violazioni, in luogo della mera segnalazione, da parte degli ufficiali, sottufficiali e militari di truppa delle Forze armate, appositamente qualificati con specifico attestato rilasciato dall'autorità militare competente;
- l'articolo 28 disciplina, in linea con le previsioni del vigente codice della strada (articoli 9, 12 e 12-*bis*), la figura degli ausiliari di polizia stradale, individuando i soggetti cui possono essere affidati compiti ausiliari di regolazione, scorta tecnica, accertamento e rilevazione dei sinistri. Tra l'altro si prevede che nel caso di servizi ausiliari affidati a dipendenti di imprese o associazioni private, gli oneri relativi alla formazione, all'abilitazione e allo svolgimento dei servizi restano a carico delle imprese o associazioni di appartenenza, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;
- l'articolo 29 disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, i poteri funzionali allo svolgimento dei servizi di polizia stradale, tra cui controlli documentali, ispezioni, rilievi, verifiche tecniche, pesature, accesso alle banche dati e rimozione dei veicoli. Tra l'altro è previsto che gli organi di polizia stradale possono accedere gratuitamente all'Archivio Nazionale dei Veicoli e all'Anagrafe Nazionale degli abilitati alla guida nonché a tutte le altre banche dati o archivi, gestiti da pubbliche amministrazioni;
- l'articolo 30 disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le attività di regolazione del traffico, scorta e tutela della strada, incluso l'eventuale impiego di veicoli e dispositivi supplementari. In particolare, i poteri di segnalazione oggi previsti dall'articolo 43 per gli organi di polizia stradale sono stati estesi agli ausiliari al fine di consentire loro l'esercizio delle funzioni di regolazione del traffico e di scorta tecnica;
- l'articolo 31 disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le attività di rilevazione dei sinistri stradali, riconducibili ai compiti ordinari degli organi di polizia stradale;
- l'articolo 32 disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, gli accertamenti alcolemici e tossicologici sui conducenti, confermando procedure già previste e svolte dagli organi di polizia e dalle strutture sanitarie pubbliche o accreditate competenti;
- l'articolo 33 disciplina la segnalazione delle situazioni di pericolo da parte degli organi di polizia stradale, degli ausiliari e dei soggetti operanti presso gli enti proprietari o gestori delle strade.

La RT afferma che le disposizioni del Capo IV hanno carattere ricognitivo e sono attuate dalle amministrazioni competenti con le risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In merito all'articolo 26 riguardante i servizi di polizia stradale e coordinamento dei servizi, la RT evidenzia che l'eventuale impiego di ausiliari previsto come facoltà al

comma 4 è stato inserito in attuazione del criterio di delega riguardante il potenziamento delle attività degli ausiliari ed è finalizzato alla razionalizzazione delle attività operative. Tale previsione non comporta nuove strutture o assunzioni e opera nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente, pertanto, dall'attuazione dell'articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 27 relativo agli organi di polizia stradale la RT chiarisce che tale disposizione si inserisce nel processo di riordino e riscrittura del codice della strada e riproduce, con gli opportuni adeguamenti di coordinamento sistematico, una disciplina in larga parte già presente nell'ordinamento vigente. La norma per la RT ha carattere prevalentemente ricognitivo, fermo restando l'inserimento di alcune precisazioni e integrazioni finalizzate a rendere più coerente ed effettivo l'esercizio delle funzioni di polizia stradale da parte dei soggetti già operanti nei rispettivi ambiti istituzionali.

Tra gli elementi innovativi rispetto al testo vigente assume rilievo la previsione della competenza generale del personale dell'Ispettorato del lavoro, in luogo della più circoscritta attribuzione già prevista dal decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, con riferimento ai controlli in materia di legislazione sociale dei conducenti professionali. La scelta è motivata dall'esigenza di assicurare la piena funzionalità dell'attività ispettiva svolta da tale personale, il quale, nell'espletamento dei compiti istituzionali connessi ai controlli sui veicoli e sui conducenti professionali, deve poter esercitare i necessari poteri di polizia stradale strumentali all'accertamento, ivi compresa, a titolo esemplificativo, la facoltà di intimare l'alt ai veicoli in circolazione. La previsione non attribuisce una nuova funzione amministrativa in senso sostanziale, ma consente l'esercizio coerente ed efficace di compiti ispettivi già previsti dall'ordinamento.

Ulteriore profilo di parziale novità è rappresentato dalla specifica attribuzione di competenze al personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle società di gestione delle autostrade e delle altre strade in concessione, limitatamente alle violazioni commesse e ai fatti verificatisi sulle infrastrutture di relativa competenza. Tale previsione è volta a garantire a detto personale l'esercizio delle funzioni proprie, in modo coerente con quanto già previsto per l'ANAS, le Regioni, le province e i comuni, assicurando uniformità di disciplina tra i diversi soggetti incaricati della gestione e vigilanza sulle infrastrutture stradali. La disposizione si pone, inoltre, in continuità con l'evoluzione normativa più recente, atteso che la legge 25 novembre 2024, n. 177, con riferimento alla cosiddetta disciplina della "*safety car*", ha già previsto la possibilità di attribuire funzioni di regolazione del traffico a soggetti appositamente abilitati.

La RT continua specificando che sotto il profilo finanziario, le integrazioni introdotte non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le attività richiamate rientrano nelle competenze istituzionali e nei compiti ordinariamente svolti dai soggetti interessati, nei limiti dell'effettivo servizio, del territorio di competenza e delle attribuzioni proprie dell'ente o dell'amministrazione di appartenenza. L'eventuale qualificazione del personale di cui al comma 3 avviene secondo modalità organizzative

definite con provvedimento amministrativo e nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente. Parimenti, l'attribuzione di competenze al personale delle società concessionarie opera entro il perimetro delle funzioni già connesse alla gestione e vigilanza delle infrastrutture affidate, senza comportare oneri a carico della finanza pubblica. Ne consegue che la disposizione ha natura ricognitiva e di coordinamento e non comporta effetti finanziari negativi per la finanza pubblica.

La RT, con riferimento all'articolo 28 concernente gli ausiliari di polizia stradale, afferma che le attività previste sono svolte da personale già operante presso amministrazioni, imprese, concessionari, associazioni o soggetti autorizzati; gli oneri di formazione, abilitazione e svolgimento dei servizi restano a carico dei soggetti interessati ove previsto. Non sono istituiti nuovi ruoli, né previste nuove assunzioni. Dalle disposizioni in esame, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Segnala, in particolare, la previsione contenuta al comma 4, la quale dispone che al personale abilitato possa essere affidata l'attività di rilevazione dei sinistri stradali sulle strade diverse dalle autostrade e dalle strade extra urbane principali, quando, nell'immediatezza dell'evento, risultano solo danni a cose o infrastrutture e non sono, comunque, denunciate lesioni personali. Tale attribuzione consentirà di favorire un più efficiente impiego di risorse umane e strumentali già disponibili, per lo Stato e per gli Enti locali, derivante dal disimpegno delle risorse umane e strumentali oggi impiegate per rilevare gli incidenti con solo danni a cose, che hanno una rilevanza esclusivamente privatistica e i cui oneri sono posti a carico degli utenti coinvolti nel sinistro che ne hanno fatto richiesta.

Con riferimento all'articolo 29 riguardante le funzioni e compiti strumentali all'esecuzione dei servizi di polizia stradale in generale, la RT segnala come elemento di novità il comma 3 che prevede una riformulazione del vigente articolo 402, comma 9, del regolamento del codice della strada finalizzata a chiarire che l'accesso all'Archivio Nazionale dei Veicoli e all'Anagrafe Nazionale degli abilitati alla guida sarà a titolo gratuito non solo per il Ministero dell'interno (come attualmente previsto) ma anche per tutte le altre amministrazioni che adesso provvedono al pagamento di un corrispettivo. L'accesso gratuito è connesso alla digitalizzazione dei documenti di guida e di circolazione, alla verifica della validità dei relativi documenti, nonché al regime di applicazione delle sanzioni amministrative accessorie che sono state semplificate con annotazione negli archivi in argomento.

Aggiunge che le attività rientrano nei compiti ordinari degli organi competenti; le spese di accertamento, pesatura, verifica e ripristino sono poste, ove previsto, a carico dei soggetti interessati. La disposizione è quindi attuata attraverso funzioni, procedure e risorse già disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 30 recante le funzioni e compiti relativi ai servizi di regolazione del traffico e di scorta, la RT afferma che la definizione delle caratteristiche tecniche mediante decreto ha natura tecnico-regolatoria. L'utilizzo di mezzi e

attrezzature resta rimesso alle amministrazioni e ai soggetti competenti nell'ambito delle risorse disponibili. Alla relativa attuazione si provvede pertanto nell'ambito delle dotazioni già in uso e delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per ciò che concerne l'articolo 31 regolante le funzioni e compiti relativi al rilievo di sinistri stradali, la RT sottolinea che le spese di rimozione e trasporto dei veicoli coinvolti restano a carico degli interessati. Gli adempimenti previsti sono pertanto svolti nell'ambito delle competenze già attribuite agli organi competenti e non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 32 recante funzioni e compiti relativi all'accertamento delle condizioni psico-fisiche dei conducenti, la RT afferma che le relative attività sono effettuate con dotazioni e risorse disponibili a legislazione vigente; le spese di recupero e trasporto dei veicoli restano a carico degli interessati. La disposizione non richiede l'istituzione di nuovi servizi, strutture o procedure onerose e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per quanto riguarda l'articolo 33 inerente all'attività di segnalazione dei pericoli la RT afferma che tali attività sono accessorie all'ordinaria gestione della sicurezza della circolazione e sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente. La norma si inserisce dunque nell'ambito delle funzioni già esercitate dai soggetti competenti e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, pur se la RT afferma che le disposizioni di cui al presente Capo hanno carattere ricognitivo e sono attuate dalle amministrazioni competenti con le risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, andrebbero fornite maggiori informazioni circa l'assenza di risvolti onerosi connessi:

- al potenziamento delle attività degli ausiliari, laddove tale attività è svolta da personale a carico di amministrazioni pubbliche;
- alla previsione che gli organi di polizia stradale possano accedere gratuitamente all'Archivio Nazionale dei Veicoli e all'Anagrafe Nazionale degli abilitati alla guida nonché a tutte le altre banche dati o archivi, gestiti da pubbliche amministrazioni. In tale ultimo caso andrebbe chiarito, in particolare, se la gratuità del servizio per tutti gli utenti previsti dalla presente norma, invece che per il solo Ministero dell'interno come previsto a legislazione vigente, possa determinare un aggravio di oneri per tutte quelle banche dati per le quali è previsto invece il pagamento di un corrispettivo.

CAPO V (*ARTICOLI 34-36*)
DEROGHE

Il Capo V disciplina regimi derogatori applicabili a veicoli e conducenti impiegati per finalità istituzionali, di sicurezza pubblica, difesa, soccorso, protezione civile e funzioni diplomatiche. In particolare:

- l'articolo 34, in linea con gli articoli 138 e 139 del vigente codice della strada, disciplina il regime speciale applicabile ai veicoli e ai conducenti delle Forze armate, degli organi di polizia, dei servizi antincendio, di soccorso e di protezione civile, confermando la competenza delle amministrazioni e degli enti interessati a provvedere direttamente agli accertamenti tecnici, all'immatricolazione, al rilascio dei documenti di circolazione, delle targhe e dei titoli abilitativi interni. Sono inoltre regolati la circolazione dei veicoli eccedenti i limiti ordinari di massa e dimensioni, il trasporto di materie radioattive e fissili speciali, la reimmatricolazione con targa civile dei veicoli alienati, la conversione delle abilitazioni conseguite in ambito istituzionale e il regime delle patenti di servizio. La norma chiarisce, altresì, gli effetti delle violazioni amministrative commesse nell'esecuzione di servizi istituzionali, escludendone, fuori dai casi penalmente rilevanti, l'incidenza sulla patente civile eventualmente posseduta dal conducente;
- l'articolo 35, in linea con l'articolo 177 del vigente codice della strada e con l'articolo 5-*bis* del decreto-legge n. 83 del 2002, disciplina l'uso dei dispositivi supplementari di allarme acustico e di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu da parte dei veicoli impiegati in servizi urgenti di istituto. In particolare, individua i soggetti autorizzati all'utilizzo di tali dispositivi, tra cui gli organi di polizia stradale, i servizi di soccorso ed emergenza sanitaria, antincendio e di protezione civile, il Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico, nonché ulteriori soggetti operanti in specifici servizi di soccorso o vigilanza. Si conferma altresì il regime derogatorio riconosciuto ai conducenti dei predetti veicoli durante l'espletamento di servizi urgenti, prevedendo che, quando siano utilizzati congiuntamente il dispositivo acustico supplementare e quello di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu, essi non siano tenuti all'osservanza degli obblighi, divieti e limitazioni relativi alla circolazione, ferma restando l'osservanza delle segnalazioni degli agenti del traffico e delle regole di comune prudenza e diligenza. È inoltre disciplinato, per determinate categorie di veicoli, l'uso dei dispositivi supplementari a luce blu anche in modalità non lampeggiante.
- l'articolo 36, in linea con l'articolo 131 del vigente codice della strada, disciplina il trattamento delle violazioni commesse da agenti diplomatici e consolari accreditati in Italia, nonché da altri soggetti che, nei limiti previsti dalle norme internazionali, godano delle relative immunità. La disposizione prevede che le violazioni accertate siano segnalate dagli uffici o comandi competenti al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale. Si regola inoltre la notificazione per via diplomatica delle violazioni, demandandola al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, a condizione di reciprocità e fatti salvi gli accordi speciali con le organizzazioni internazionali. In tal modo, la disposizione coordina l'applicazione della disciplina della circolazione stradale con il regime delle immunità diplomatiche e consolari previsto dal diritto internazionale.

La RT in merito all'intero Capo V afferma che le disposizioni hanno carattere ricognitivo e di coordinamento della disciplina vigente e sono attuate dalle amministrazioni interessate nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 34 riguardante i veicoli e conducenti delle Forze armate, di polizia, di protezione civile, di soccorso e antincendio, la RT afferma che le disposizioni

introdotte non istituiscono nuovi organismi, non comportano l'acquisizione di ulteriori dotazioni e non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 35 concernente la Circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli, la RT sottolinea che la disposizione ha carattere regolatorio e ricognitivo di funzioni e modalità operative già riconducibili ai soggetti istituzionali e agli enti interessati. Essa non impone l'acquisizione di nuovi mezzi o dispositivi, che restano nell'ambito delle dotazioni disponibili presso i soggetti autorizzati, né determina nuovi obblighi organizzativi o finanziari. Alla relativa attuazione si provvede pertanto nell'ambito delle risorse e delle dotazioni esistenti, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 36 riguardante gli agenti diplomatici e consolari, la RT chiarisce che le attività di segnalazione e notificazione per via diplomatica rientrano nelle competenze già esercitate dagli uffici accertatori e dal Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, mediante le procedure e le risorse disponibili a legislazione vigente. La disposizione ha pertanto carattere ricognitivo e procedimentale e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT e considerato che le disposizioni recepiscono sostanzialmente la normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

TITOLO II (*ARTICOLI 37-120*)
DELLE NORME DI COMPORTAMENTO

CAPO I (*ARTICOLI 37-46*)
DELLE REGOLE GENERALI DI USO E MANUTENZIONE DELLE STRADE

Il Capo I disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, gli obblighi degli utenti, dei proprietari frontisti e dei soggetti che utilizzano il demanio stradale, nonché le condizioni di uso delle infrastrutture, le fasce di rispetto, le occupazioni, gli accessi, la pubblicità, la manutenzione delle proprietà confinanti e la gestione dei veicoli abbandonati. In particolare:

- l'articolo 37 individua, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, i comportamenti vietati sulla strada e sulle relative pertinenze, a tutela della sicurezza della circolazione e della conservazione del patrimonio stradale;
- l'articolo 38, in linea con gli articoli 16 e 17 del vigente codice della strada, disciplina limitazioni e obblighi relativi alle fasce di rispetto fuori dai centri abitati;
- l'articolo 39, in linea con l'articolo 18 del vigente codice della strada, disciplina fasce di rispetto e vincoli urbanistico-viabilistici nei centri abitati;
- l'articolo 40, in linea con l'articolo 19 del vigente codice della strada, disciplina le distanze da rispettare per attività potenzialmente pericolose in prossimità delle strade;
- l'articolo 41, in linea con gli articoli 20, 21 e 27 del vigente codice della strada, regola occupazioni, lavori, depositi e cantieri sulle strade e pertinenze;
- l'articolo 42, in linea di continuità con la normativa vigente, disciplina le autorizzazioni relative ad accessi, diramazioni, pertinenze e attraversamenti della sede stradale;

- l’articolo 43, in linea con l’articolo 23 del vigente codice della strada, disciplina la pubblicità lungo le strade, sui veicoli e nelle pertinenze stradali;
- l’articolo 44, in linea con gli articoli 29, 30, 31, 32 e 33, del vigente codice della strada, disciplina gli obblighi manutentivi delle proprietà confinanti e la corretta gestione delle acque;
- l’articolo 45, in linea con l’articolo 38 del vigente codice della strada, individua gli obblighi di conformità della segnaletica installata da soggetti diversi dagli enti proprietari delle strade;
- l’articolo 46 disciplina la gestione dei veicoli abbandonati, incluse rimozione, custodia, demolizione, vendita o assegnazione per finalità sociali.

La RT in merito all’intero Capo I afferma che le disposizioni hanno carattere autorizzatorio e manutentivo e sono attuate dagli enti competenti nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Dal punto di vista finanziario, il Capo si caratterizza prevalentemente per contenuti ordinamentali, di prevenzione e di razionalizzazione di attività già attribuite agli enti proprietari delle strade, agli enti territoriali e agli organi di polizia stradale in linea di continuità con l’assetto normativo vigente.

Con riferimento all’articolo 37 concernente l’uso della strada ed atti vietati, la RT afferma che le attività di vigilanza e accertamento rientrano nelle competenze già attribuite agli organi di polizia stradale e agli enti proprietari delle strade e sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente, senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all’articolo 38 riguardante le fasce di rispetto fuori dai centri abitati, la RT evidenzia che gli adempimenti istruttori e autorizzatori restano in capo agli enti proprietari delle strade nell'ambito delle funzioni già esercitate e delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza introdurre nuovi procedimenti onerosi o obblighi di spesa aggiuntivi.

Relativamente all’articolo 39 riguardante le fasce di rispetto nei centri abitati, la RT evidenzia che le relative valutazioni rientrano nelle competenze ordinarie degli enti proprietari delle strade e degli uffici comunali competenti, senza richiedere l’istituzione di nuovi procedimenti, strutture o dotazioni finanziarie ulteriori.

Con riguardo all’articolo 40 relativo alle distanze da determinate costruzioni, la RT chiarisce che i pareri tecnici richiesti agli enti proprietari e al Corpo nazionale dei vigili del fuoco rientrano nelle attività istituzionali già svolte dai soggetti competenti e sono resi nell’ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In riferimento all’articolo 41 relativo all’occupazione del suolo stradale, la RT sottolinea che gli adempimenti autorizzatori e di vigilanza sono già esercitati dagli enti competenti, mentre i costi dei lavori, delle opere provvisionali, delle misure di sicurezza e del ripristino restano a carico dei richiedenti o dei soggetti responsabili, con conseguente esclusione di nuovi o maggiori oneri a carico delle amministrazioni pubbliche.

Con riferimento all’articolo 42 concernente gli accessi, diramazioni, pertinenze e attraversamenti della sede stradale, la RT evidenzia che le attività istruttorie restano in

capo agli enti proprietari delle strade nell'ambito delle competenze già esercitate, mentre le opere necessarie e gli eventuali adeguamenti restano integralmente a carico dei soggetti autorizzati, senza effetti onerosi per la finanza pubblica.

Per ciò che concerne l'articolo 43 in materia di pubblicità, la RT afferma che le attività autorizzatorie e di vigilanza sono svolte dagli enti proprietari, dagli enti locali e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i profili di competenza, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente; gli eventuali costi di installazione, adeguamento o rimozione dei mezzi pubblicitari restano a carico dei soggetti interessati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 44 recante obblighi dei proprietari confinanti e condotta delle acque, la RT specifica che gli interventi restano a carico dei proprietari e sugli aventi diritto, senza previsione di finanziamenti statali o nuovi oneri per gli enti proprietari delle strade.

Con riferimento all'articolo 45 recante obblighi connessi alla segnaletica, la RT evidenzia che la norma non determina effetti finanziari.

In relazione all'articolo 46 concernente la sosta o occupazione della sede stradale con veicoli che si considerano abbandonati, la RT chiarisce che le attività sono svolte da organi di polizia, enti proprietari e centri autorizzati nell'ambito delle procedure vigenti. Il recupero delle spese avviene secondo le procedure già previste dalla normativa vigente. La disciplina assicura pertanto la neutralità finanziaria dell'intervento, escludendo effetti onerosi strutturali a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT e considerato che le norme ripropongono sostanzialmente la normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO II (*ARTICOLI 47-60*)
NORME DI CIRCOLAZIONE PER TUTTI GLI UTENTI

Il Capo II, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, reca le regole generali di comportamento degli utenti della strada, con particolare riferimento a prudenza, divieti di circolazione, segnali, velocità, uso delle corsie, precedenze, manovre, dispositivi di sicurezza e categorie vulnerabili in linea di continuità con l'assetto normativo vigente. In particolare:

- l'articolo 47 introduce il principio generale di prudenza, in linea con gli articoli 15, 140 e 145 del vigente codice della strada, nonché gli obblighi di controllo del veicolo da parte del conducente;
- l'articolo 48, in linea con gli articoli 6, 7, 8, 175 e 176 del vigente codice della strada, individua le ipotesi di divieto o limitazione della circolazione. Non risulta riproposto per l'utente di autostrada a pedaggio sprovvisto del titolo di entrata, o che impegni gli impianti di controllo in maniera impropria rispetto al titolo in suo possesso, il calcolo del pedaggio da corrispondere considerando la più lontana stazione di entrata per la classe del suo veicolo, salvo prova contraria;
- l'articolo 49 conferma l'obbligo per gli utenti della strada di conformarsi alla segnaletica, alle segnalazioni degli agenti del traffico e ai provvedimenti urgenti adottati dal Sindaco o dal Prefetto per esigenze di sicurezza, fluidità della circolazione o tutela dell'incolumità pubblica;

- l’articolo 50 disciplina, in continuità con l’assetto vigente, le regole relative alla velocità dei veicoli, individuando i criteri di adeguamento della condotta alle condizioni della strada, del traffico e del veicolo, nonché i limiti massimi applicabili alle diverse categorie di strade e di mezzi;
- l’articolo 51, in linea con gli articoli 143, 144, 161 e 176 del vigente codice della strada, disciplina la collocazione dei veicoli, l’uso delle corsie e le modalità di circolazione;
- gli articoli da 52 a 57 riordinano, in linea di continuità con l’assetto vigente, un nucleo centrale delle regole di comportamento applicabili alla circolazione stradale, con l’obiettivo di rendere più organica e sistematica la disciplina delle manovre, delle precedenze, dell’uso dei dispositivi di segnalazione, del sorpasso, della distanza di sicurezza, della fermata e della sosta;
- l’articolo 58, in linea con l’articolo 164 del vigente codice della strada, disciplina le modalità di sistemazione e assicurazione del carico sui veicoli, nonché i limiti di sporgenza e le relative modalità di segnalazione;
- l’articolo 59, in linea con gli articoli 115, 169, 170 e 182 del vigente codice della strada, disciplina le modalità di conduzione dei veicoli e il trasporto di persone, animali e oggetti, con particolare riferimento a motocicli, ciclomotori, biciclette, monopattini elettrici e veicoli a motore;
- l’articolo 60, in linea con gli articoli 183 e 184 del vigente codice della strada disciplina la circolazione su strada degli animali, degli armenti, delle greggi e dei veicoli a trazione animale, individuando obblighi di conduzione, vigilanza e segnalazione.

La RT in merito all’intero Capo II afferma che le disposizioni hanno natura prevalentemente precettiva e comportamentale e sono attuate nell'ambito delle funzioni di controllo già esercitate dagli organi competenti, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con riferimento all’articolo 47 recante l’obbligo di prudenza nel controllo del veicolo, la RT sottolinea che la norma dispone obblighi comportamentali e non attribuisce nuove funzioni amministrative; le eventuali attività di vigilanza restano affidate agli organi già competenti nell’ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

In relazione all’articolo 48 concernente i divieti di circolazione, la RT specifica che le attività di controllo e l'eventuale apposizione o adeguamento della segnaletica rientrano nelle competenze già attribuite agli enti e agli organi competenti e sono svolte nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In riferimento all’articolo 49 inerente ai comportamenti in presenza dei segnali stradali e i provvedimenti urgenti del Sindaco o del Prefetto, la RT chiarisce che la disposizione ha natura essenzialmente precettiva e regolatoria, in quanto incide sui comportamenti degli utenti e sull’efficacia delle prescrizioni già adottabili dalle autorità competenti nell’ambito delle rispettive attribuzioni. La norma non introduce nuovi procedimenti amministrativi, nuovi apparati organizzativi o ulteriori obblighi di spesa, ma si limita a coordinare e confermare regole di comportamento e poteri già riconducibili alla disciplina vigente. Ne consegue che dall’attuazione dell’articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all’articolo 50 di regolazione della velocità e dei limiti di velocità, la RT evidenzia che si tratta di prescrizioni direttamente rivolte agli utenti della strada,

aventi natura comportamentale e di sicurezza. Le attività di vigilanza e accertamento delle relative violazioni restano affidate agli organi già competenti, nell'ambito delle funzioni ordinariamente esercitate e con gli strumenti previsti dalla disciplina vigente, senza nuovi apparati organizzativi, ulteriori dotazioni obbligatorie o nuovi oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 51 afferente alla posizione dei veicoli sulla carreggiata e all'impiego delle corsie, la RT afferma che la norma disciplina obblighi comportamentali ed eventuali adeguamenti regolatori o segnaletici restano rimessi agli enti competenti nell'ambito delle risorse disponibili. La relativa attuazione non richiede nuove strutture, dotazioni o finanziamenti aggiuntivi e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per quanto riguarda gli articoli da 52 a 57 che disciplinano la precedenza alle intersezioni ai passaggi a livello o negli altri casi di conflitto tra flussi di veicoli, l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva, di illuminazione e di segnalazione acustica, le manovre durante la circolazione, il sorpasso, la distanza di sicurezza e la fermata e sosta, la RT sottolinea che, per i profili finanziari, le disposizioni sono volte al coordinamento sistematico di regole già riconducibili alla disciplina della circolazione stradale. Esse si rivolgono direttamente agli utenti della strada e non comportano l'istituzione di nuovi organismi, l'attivazione di nuovi procedimenti amministrativi onerosi, l'acquisizione obbligatoria di ulteriori dotazioni strumentali o l'attribuzione di nuove funzioni alle amministrazioni pubbliche. Le attività di vigilanza, controllo e accertamento delle eventuali violazioni restano affidate agli organi già competenti nell'ambito delle funzioni ordinariamente esercitate e con le risorse disponibili a legislazione vigente; pertanto, dall'attuazione degli articoli non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 58 disciplinante la sistemazione del carico sui veicoli, la RT specifica che gli eventuali oneri connessi alla corretta sistemazione del carico, all'utilizzo dei pannelli di segnalazione e all'installazione di strutture accessorie gravano sui soggetti interessati. I provvedimenti tecnici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti previsti dalla disposizione sono adottati nell'ambito delle competenze già attribuite e con le risorse disponibili a legislazione vigente. Ne consegue che la disposizione è attuata nell'ambito delle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e agli organi di controllo, mentre gli eventuali costi di adeguamento e dotazione restano a carico dei soggetti interessati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 59 riguardante le modalità di conduzione e di trasporto di persone, animali e oggetti su veicoli, la RT evidenzia che la norma introduce obblighi di comportamento e di sicurezza direttamente gravanti sugli utenti della strada. Gli eventuali costi relativi ad attrezzature, dispositivi di ritenuta, cinture omologate, gabbie, contenitori o sistemi di separazione per il trasporto di animali restano a carico dei soggetti interessati. Pertanto, dall'attuazione delle disposizioni recate dall'articolo in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 60 concernente la circolazione degli animali, degli armenti e delle greggi e dei veicoli a trazione animale, la RT afferma che la norma ha natura precettiva e comportamentale. Gli obblighi relativi alla conduzione degli animali, alla presenza dei guardiani e all'utilizzo dei dispositivi di segnalazione gravano sui soggetti interessati. Le eventuali autorizzazioni degli enti proprietari delle strade o dei Comuni rientrano nelle competenze ordinarie già esercitate. Le attività autorizzatorie e di controllo sono svolte dagli enti proprietari delle strade, dai Comuni e dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate; gli obblighi di vigilanza e segnalazione restano a carico dei soggetti interessati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, in merito all'articolo 48 andrebbero forniti chiarimenti circa la mancata previsione in norma, rispetto alla legislazione vigente (art. 176, comma 16 cds), per l'utente di autostrada a pedaggio sprovvisto del titolo di entrata, o che impegni gli impianti di controllo in maniera impropria rispetto al titolo in suo possesso, del calcolo del pedaggio da corrispondere considerando la più lontana stazione di entrata per la classe del suo veicolo. In particolare, andrebbe chiarito se tale circostanza possa determinare una riduzione delle entrate da pedaggio per le società concessionarie. Sul punto andrebbero altresì fornite rassicurazioni che la sola previsione della fattispecie nell'atto convenzionale della concessione sia idonea a garantire che il calcolo del pedaggio in esame risulti chiaro e tassativo e non dia luogo a possibili contenziosi, tenuto conto della mancata previsione in norma.

Sulle restanti disposizioni, tenuto conto delle precisazioni fornite dalla RT e considerato che le esse ripropongono sostanzialmente la normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO III (*ARTICOLI 61-66*)
NORME A TUTELA DEGLI UTENTI VULNERABILI

Il Capo III reca, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disposizioni volte a disciplinare la circolazione e i comportamenti degli utenti vulnerabili della strada, con particolare riferimento a ciclisti, conducenti di monopattini elettrici, dispositivi di micromobilità, pedoni, persone con disabilità, donne in stato di gravidanza e genitori con bambini di età inferiore a due anni. In particolare:

- l'articolo 61 disciplina le regole di comportamento dei ciclisti e dei conducenti dei veicoli in presenza di biciclette, prevedendo obblighi di prudenza, utilizzo delle infrastrutture ciclabili, modalità di attraversamento, circolazione in gruppo e precedenza;
- l'articolo 62 disciplina requisiti tecnici e norme di condotta per la circolazione dei monopattini elettrici, inclusi contrassegno identificativo, copertura assicurativa, casco, dispositivi luminosi, limiti di velocità e divieti di sosta sui marciapiedi recependo all'interno del codice le previsioni vigenti dettate dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160;
- l'articolo 63 vieta la circolazione dei dispositivi di micromobilità individuale al di fuori delle aree individuate dai Comuni e con dispositivi non conformi alle caratteristiche tecniche definite con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

- l’articolo 64, in linea con gli articoli 190 e 191, del codice della strada, disciplina le regole di comportamento dei pedoni, le modalità di attraversamento della carreggiata, gli obblighi di visibilità nelle ore notturne e i doveri dei conducenti in presenza di pedoni, con particolare riguardo a bambini, anziani e persone con ridotte capacità motorie;
- l’articolo 65, in linea di continuità con l’assetto normativo vigente, disciplina il rilascio e l’utilizzo del contrassegno per le persone con disabilità, le agevolazioni in materia di circolazione e sosta, l’utilizzo delle strutture riservate e l’adesione dei Comuni alla Piattaforma Unica Nazionale Informatica dei Contrassegni Unici;
- l’articolo 66, in linea con l’articolo 188-*bis* del vigente codice della strada, disciplina il rilascio dello speciale contrassegno per i veicoli al servizio di donne in stato di gravidanza o di bambini di età non superiore a due anni e le correlate agevolazioni in materia di sosta.

La RT con riferimento all’intero Capo III evidenzia che sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce obblighi di spesa a carico dello Stato. Le attività amministrative, autorizzatorie e di controllo eventualmente previste sono riconducibili a competenze già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dai Comuni, dagli enti proprietari delle strade e dagli organi di polizia stradale in linea di continuità con l’assetto normativo vigente. Gli eventuali costi relativi a dispositivi, contrassegni, dotazioni di sicurezza e attrezzature restano a carico dei soggetti interessati.

In merito all’articolo 61 riferito al comportamento dei ciclisti e dei conducenti dei veicoli in loro presenza, la RT afferma che la norma introduce obblighi comportamentali e non impone nuovi interventi infrastrutturali a carico delle amministrazioni pubbliche. Gli eventuali obblighi relativi a dotazioni o dispositivi di segnalazione gravano sui soggetti interessati. Le attività di controllo sono svolte dagli organi competenti nell’ambito delle funzioni già esercitate. La disposizione è pertanto attuata mediante l’ordinario esercizio delle funzioni di vigilanza e controllo già attribuite agli organi competenti, mentre gli eventuali obblighi concernenti dotazioni e dispositivi di segnalazione gravano sugli utenti interessati; ne resta esclusa l’insorgenza di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all’articolo 62 inerente alla circolazione dei monopattini elettrici, la RT sottolinea che gli obblighi previsti gravano sui proprietari e utilizzatori dei monopattini elettrici. La disciplina contenuta nell’articolo in esame, pur riprendendo la normativa contenuta nella citata legge n. 160 del 2019, è stata tuttavia riformulata nell’ottica di chiarire, in aderenza alle modifiche apportate dalla legge n. 177 del 2024, che la circolazione dei monopattini elettrici è ammessa in tutte le aree ciclopedonali, pedonali e, comunque, destinate alla circolazione dei velocipedi nonché sulle strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h. La modifica è stata finalizzata semplicemente ad escludere la possibilità di circolazione nelle strade extraurbane per evidenti, ineludibili esigenze di sicurezza della circolazione degli stessi conducenti, possibilità consentita prima delle modifiche apportate a mezzo della citata legge. I costi relativi a contrassegni, assicurazione, casco, luci, indicatori di svolta e ulteriori dispositivi di sicurezza restano a carico dei soggetti interessati. Le attività di vigilanza e accertamento sono svolte dagli organi già competenti con le risorse disponibili a

legislazione vigente. La disposizione è attuata dagli organi competenti nell'ambito delle ordinarie attività di vigilanza e controllo, mentre i costi relativi a contrassegni, copertura assicurativa, casco e dispositivi di sicurezza sono posti a carico dei proprietari e utilizzatori dei monopattini elettrici, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 63 inerente alla circolazione dei dispositivi di micromobilità, la RT afferma che la norma ha carattere regolatorio e precettivo. L'individuazione delle aree da parte dei Comuni rientra nelle ordinarie competenze in materia di regolazione della circolazione. Il provvedimento ministeriale sulle caratteristiche tecniche è adottato nell'ambito delle competenze già attribuite al Ministero. L'individuazione delle aree da parte dei Comuni e le attività di controllo si inseriscono nelle ordinarie funzioni di regolazione della circolazione, senza istituzione di nuovi procedimenti o obblighi di spesa aggiuntivi.

Per quanto riguarda l'articolo 64 relativo al comportamento dei pedoni e dei conducenti dei veicoli in loro presenza, la RT specifica che la norma prevede obblighi comportamentali. Gli eventuali costi relativi all'utilizzo di giubbotti, bretelle retroriflettenti o dispositivi di segnalazione gravano sui soggetti interessati. Le attività di controllo restano affidate agli organi già competenti. La disposizione opera mediante obblighi direttamente gravanti sugli utenti della strada e mediante attività di controllo già rientranti nelle competenze degli organi preposti; gli eventuali costi per dispositivi di visibilità o segnalazione restano a carico dei soggetti interessati, senza effetti onerosi per la finanza pubblica.

In riferimento all'articolo 65 di tutela delle persone con disabilità, la RT afferma che le attività di rilascio del contrassegno e gestione delle relative agevolazioni rientrano nelle funzioni già esercitate dai Comuni. L'allestimento e la manutenzione delle strutture riservate si collocano nell'ambito delle ordinarie competenze degli enti proprietari o gestori delle strade. Quanto alla Piattaforma Unica Nazionale Informatica dei Contrassegni Unici, la disposizione si innesta su un'infrastruttura già prevista e operativa dalla legislazione vigente (Piattaforma Unica Nazionale Informatica dei Contrassegni Unici di cui all'articolo 1, comma 489, della legge 30 dicembre 2018, n. 145). L'adesione dei Comuni e le attività connesse sono svolte nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, mediante infrastrutture informatiche già previste dall'ordinamento. La disposizione non impone nuovi obblighi di spesa e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 66 di tutela delle donne in stato di gravidanza e delle persone che accompagnano bambini di età inferiore a due anni, la RT chiarisce che la norma si inserisce nell'ambito delle ordinarie competenze comunali in materia di rilascio dei contrassegni, regolazione della sosta e gestione degli spazi riservati. L'eventuale individuazione degli stalli dedicati resta rimessa agli enti proprietari o gestori della strada nell'ambito delle risorse disponibili. La disposizione non prevede trasferimenti statali, contributi o autorizzazioni di spesa. La misura è quindi attuata dai Comuni e

dagli enti proprietari o gestori della strada nell'ambito delle rispettive competenze e risorse disponibili, senza trasferimenti statali, contributi o nuove autorizzazioni di spesa.

Al riguardo, in merito all'articolo 63 che prevede il divieto di circolazione dei dispositivi di micromobilità individuale al di fuori delle aree individuate dai Comuni, pur se la RT afferma che l'individuazione delle aree da parte dei Comuni rientra nelle ordinarie competenze in materia di regolazione della circolazione, sembrerebbe che tale tipologia di attività assuma carattere straordinario, per la quale andrebbe confermata la sostenibilità a valere sulle risorse disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento all'articolo 65, andrebbe chiarito se l'adesione da parte dei Comuni alla Piattaforma Unica Nazionale Informatica dei Contrassegni Unici, essendo vincolante pena l'impossibilità di utilizzare i dispositivi di accertamento a distanza, sia a titolo oneroso e se per il relativo collegamento occorrano adeguamenti straordinari con relativo sostenimento di costi non previsti a legislazione vigente.

Sulle restanti disposizioni, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT e considerato che recepiscono sostanzialmente la normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO IV (*ARTICOLI 67-72*)
REGOLE INDIVIDUALI DI COMPORTAMENTO PER LA TUTELA DELL'INCOLUMITÀ DEL SINGOLO E DELLA COLLETTIVITÀ

Il Capo IV disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, specifiche regole di comportamento individuale volte a tutelare l'incolumità degli utenti della strada e della collettività, con riferimento alle competizioni sportive su strada, all'uso di dispositivi di protezione, cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta, alla distrazione alla guida, alla guida dopo assunzione di alcol e all'assicurazione obbligatoria. In particolare:

- l'articolo 67, in continuità con l'articolo 9 del vigente codice della strada, disciplina l'organizzazione e lo svolgimento delle competizioni sportive su strada e nelle relative pertinenze, distinguendo tra competizioni atletiche o sportive con biciclette, soggette a comunicazione del programma, delle modalità di svolgimento e del numero dei partecipanti, e competizioni sportive con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale, subordinate al previo rilascio dell'autorizzazione secondo la disciplina del Titolo VII. Si individuano altresì gli obblighi degli organizzatori, dei partecipanti e degli utenti della strada in occasione dello svolgimento delle manifestazioni e del transito dei concorrenti. Rispetto all'articolo 9 del vigente codice della strada, la disposizione recepisce l'evoluzione normativa conseguente all'ultima modifica della disciplina, che ha reso le competizioni atletiche e ciclistiche attività consentite e non più vietate in via generale. In tale prospettiva, per tali manifestazioni è stata eliminata la necessità di uno specifico provvedimento autorizzatorio dell'autorità competente, risultando sufficiente la preventiva comunicazione, ferma restando la possibilità per l'autorità di impartire le prescrizioni necessarie a garantire la sicurezza della circolazione, l'ordinato svolgimento della manifestazione e la tutela degli utenti della strada. Il regime autorizzativo è stato mantenuto per le competizioni con veicoli a motore o con animali;
- l'articolo 68 disciplina l'obbligo di utilizzo del casco, del giubbotto o delle bretelle retroriflettenti e di ulteriori protezioni per conducenti e passeggeri di biciclette, cicli a propulsione, ciclomotori e motocicli;

- l’articolo 69, in linea con l’articolo 172 del vigente codice della strada, disciplina l’obbligo di utilizzo delle cinture di sicurezza, dei sistemi di ritenuta per bambini e dei dispositivi antiabbandono, individuando altresì i casi di esonero;
- l’articolo 70, in linea con l’articolo 173 del vigente codice della strada, disciplina gli obblighi di attenzione durante la guida e i divieti relativi all’uso di telefoni, smartphone, computer portatili, tablet, cuffie sonore e dispositivi audiovisivi;
- l’articolo 71, in linea con gli articoli 186 e 186-*bis* del vigente codice della strada, disciplina il divieto di guida dopo assunzione di bevande alcoliche per determinate categorie di conducenti e il divieto generale di guida in stato di ebbrezza, prevedendo specifici effetti sul conseguimento della patente per i conducenti minorenni;
- l’articolo 72, in linea con il vigente articolo 193 del codice della strada, disciplina l’obbligo di copertura assicurativa per la responsabilità civile verso terzi dei veicoli indicati dalla normativa vigente e l’onere del proprietario di verificare la sussistenza della copertura.

La RT in merito al Capo IV, da un punto di vista finanziario, afferma che il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuovi obblighi di spesa a carico dello Stato. Le attività autorizzatorie, regolatorie e di controllo richiamate rientrano nelle competenze già esercitate dalle amministrazioni interessate, mentre gli eventuali costi relativi a dispositivi, protezioni, sistemi di ritenuta, coperture assicurative e misure organizzative restano a carico dei soggetti interessati.

In relazione all’articolo 67 inerente alle competizioni sportive su strada, la RT evidenzia che la previsione della sola comunicazione per le competizioni atletiche o sportive con biciclette, in sostituzione del regime autorizzatorio ha natura procedimentale e semplificatoria, in quanto non amplia le competenze delle amministrazioni interessate, ma razionalizza il relativo esercizio, sostituendo, per le competizioni atletiche e ciclistiche, il modulo autorizzatorio con quello comunicativo, coerentemente con la natura consentita dell’attività. Le attività di ricezione delle comunicazioni, valutazione delle esigenze di sicurezza, eventuale imposizione di prescrizioni e controllo sul rispetto delle stesse rientrano nelle attribuzioni già spettanti alle autorità competenti in materia di circolazione e sicurezza stradale e sono svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Gli eventuali oneri organizzativi, logistici e di sicurezza connessi allo svolgimento delle competizioni restano a carico dei soggetti organizzatori, secondo le prescrizioni impartite dalle autorità competenti. La disposizione, pertanto, non comporta l’istituzione di nuovi procedimenti, nuovi organismi o ulteriori compiti amministrativi suscettibili di generare fabbisogni aggiuntivi e non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con riferimento all’articolo 68 riguardante le norme per la protezione dei conducenti di biciclette, cicli a propulsione, ciclomotori e motocicli, la RT sottolinea che la norma dispone misure prevalentemente comportamentali e di sicurezza. Gli eventuali costi relativi all’acquisto di caschi, dispositivi retroriflettenti e protezioni restano a carico degli utenti interessati. Il provvedimento ministeriale di cui al comma 4 relativo alle protezioni per schiena e mani ha natura tecnica e regolatoria ed è adottato nell’ambito

delle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli eventuali costi di acquisto, adeguamento o utilizzo dei dispositivi di protezione restano a carico degli utenti interessati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 69 inerente all'uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta e sicurezza per bambini, la RT chiarisce che la norma introduce obblighi di comportamento e di sicurezza direttamente gravanti sui conducenti, sui passeggeri e sui proprietari dei veicoli. Gli eventuali costi relativi ai sistemi di ritenuta, ai dispositivi antiabbandono e alla segnaletica o informazione a bordo dei veicoli restano a carico dei soggetti interessati. I provvedimenti tecnici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono adottati nell'ambito delle competenze già esercitate. La disposizione è attuata mediante obblighi direttamente gravanti sui conducenti, sui passeggeri e sui proprietari dei veicoli, mentre i provvedimenti tecnici ministeriali rientrano nelle competenze già esercitate; non sono pertanto configurabili nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per ciò che concerne l'articolo 70 relativo alla materia della distrazione e uso di dispositivi di comunicazione, la RT specifica che le attività di controllo e accertamento delle violazioni sono svolte dagli organi di polizia stradale nell'ambito delle funzioni già esercitate. Non sono previste nuove dotazioni, procedure o strutture amministrative. Le attività di controllo e accertamento restano affidate agli organi di polizia stradale nell'ambito delle funzioni già esercitate, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 71 relativo all'uso di alcol durante la guida, la RT sottolinea che la norma ha contenuto precettivo e sanzionatorio. Gli accertamenti alcolemici e le verifiche sullo stato psicofisico dei conducenti rientrano nelle attività già svolte dagli organi di polizia stradale e dalle strutture competenti secondo la disciplina vigente. La disposizione non introduce nuovi apparati organizzativi né nuovi procedimenti onerosi. Gli accertamenti alcolemici e le verifiche sullo stato psicofisico dei conducenti sono svolti nell'ambito delle attività già previste dalla disciplina vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 72 inerente all'assicurazione obbligatoria a tutela degli utenti della strada, la RT evidenzia che la norma ha natura ricognitiva, precettiva e di coordinamento con la disciplina vigente in materia assicurativa. Gli oneri relativi alla stipula della copertura assicurativa gravano sui proprietari e sugli utilizzatori dei veicoli interessati. Le attività di controllo sono svolte dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate, mentre gli oneri relativi alla copertura assicurativa restano a carico dei proprietari e degli utilizzatori dei veicoli; la disposizione non comporta pertanto nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, in merito all'articolo 67, pur alla luce delle delucidazioni fornite dalla RT, si osserva che la sostituzione per le competizioni atletiche e ciclistiche su strada del modulo autorizzatorio con quello comunicativo potrebbe portare ad un incremento delle

predette competizioni, essendo più agevole l'effettuazione delle manifestazioni sportive. Di conseguenza, andrebbe chiarito se tale possibile incremento possa determinare un incremento dei carichi di lavoro per le attività di ricezione delle comunicazioni, valutazione delle esigenze di sicurezza, eventuale imposizione di prescrizioni e controllo sul rispetto delle stesse, causando una maggior fabbisogno finanziario, umano e strumentale rispetto a quanto previsto a legislazione vigente.

Sulle restanti disposizioni, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT e considerato che le norme recepiscono sostanzialmente quanto previsto a legislazione vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO V (*ARTICOLI 73-75*)
REGOLE DI CONDOTTA IN CASO DI SINISTRO O AVARIA DEL VEICOLO E DI COMPORTAMENTO VERSO UFFICIALI E AGENTI

Il Capo V disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, gli obblighi di comportamento degli utenti della strada in caso di avaria del veicolo, perdita del carico, ingombro della carreggiata, traino di fortuna, sinistro stradale e rapporti con gli organi di polizia stradale, gli ausiliari e il personale addetto alla regolazione del traffico. In particolare:

- l'articolo 73, in linea con gli articoli 161, 162, 165 e 170, del vigente codice della strada, disciplina gli obblighi del conducente in caso di avaria del veicolo, caduta del carico, spargimento di materiali pericolosi o ingombro della carreggiata, prevedendo misure di segnalazione, rimozione, presegnalazione del pericolo e utilizzo di dispositivi retroriflettenti;
- l'articolo 74, in linea con l'articolo 189 del vigente codice della strada, disciplina gli obblighi degli utenti della strada in caso di sinistro, prevedendo il dovere di fermarsi, prestare assistenza, fornire le proprie generalità e adottare le misure necessarie a evitare intralcio alla circolazione, salvaguardare lo stato dei luoghi e assicurare il soccorso agli animali eventualmente coinvolti;
- l'articolo 75, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina gli obblighi degli utenti della strada nei confronti degli organi di polizia stradale, degli ausiliari, del personale degli enti proprietari o gestori delle strade e degli altri soggetti incaricati della regolazione del traffico, prevedendo l'obbligo di adeguarsi alle segnalazioni, fermarsi all'invito degli agenti, esibire i documenti e collaborare alle attività di controllo.

La RT in merito al Capo V, dal punto di vista finanziario, afferma che il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività di segnalazione, intervento, controllo e accertamento sono svolte dagli enti proprietari delle strade, dagli organi di polizia stradale e dagli altri soggetti competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate. Gli eventuali costi di rimozione dell'ingombro, ripristino della sede stradale, soccorso, traino e dotazioni individuali di sicurezza restano a carico dei soggetti interessati.

In riferimento all'articolo 73 inerente al comportamento in caso di ingombro della carreggiata per avaria, perdita di carico e traino di fortuna dei veicoli in avaria, la RT sottolinea che gli oneri relativi alla rimozione dell'ingombro, al ripristino dell'aderenza del piano viabile, al traino del veicolo e all'acquisto dei dispositivi di segnalazione e protezione gravano sui soggetti interessati. Il provvedimento ministeriale di cui al

comma 7 relativo ai dispositivi di segnalazione e protezione ha natura tecnica e regolatoria e sono adottati nell'ambito delle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Dall'attuazione delle disposizioni recate dall'articolo in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 74 riguardante il comportamento in caso di sinistro, la RT specifica che le attività di assistenza, collaborazione, rimozione dei veicoli e adozione delle cautele necessarie gravano sugli utenti coinvolti nel sinistro. Le attività di rilevazione, accertamento e controllo sono svolte dagli organi di polizia stradale nell'ambito delle competenze già esercitate. Non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 75 inerente al comportamento nei confronti degli agenti del traffico e degli organi di polizia stradale, la RT evidenzia che le attività di regolazione del traffico, controllo documentale, ispezione dei veicoli e gestione delle situazioni di emergenza rientrano nelle funzioni già attribuite agli organi competenti. La disposizione non prevede nuove strutture, nuovi mezzi o nuove dotazioni obbligatorie a carico delle amministrazioni pubbliche. Dall'attuazione delle disposizioni recate dall'articolo in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT e considerato che le disposizioni recepiscono sostanzialmente la normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO VI (*ARTICOLI 76-87*)
REGOLE DI CIRCOLAZIONE RELATIVE ALL'USO DEI VEICOLI

Il Capo VI disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le condizioni tecniche, amministrative e documentali necessarie per la circolazione dei veicoli, con riferimento ai requisiti costruttivi e funzionali, ai dati identificativi, all'immatricolazione, alle revisioni, alla circolazione temporanea o di prova, ai veicoli immatricolati all'estero, ai limiti di sagoma e massa, al traino, all'uso dei veicoli, al domicilio digitale e alla circolazione dei veicoli a guida automatizzata. In particolare:

- l'articolo 76, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina l'obbligo, per i veicoli in circolazione, di rispettare le caratteristiche costruttive e funzionali, i dispositivi di equipaggiamento e le condizioni di efficienza previsti dal Titolo VI;
- l'articolo 77 disciplina, in continuità con l'assetto vigente, gli elementi identificativi necessari per la circolazione delle diverse categorie di veicoli, prevedendo, a seconda della tipologia, l'obbligo di targa, contrassegno adesivo, targhetta di identificazione, numero di telaio e targa ripetitrice. Nello specifico, sono regolati i dati identificativi dei veicoli a trazione animale e delle slitte, dei cicli a propulsione, dei ciclomotori, motoveicoli, autoveicoli, filoveicoli, rimorchi, veicoli agricoli e forestali, macchine operatrici e macchine mobili non stradali, nonché dei carrelli appendice e dei rimorchi per i quali è prevista la targa ripetitrice. La norma disciplina altresì l'obbligo di assicurare la visibilità e la corretta intellegibilità delle targhe durante la circolazione, prevedendo, in caso di alterazione o deterioramento, la richiesta di rilascio di una nuova targa;
- l'articolo 78, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina l'immatricolazione, il rilascio dei certificati di circolazione, l'aggiornamento dei documenti in caso di trasferimento

di proprietà, variazione dell'intestatario, disponibilità del veicolo o mutamento di residenza o sede;

- l'articolo 79, in linea con gli articoli 80, 80-*bis*, 111 e 114 del vigente codice della strada, disciplina l'obbligo di revisione periodica dei veicoli, il divieto di circolazione dei veicoli non idonei o con revisione attestata mediante certificazione non veritiera e gli effetti delle campagne di richiamo;
- l'articolo 80, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina la circolazione di prova, il foglio di via, la targa provvisoria e le condizioni per l'utilizzo temporaneo dei veicoli;
- l'articolo 81, in linea con gli articoli 93-*bis*, 131, 132 e 133 del vigente codice della strada, disciplina la circolazione in Italia dei veicoli immatricolati all'estero, gli obblighi di immatricolazione o registrazione nel REVE, le targhe estere, i veicoli diplomatici e consolari e le autorizzazioni a lasciare il territorio nazionale. Inoltre, si estende anche ai ciclomotori l'obbligo di immatricolazione in Italia per i soggetti che acquisiscono la residenza nel territorio nazionale;
- l'articolo 82, in linea con l'articolo 103 del vigente codice della strada, disciplina la cessazione dalla circolazione e la cancellazione dei veicoli dai pubblici registri, nonché gli effetti della mancata cancellazione;
- l'articolo 83, in linea con gli articoli 61, 62, 166 e 167 del vigente codice della strada, disciplina il divieto di circolazione dei veicoli che superano i limiti di sagoma o massa, compreso il carico, nonché le specifiche regole per veicoli a trazione animale, veicoli a motore, rimorchi e complessi veicolari;
- l'articolo 84, in linea con gli articoli 63, 165, e 176, del vigente codice della strada, disciplina le condizioni per il traino dei rimorchi, la formazione dei complessi veicolari e il traino dei veicoli in avaria o in situazione di emergenza. In particolare, al comma 2 si prevede una apposita sanzione per la violazione dei limiti di massa rimorchiabile previsti dal vigente regolamento di esecuzione del Codice della strada;
- l'articolo 85, in linea con l'articolo 82 del vigente codice della strada, disciplina l'utilizzo dei veicoli in conformità alle prescrizioni contenute nei documenti di circolazione, vietando usi o destinazioni diverse da quelle autorizzate;
- l'articolo 86 prevede che, in occasione delle operazioni relative ai veicoli e ai relativi documenti, anche per i soggetti tenuti alla registrazione nel REVE, siano fornite informazioni in merito alla facoltà di eleggere un valido domicilio digitale ai sensi dell'articolo 3-*bis* del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82;
- l'articolo 87 disciplina le condizioni di circolazione dei veicoli a guida automatizzata e a garantire che, anche in presenza di sistemi di guida autonoma, sia sempre individuabile un soggetto responsabile in grado di intervenire nelle situazioni di emergenza e di rispondere della circolazione del veicolo. Compete al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione degli ambiti d'impiego e dei requisiti del controllore.

La RT relativamente al Capo VI afferma che le disposizioni hanno natura prevalentemente tecnica, amministrativa, regolatoria e precettiva e si inseriscono nell'ambito delle competenze già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dagli Uffici della Motorizzazione civile, dagli enti proprietari delle strade e dagli organi di polizia stradale in linea di continuità con l'assetto normativo vigente.

Sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività amministrative, tecniche, autorizzatorie e di controllo richiamate sono svolte nell'ambito delle funzioni già attribuite alle amministrazioni competenti. Gli eventuali

oneri relativi a immatricolazioni, aggiornamenti documentali, targhe, revisioni, autorizzazioni, dispositivi, equipaggiamenti e adempimenti tecnici restano a carico dei soggetti interessati secondo la disciplina vigente.

In merito all'articolo 76 inerente ai requisiti tecnici per la circolazione di veicoli la RT evidenzia che la norma ha contenuto tecnico e precettivo. Le attività di omologazione, approvazione, controllo e verifica rientrano nelle competenze già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dagli organi competenti. Gli eventuali oneri per adeguamenti, dispositivi, manutenzioni e ripristino dell'efficienza gravano sui proprietari e utilizzatori dei veicoli. Dall'attuazione delle disposizioni recate dall'articolo in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica

Con riferimento all'articolo 77 concernenti i dati identificativi per la circolazione dei veicoli, la RT chiarisce che si tratta di una disciplina di natura tecnica, documentale e precettiva, funzionale a garantire l'identificazione dei veicoli e la regolarità della circolazione. Le attività di rilascio, aggiornamento, sostituzione e controllo degli elementi identificativi rientrano nelle competenze già esercitate dagli uffici competenti e dagli organi di controllo, mediante procedure e sistemi già previsti dalla normativa vigente. Gli eventuali costi relativi a targhe, contrassegni, targhette, targhe ripetitrici e sostituzioni restano a carico dei soggetti interessati secondo il vigente regime di diritti, tariffe e corrispettivi; pertanto, dall'attuazione dell'articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 78 inerente ai requisiti amministrativi per la circolazione di veicoli, la RT sottolinea che la norma ha contenuto amministrativo e procedimentale. I relativi oneri sono coperti dai diritti, tariffe e corrispettivi posti a carico dell'utenza. Le attività amministrative di immatricolazione, rilascio, aggiornamento e annotazione sono svolte mediante strutture e sistemi informativi già operativi; i relativi oneri sono coperti dai diritti, dalle tariffe e dai corrispettivi posti a carico dell'utenza, con conseguente esclusione di nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Per ciò che concerne l'articolo 79 riguardante le revisioni periodiche dei veicoli ed azioni di richiamo, la RT specifica che la norma si inserisce nel sistema tecnico-amministrativo già vigente in materia di revisioni e controlli sui veicoli. Le revisioni periodiche, le verifiche tecniche e le attività connesse alle campagne di richiamo sono effettuate nell'ambito del sistema già vigente con oneri posti a carico dei proprietari, degli utilizzatori o degli operatori interessati e, pertanto, non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 80 inerente alla circolazione di prova, temporanea e minivoltura, la RT osserva che la norma ha carattere amministrativo e regolatorio. Le attività di rilascio e gestione delle autorizzazioni alla circolazione di prova e temporanea rientrano nelle competenze già esercitate dagli uffici competenti. I relativi costi sono sostenuti dai soggetti richiedenti mediante il sistema vigente di diritti e corrispettivi. Le autorizzazioni alla circolazione di prova o temporanea sono rilasciate nell'ambito di procedimenti già disciplinati e finanziati mediante diritti e corrispettivi a carico dei

richiedenti; la disposizione non comporta pertanto l'attivazione di nuovi servizi o l'impiego di risorse aggiuntive a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 81 riguardante la circolazione di veicoli immatricolati all'estero e nella disponibilità degli agenti diplomatici e consolari e di personale di Stati esteri e di organizzazioni internazionali, la RT afferma che la norma ha contenuto amministrativo, documentale e di coordinamento con la disciplina vigente. Le attività di registrazione, annotazione, controllo e rilascio dei documenti speciali sono svolte mediante archivi, registri e procedure già esistenti. Gli eventuali oneri documentali e amministrativi gravano sui soggetti interessati. Le attività di registrazione, annotazione, rilascio e controllo relative ai veicoli immatricolati all'estero sono svolte mediante registri, archivi e procedure già disponibili; gli eventuali oneri documentali e amministrativi restano a carico dei soggetti interessati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 82 relativo agli obblighi conseguenti alla cessazione e alla cancellazione dei veicoli dai pubblici registri, la RT evidenzia che la norma ha natura amministrativa. Le attività di cancellazione, verifica e aggiornamento dei registri rientrano nelle procedure già previste dalla normativa vigente. Le attività di cancellazione, verifica e aggiornamento dei pubblici registri sono riconducibili a procedure già previste dall'ordinamento e gli adempimenti conseguenti restano a carico dei soggetti interessati; la disposizione è pertanto attuata a risorse invariate e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 83 di Rispetto dei limiti di dimensione e massa, la RT specifica che la norma ha contenuto tecnico e precettivo. Le attività di controllo sui limiti dimensionali e ponderali rientrano nelle competenze già esercitate dagli organi di polizia stradale e dagli altri soggetti preposti. Gli eventuali oneri di adeguamento o regolarizzazione gravano sui proprietari, conducenti e utilizzatori dei veicoli. Le verifiche sul rispetto dei limiti di sagoma e massa sono effettuate dagli organi competenti nell'ambito delle ordinarie attività di controllo, mentre gli eventuali oneri di adeguamento, regolarizzazione o ripristino gravano sui proprietari, conducenti e utilizzatori dei veicoli; non sono pertanto configurabili nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riguardo all'articolo 84 relativo al traino di rimorchi e traino di veicoli in avaria, la RT chiarisce che gli obblighi relativi al traino, ai dispositivi di collegamento, alle cautele di sicurezza e alla segnalazione del veicolo in avaria gravano sui soggetti interessati; le attività di controllo restano affidate agli organi già competenti, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 85 concernente l'uso dei veicoli, la RT sottolinea che la norma ha contenuto precettivo e di sicurezza. Il rispetto delle prescrizioni d'uso dei veicoli è assicurato mediante gli ordinari controlli degli organi competenti, mentre gli eventuali costi di adeguamento, autorizzazione o regolarizzazione restano a carico dei soggetti interessati; la disposizione non determina quindi nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In merito all'articolo 86 inerente al domicilio digitale relativo ai veicoli immatricolati in Italia o iscritti al Registro dei Veicoli Esteri (REVE), la RT evidenzia che si tratta di disposizioni che, in piena continuità con il processo di digitalizzazione già previsto dal Codice dell'amministrazione digitale, si limitano a chiarirne l'applicazione a tutti i possessori di veicoli immatricolati in Italia o iscritti al REVE, per la gestione dei relativi procedimenti amministrativi. L'utilizzo del domicilio digitale avviene mediante infrastrutture e piattaforme già previste dalla normativa vigente. Le attività di acquisizione, gestione e utilizzo del domicilio digitale sono svolte nell'ambito delle procedure già riferite ai veicoli e mediante infrastrutture digitali previste dal Codice dell'amministrazione digitale senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 87 riguardante la circolazione dei veicoli a guida automatizzata, la RT rileva che le attività ministeriali relative alla definizione degli ambiti d'impiego e dei requisiti del controllore rientrano nelle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli eventuali oneri relativi ai veicoli, alle tecnologie, alla presenza del controllore e al rispetto delle condizioni di circolazione gravano sui soggetti interessati. La disciplina demanda ai soggetti interessati gli oneri relativi ai veicoli, alle tecnologie, alla presenza del controllore e al rispetto delle condizioni di circolazione, mentre le attività ministeriali di definizione tecnica e regolatoria continuano ad essere svolte nell'ambito delle competenze già attribuite; ne consegue l'assenza di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, in merito agli articoli 86 e 87, tenuto conto che tali norme disciplinano nuove incombenze a carico delle pubbliche amministrazioni interessate, appare opportuno che siano fornite maggiori informazioni circa la possibilità di svolgere le attività di acquisizione, gestione e utilizzo del domicilio digitale, nonché le attività ministeriali di definizione tecnica e regolatoria riguardante la circolazione dei veicoli a guida automatizzata, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente e senza oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

Sulle restanti disposizioni, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT e considerato che le norme recepiscono sostanzialmente la normativa vigente, non si formulano osservazioni.

CAPO VII (*ARTICOLI 88-94*)
REGOLARITÀ DELLA DOCUMENTAZIONE, DEI VEICOLI E CONTRAFFAZIONE

Il Capo VII disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le condotte vietate relative alla circolazione con veicoli modificati o alterati, targhe e dati identificativi contraffatti, documenti provvisori falsificati, veicoli fittiziamente intestati, nonché gli obblighi di denuncia, possesso ed esibizione dei documenti durante la circolazione e le condizioni di circolazione dei veicoli d'epoca. In particolare:

- l’articolo 88, in linea di continuità con l’assetto normativo vigente, vieta la circolazione con veicoli modificati nelle caratteristiche costruttive, funzionali o nei dispositivi di equipaggiamento, nonché con dispositivi silenziatori alterati;
- l’articolo 89, in linea di continuità con l’assetto normativo vigente, disciplina i divieti di circolazione con veicoli recanti dati identificativi, targhe, targhe prova o contrassegni alterati, contraffatti, manomessi o non riferibili al veicolo;
- l’articolo 90, in linea con l’articolo 92 del vigente codice della strada, vieta la circolazione con ricevute, estratti o altri documenti provvisori di circolazione o di guida falsificati, manomessi o alterati;
- l’articolo 91, in linea di continuità con l’assetto normativo vigente, disciplina gli obblighi di denuncia in caso di smarrimento, sottrazione, distruzione o deterioramento di targhe, contrassegni e documenti di circolazione o di guida, nonché le successive procedure di rilascio di duplicati o nuova immatricolazione;
- l’articolo 92, in linea con il vigente articolo 94-*bis* del codice della strada, vieta la circolazione con veicoli intestati fittiziamente e disciplina la cancellazione d’ufficio dal PRA e dall’Archivio nazionale dei veicoli nei casi accertati;
- l’articolo 93, in linea con l’articolo 180 del vigente codice della strada, disciplina l’obbligo di possesso ed esibizione dei documenti necessari per la circolazione, anche in formato digitale, nonché le modalità di successiva esibizione in caso di mancato possesso al momento del controllo;
- l’articolo 94 disciplina la circolazione dei veicoli d’epoca e dei veicoli di interesse storico e collezionistico, subordinandone la circolazione al possesso dell'autorizzazione e al rispetto delle prescrizioni previste.

La RT in merito all’intero Capo VII afferma che le disposizioni hanno natura prevalentemente precettiva, documentale, sanzionatoria e di controllo, essendo dirette a garantire la regolarità della documentazione, l’identificabilità dei veicoli e la repressione di condotte elusive o fraudolente. La RT evidenzia che sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività di controllo, denuncia, aggiornamento, cancellazione e verifica documentale rientrano nelle competenze già esercitate dagli organi di polizia stradale, dagli Uffici della Motorizzazione civile, dal PRA e dagli altri uffici competenti. Gli eventuali oneri per duplicati, nuove immatricolazioni, rilascio di nuovi documenti o regolarizzazioni gravano sui soggetti interessati secondo il vigente sistema di diritti e tariffe.

Con riferimento all’articolo 88 inerente alle modifiche e alterazioni dei veicoli, la RT sottolinea che la disposizione ha contenuto tecnico, precettivo e sanzionatorio. Le attività di controllo rientrano nelle funzioni già esercitate dagli organi di polizia stradale e dagli uffici competenti. Gli eventuali oneri di ripristino o regolarizzazione gravano sui proprietari e utilizzatori dei veicoli. Pertanto, dall'attuazione delle disposizioni recate dall’articolo in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all’articolo 89 riguardane l’alterazione dei dati identificativi e l’abusiva fabbricazione di targhe, la RT evidenzia che la norma ha natura repressiva, documentale e sanzionatoria. Le attività di verifica, accertamento e repressione delle condotte di alterazione o contraffazione sono svolte dagli organi di polizia stradale e

dagli uffici competenti nell'ambito delle attribuzioni già esercitate; la disposizione non richiede nuove strutture o procedure amministrative onerose e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 90 recante la circolazione con documenti di circolazione e di guida provvisori alterati, manomessi o contraffatti, la RT chiarisce che la norma ha contenuto esclusivamente precettivo e sanzionatorio. Il controllo dei documenti provvisori di circolazione e di guida continua a essere effettuato dagli organi di polizia stradale e dagli uffici competenti nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente; la norma non introduce nuovi procedimenti o apparati organizzativi e non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Per ciò che concerne l'articolo 91 inerente alla denuncia in caso di smarrimento, sottrazione, deterioramento delle targhe, dei documenti di circolazione e di guida, la RT specifica che gli adempimenti previsti rientrano nelle ordinarie attività degli organi di polizia, degli Uffici della Motorizzazione civile, del PRA e degli altri uffici competenti. Gli eventuali costi per duplicati, nuove targhe, nuovi documenti o nuova immatricolazione sono posti a carico degli interessati secondo il vigente sistema tariffario, mentre gli adempimenti di denuncia, verifica e aggiornamento restano ricompresi nelle ordinarie attività degli uffici competenti; non sono pertanto configurabili nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 92 disciplinante il divieto di circolazione con veicoli intestati fittiziamente, la RT osserva che la norma ha natura repressiva, amministrativa e di contrasto alle intestazioni elusive. Quale elemento di novità evidenzia che al comma 3 è stata introdotta una presunzione di intestazione fittizia nei casi caratterizzati da elementi oggettivi di anomalia, al fine di rendere più efficace l'attività di accertamento dei reali utilizzatori dei veicoli e garantire l'effettività dell'attività di controllo e di riscossione delle sanzioni. Le attività di accertamento, invito alla dimostrazione della legittima disponibilità e cancellazione d'ufficio rientrano nelle competenze già esercitate dagli organi di polizia stradale, dal PRA e dagli uffici competenti. La disposizione si avvale di archivi e procedure già esistenti per l'accertamento delle intestazioni fittizie e per la cancellazione d'ufficio dai registri competenti; le attività sono svolte dagli uffici già preposti senza l'istituzione di nuove strutture o sistemi informativi, con conseguente assenza di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 93 inerente agli obblighi relativi al possesso dei documenti durante la circolazione, la RT sottolinea che la norma ha contenuto documentale, procedurale e di controllo. Le verifiche documentali, la consultazione delle banche dati e le richieste di esibizione sono svolte dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già attribuite; il provvedimento ministeriale sulle modalità di esibizione ha natura regolatoria e non richiede risorse aggiuntive, sicché la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 94 riguardante la circolazione dei veicoli d'epoca e dei veicoli interesse storico e collezionistico, la RT precisa che la norma ha natura tecnica,

autorizzatoria e precettiva. Gli eventuali oneri di autorizzazione, regolarizzazione o adeguamento restano a carico dei soggetti interessati, mentre le attività di rilascio, verifica e controllo sono svolte dagli uffici competenti nell'ambito delle procedure già previste; la disposizione è pertanto attuata senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, alla luce delle informazioni fornite dalla RT e tenuto conto che le disposizioni recepiscono sostanzialmente la normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO VIII (*ARTICOLI 95-100*)
REGOLE RELATIVE AI TITOLI ABILITATIVI

Il Capo VIII, contenente gli articoli da 95 a 100, disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le regole relative ai requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali, alle esercitazioni di guida, alle limitazioni d'uso e di validità della patente, alla circolazione con patenti rilasciate da Stati esteri o con patenti speciali o di servizio, nonché al domicilio digitale dei titolari di patente. In particolare:

- l'articolo 95, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina i requisiti fisici, psichici e di età necessari per la guida dei veicoli e la conduzione di animali, nonché l'obbligo di possesso della patente, delle abilitazioni e degli eventuali titoli professionali richiesti;
- l'articolo 96, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina le condizioni per le esercitazioni di guida, la guida accompagnata, la presenza dell'istruttore o accompagnatore, i limiti alla circolazione e l'uso dei contrassegni identificativi;
- l'articolo 97, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina i limiti di velocità e di potenza per i neopatentati, le limitazioni derivanti dai codici unionali e nazionali apposti sulla patente, nonché l'obbligo di guida con dispositivi alcolock nei casi previsti;
- l'articolo 98, in linea con gli articoli 135 e 136-*bis* del vigente codice della strada, disciplina l'equiparazione, l'utilizzo, la conversione e i limiti di validità delle patenti rilasciate da Stati dell'Unione europea, dello Spazio economico europeo e da Stati terzi;
- l'articolo 99, in linea con gli articoli 138 e 139 del vigente codice della strada, disciplina l'utilizzo delle patenti o autorizzazioni speciali o di servizio per la conduzione di veicoli nella disponibilità degli enti, associazioni o amministrazioni che rilasciano i relativi titoli;
- l'articolo 100 riprende le disposizioni dell'articolo 86 sulla facoltà di eleggere un domicilio digitale per la gestione delle comunicazioni afferenti alle sanzioni del presente codice, applicandola ai procedimenti di rilascio, conferma di validità, revisione e altre operazioni relative al titolo di guida.

La RT, in merito all'intero Capo VIII, afferma che le disposizioni hanno natura amministrativa e precettiva e si inseriscono nel sistema già vigente dei titoli abilitativi alla guida, delle procedure di rilascio, rinnovo, conversione, controllo e aggiornamento delle patenti e degli altri titoli richiesti. Sotto il profilo finanziario, la RT rileva che il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività amministrative, istruttorie, certificative e di controllo sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,

dagli Uffici della Motorizzazione civile, dagli organi di polizia stradale e dagli altri soggetti competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate e in linea di continuità con l'assetto normativo vigente. Gli eventuali oneri relativi al conseguimento, rinnovo, duplicato, conversione, aggiornamento dei titoli abilitativi e all'installazione di dispositivi prescritti restano a carico dei soggetti interessati secondo la disciplina vigente.

Con riferimento all'articolo 95 inerente ai requisiti per la guida di veicoli e conduzione di animali, la RT sottolinea che le attività di accertamento, rilascio, rinnovo, revoca, aggiornamento e controllo dei titoli abilitativi rientrano nelle competenze già esercitate dagli uffici e dagli organi competenti. Gli eventuali oneri per duplicati, aggiornamenti o conseguimento dei titoli gravano sui soggetti interessati. Pertanto, dall'attuazione delle disposizioni recate dall'articolo in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 96 riguardante le esercitazioni di guida e guida accompagnata, la RT chiarisce che la norma ha natura amministrativa e procedimentale. Le autorizzazioni, le verifiche e i controlli relativi alle esercitazioni di guida sono svolti nell'ambito delle procedure già previste a legislazione vigente, mentre i costi per autoscuole, certificazioni, contrassegni e attività formative restano a carico degli interessati; ne consegue l'assenza di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 97 concernente le limitazioni di uso e validità della patente di guida, la RT evidenzia che la norma ha contenuto precettivo e di sicurezza. Le annotazioni, le verifiche e i controlli sulle limitazioni d'uso o di validità della patente sono svolti dagli uffici e dagli organi competenti nell'ambito delle attività già esercitate; gli eventuali costi di adattamento dei veicoli o di installazione e manutenzione dei dispositivi prescritti restano a carico dei titolari interessati, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In riferimento all'articolo 98 inerente alla circolazione con patenti di guida rilasciate da altri Stati, la RT rileva che la norma ha natura amministrativa, documentale e di coordinamento con la disciplina europea e internazionale. Le attività di conversione, verifica e controllo documentale delle patenti rilasciate da altri Stati continuano a essere svolte dagli uffici competenti mediante procedure già esistenti; gli eventuali oneri per conversioni, traduzioni ufficiali e permessi internazionali restano a carico dei soggetti interessati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 99 relativo alla circolazione con patenti di guida di servizio, la RT afferma che la disposizione ha carattere di coordinamento. La disposizione non istituisce nuovi titoli, nuove strutture o nuovi procedimenti onerosi. Le attività di rilascio, rinnovo, verifica e controllo delle patenti speciali o di servizio restano affidate alle amministrazioni già competenti e sono svolte nell'ambito delle rispettive risorse; la disposizione non istituisce nuovi titoli, strutture o procedimenti onerosi e non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 100 inerente al domicilio digitale dei titolari di patente, la RT sottolinea che la norma si inserisce nel processo di digitalizzazione già previsto dal Codice dell'amministrazione digitale e si rende necessaria al fine di promuovere la più ampia adesione su base volontaria ai processi di trasmissione in via telematica dei verbali, delle notifiche e di tutti gli atti di interesse per i titolari di patente, analogamente a quanto previsto per i possessori di veicoli.

L'utilizzo del domicilio digitale avviene mediante infrastrutture e piattaforme già previste dalla normativa vigente. Le attività di acquisizione, gestione e utilizzo del domicilio digitale dei titolari di patente sono svolte nell'ambito delle procedure amministrative già esistenti e mediante infrastrutture digitali previste dalla normativa vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, in merito all'articolo 100, come già sottolineato in relazione agli articoli 86 e 87, tenuto conto che la disposizione disciplina nuove incombenze a carico delle pubbliche amministrazioni interessate, appare opportuno che siano fornite maggiori informazioni circa la possibilità di svolgere le attività di acquisizione, gestione e utilizzo del domicilio digitale nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente e senza oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

Sulle restanti disposizioni, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT e considerato che le norme recepiscono sostanzialmente la normativa vigente, non si formulano osservazioni.

CAPO IX (*ARTICOLI 101-111*)
REGOLE DI COMPORTAMENTO PER L'AUTOTRASPORTO DI PERSONE E COSE

Il Capo IX reca, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, la disciplina delle regole di comportamento applicabili all'autotrasporto di persone e di cose, con particolare riguardo alla sistemazione del carico, al trasporto di merci pericolose, alle norme sociali europee sui tempi di guida e di riposo, all'utilizzo del tachigrafo, alla responsabilità delle imprese di trasporto, ai limitatori di velocità, ai trasporti eccezionali, ai carri allegorici e al trasporto professionale di passeggeri. In particolare:

- l'articolo 101 disciplina gli obblighi relativi alla corretta sistemazione del carico sui veicoli adibiti al trasporto di cose, richiamando le prescrizioni della direttiva 2014/47/UE. Si introducono obblighi di verifica a carico del conducente, ove presente alle operazioni di carico e scarico, ovvero del caricatore con la finalità di rendere effettivo l'obbligo di corretta sistemazione del carico previsto dalla direttiva 2014/47/UE, recepita con il D.M. 19 maggio 2017. La responsabilità per l'inosservanza delle prescrizioni sulla corretta sistemazione del carico grava sul caricatore quando il conducente non abbia potuto assistere alle operazioni di carico, escludendo così la responsabilità di quest'ultimo nei casi in cui la violazione non sia a lui imputabile;
- l'articolo 102, in linea con l'articolo 168 del vigente codice della strada e l'articolo 368 del suo regolamento attuativo, disciplina il trasporto su strada di merci pericolose, mediante rinvio all'Accordo ADR, alla direttiva 2008/68/CE e alla normativa nazionale di recepimento, individuando condizioni, divieti, prescrizioni tecniche, obblighi documentali e responsabilità dei soggetti coinvolti;

- l’articolo 103 coordina la disciplina nazionale con la normativa unionale in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, con particolare riferimento a tempi di guida, interruzioni, periodi di riposo e documentazione di servizio;
- l’articolo 104 disciplina i tempi di guida e di riposo dei conducenti soggetti all’Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), nonché gli obblighi documentali e di esibizione dei fogli di registrazione in linea con quanto previsto dall’articolo 178 del vigente codice della strada;
- l’articolo 105 disciplina gli obblighi organizzativi delle imprese di trasporto in materia di rispetto dei tempi di guida e di riposo, organizzazione del lavoro dei conducenti, conservazione della documentazione e responsabilità per le violazioni commesse;
- l’articolo 106 disciplina l’obbligo di utilizzo del tachigrafo, le modalità di impiego, le violazioni relative alla manomissione o al cattivo funzionamento del dispositivo e le conseguenti comunicazioni agli uffici competenti;
- l’articolo 107 disciplina gli obblighi delle imprese di trasporto in materia di corretto utilizzo del tachigrafo, formazione dei conducenti, conservazione dei dati e controlli interni disciplinando tutte le specifiche ipotesi di violazioni del regolamento (CE) 165/2014 in materia di impiego del tachigrafo, commesse dalle imprese di trasporto;
- l’articolo 108 disciplina l’obbligo di circolazione con limitatore di velocità, nonché i divieti relativi a dispositivi mancanti, non funzionanti, alterati, manomessi o installati in modo non conforme;
- l’articolo 109, in linea con l’articolo 10 del vigente codice della strada, disciplina la circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità, subordinandola al rilascio dell’autorizzazione e al rispetto delle relative prescrizioni;
- l’articolo 110 disciplina le condizioni di circolazione dei carri allegorici durante le manifestazioni e nei trasferimenti su strade aperte al traffico, prevedendo autorizzazioni e, ove richiesta, scorta tecnica;
- l’articolo 111, in linea di continuità con l’assetto normativo vigente, disciplina gli obblighi del conducente di autobus destinati al noleggio con conducente o ai servizi di linea, con riferimento al numero massimo di passeggeri, ai dispositivi antincendio, alle uscite di sicurezza e alla corretta sistemazione dei passeggeri.

La RT in merito all’intero Capo IX afferma che le disposizioni hanno natura prevalentemente tecnica, regolatoria, precettiva e di coordinamento con la normativa unionale e internazionale vigente.

La RT evidenzia che sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività autorizzatorie, tecniche, ispettive e di controllo sono svolte dalle amministrazioni competenti nell’ambito delle funzioni già esercitate. Gli eventuali oneri relativi a dispositivi, certificazioni, autorizzazioni, equipaggiamenti, scorte, adempimenti documentali e organizzativi restano a carico degli operatori economici e dei soggetti interessati.

In riferimento all’articolo 101 relativo alla sistemazione del carico, la RT evidenzia che le attività di controllo rientrano nelle competenze già esercitate dagli organi di polizia stradale. Gli obblighi di corretta sistemazione e verifica del carico gravano sul conducente o sul caricatore secondo la ripartizione di responsabilità prevista dalla disposizione, mentre i controlli sono svolti dagli organi di polizia stradale nell’ambito

delle funzioni già esercitate; non ne derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Riguardo all'articolo 102 inerente al trasporto di merci pericolose, la RT afferma che la norma si inserisce in un sistema regolatorio già vigente in materia di trasporto di merci pericolose. Gli eventuali oneri relativi a equipaggiamenti, certificazioni, controlli tecnici, dispositivi di sicurezza e adempimenti previsti dalla disciplina ADR restano a carico degli operatori interessati; le attività autorizzatorie e di controllo sono svolte dagli uffici e dagli organi competenti nell'ambito delle attribuzioni già esercitate, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 103 riguardante le norme in materia sociale, la RT sottolinea che la norma attua obblighi già previsti dalla normativa europea vigente. Le attività di controllo sul rispetto della normativa sociale europea sono svolte dagli organi di polizia stradale, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'Ispettorato nazionale del lavoro nell'ambito delle rispettive competenze già attribuite; la disposizione coordina obblighi già vigenti e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 104 afferente alla durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto internazionale di persone o di cose che rientrano nell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada, la RT evidenzia che la norma richiama obblighi internazionali già vigenti. Il controllo degli obblighi documentali e dei tempi di guida e riposo previsti dall'Accordo AETR continua a essere svolto dagli organi e dagli uffici competenti con le risorse disponibili a legislazione vigente, la disposizione non introduce nuovi apparati o funzioni amministrative ulteriori e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 105 relativo alla responsabilità delle imprese di trasporto in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, la RT rileva che gli obblighi organizzativi, documentali e gestionali gravano sulle imprese di trasporto. Gli obblighi organizzativi, documentali e gestionali sono posti a carico delle imprese di trasporto, mentre le eventuali attività istruttorie degli uffici e dei comandi competenti si inseriscono nei procedimenti sanzionatori già esistenti; non essendo previste nuove strutture o funzioni amministrative, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 106 riguardante l'uso del tachigrafo, la RT evidenzia che la norma attua e coordina obblighi già previsti dalla normativa unionale e dall'Accordo AETR. Gli oneri relativi all'installazione, controllo, manutenzione e regolarizzazione del tachigrafo gravano sui soggetti interessati e sulle imprese di trasporto mentre le attività di controllo, comunicazione e verifica sono svolte dagli organi e dagli uffici competenti nell'ambito delle attribuzioni già esercitate, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 107 relativo alla responsabilità delle imprese di trasporto sull'uso del tachigrafo nel settore dei trasporti su strada, la RT specifica che gli obblighi

di formazione, conservazione dei dati, controllo interno e corretto utilizzo del tachigrafo gravano sulle imprese di trasporto, mentre la vigilanza e l'accertamento restano affidati alle amministrazioni già competenti.

Relativamente all'articolo 108 inerente alla circolazione dei veicoli dotati di limitatore di velocità, la RT afferma che la norma ha contenuto tecnico e precettivo. Gli eventuali oneri relativi all'installazione, manutenzione e ripristino dei limitatori di velocità gravano sui proprietari dei veicoli e sulle imprese di trasporto; le attività di controllo sono svolte dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate e, pertanto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In riferimento all'articolo 109 concernente la circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizione di eccezionalità, la RT sottolinea che gli oneri connessi alle autorizzazioni, alle verifiche tecniche, alle scorte e alle prescrizioni di circolazione restano a carico dei soggetti interessati, mentre le attività autorizzatorie e di controllo sono svolte dagli enti e dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate; la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Riguardo all'articolo 110 relativo alla circolazione dei carri allegorici, la RT chiarisce che la disposizione, di nuova introduzione, disciplina le condizioni di circolazione dei carri allegorici durante le manifestazioni e nei trasferimenti su strade aperte al traffico, prevedendo autorizzazioni e, ove richiesta, scorta tecnica. Gli oneri relativi all'organizzazione della manifestazione, alla scorta tecnica e agli adempimenti prescritti restano a carico dei soggetti interessati, mentre le attività autorizzatorie sono svolte dagli enti proprietari o gestori delle strade e dai Comuni nell'ambito delle competenze già esercitate; non ne derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 111 riguardante il trasporto di passeggeri su autobus NCC e di linea, la RT evidenzia che la norma disciplina obblighi di comportamento e verifica a carico dei conducenti e degli operatori del servizio in linea di continuità con l'assetto normativo vigente. Gli obblighi di verifica, corretta sistemazione dei passeggeri e rispetto delle dotazioni di sicurezza gravano sui conducenti e sugli operatori del servizio, mentre le attività di controllo sono svolte dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate; la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, tenuto conto che alcune disposizioni richiamano obblighi unionali e internazionali, sia pur già vigenti (articoli 103, 104, 106), andrebbe chiarito se tale normativa preveda in alcuni casi nuove forme di controllo non ancora implementate che necessitano di una apposita formazione da parte degli organi deputati a svolgere tali attività, specificando se tali eventuali attività formative del personale possano essere sostenute a valere sulle risorse previste a legislazione vigente.

Sulle restanti disposizioni, tenuto conto delle informazioni fornite dalla RT e considerato che sostanzialmente recepiscono la normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO X (*ARTICOLI 112-117*)
DELLE ATTIVITÀ INERENTI AI VEICOLI ED AI CONDUCENTI

Il Capo X disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le attività relative alla produzione, importazione, commercializzazione, omologazione e controllo dei veicoli, dei dispositivi di equipaggiamento, della segnaletica stradale, delle attività di formazione dei conducenti e delle campagne di richiamo. In particolare:

- l'articolo 112, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, vieta la produzione, importazione, commercializzazione e distribuzione di veicoli, componenti, dispositivi di equipaggiamento, targhe, contrassegni e sistemi non conformi alla disciplina del codice e alle prescrizioni di omologazione o approvazione;
- l'articolo 113, in linea con gli articoli 80 e 92 del vigente codice della strada, disciplina il divieto di rilascio abusivo di documenti provvisori di circolazione e di guida e le violazioni relative alle revisioni periodiche effettuate dalle imprese autorizzate;
- l'articolo 114, che riprende l'articolo 45 del vigente codice della strada, vieta la produzione, importazione e commercializzazione di segnaletica stradale, dispositivi di controllo e apparecchiature per l'accertamento delle violazioni non conformi o difformi dai provvedimenti di approvazione o omologazione;
- l'articolo 115, che riprende l'articolo 123 del vigente codice della strada, disciplina i divieti relativi all'esercizio abusivo dell'attività di autoscuola e allo svolgimento non autorizzato delle attività di insegnamento teorico e istruzione pratica alla guida;
- l'articolo 116 coordina il sistema nazionale con la normativa unionale in materia di omologazione dei veicoli, vigilanza del mercato, obblighi dei costruttori, operatori economici, operatori indipendenti e servizi tecnici, introducendo sanzioni per violazioni delle disposizioni dei regolamenti europei;
- l'articolo 117, che riprende l'articolo 80-*bis* del vigente codice della strada, disciplina gli obblighi dei costruttori relativi alle campagne di richiamo dei veicoli che presentano rischi per la salute o la sicurezza, compresi gli obblighi informativi verso proprietari e utilizzatori e l'inserimento dei dati nell'elenco telematico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La RT in riferimento al Capo X afferma che le disposizioni hanno natura prevalentemente tecnica, regolatoria, repressiva e di vigilanza del mercato, essendo dirette a garantire la conformità dei veicoli, dei dispositivi e delle attività connesse alla sicurezza della circolazione. La RT evidenzia che sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività di controllo, vigilanza, autorizzazione, omologazione e verifica rientrano nelle competenze già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dalle Province, dagli organi di controllo e dagli altri soggetti competenti. Gli eventuali oneri relativi ad adeguamenti, certificazioni, controlli, ispezioni, richiami e misure correttive restano a carico degli operatori economici e dei soggetti interessati.

In merito all'articolo 112 inerente alla fabbricazione e distribuzione di veicoli e dispositivi di equipaggiamento non conformi, la RT evidenzia che la norma ha contenuto repressivo e di vigilanza del mercato. Le attività di omologazione, approvazione, vigilanza e verifica di conformità restano affidate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e agli organismi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate; gli

eventuali oneri di adeguamento o ritiro dei prodotti non conformi gravano sugli operatori economici interessati, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In relazione all'articolo 113 riguardante le falsità relative ai documenti provvisori di circolazione e di guida ed alle revisioni periodiche, la RT sottolinea che le previsioni, che non introducono innovazioni sostanziali rispetto alla disciplina vigente, hanno natura repressiva, autorizzatoria e di vigilanza. Le attività ispettive e di controllo sulle imprese autorizzate sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito delle competenze già attribuite, mentre gli oneri necessari per consentire l'effettuazione delle verifiche restano a carico delle imprese autorizzate; la disposizione non determina quindi nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 114 relativo alle attività vietate connesse alla segnaletica stradale, la RT evidenzia che la norma ha contenuto tecnico, regolatorio e repressivo. Le attività di approvazione, omologazione, vigilanza e revoca dei provvedimenti relativi alla segnaletica e ai dispositivi di controllo rientrano nelle competenze già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; non essendo previste nuove strutture o procedure onerose, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 115 concernente le attività vietate connesse alla formazione dei conducenti, la RT specifica che la norma ha natura repressiva e di vigilanza. Le attività di accertamento, controllo e adozione delle misure conseguenti all'esercizio abusivo dell'attività di autoscuola o di istruzione alla guida rientrano nelle competenze già esercitate dalle Province e dagli enti territorialmente competenti; la disposizione non richiede risorse aggiuntive e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 116 inerente alle attività connesse alla produzione dei veicoli in conformità alle disposizioni dei Regolamenti europei, la RT osserva che la norma richiama obblighi già previsti dalla disciplina europea vigente. Le attività di vigilanza, controllo della conformità, verifica delle omologazioni e adozione delle misure correttive sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito delle competenze già attribuite, mentre gli obblighi economici derivanti dalla disciplina gravano sugli operatori del settore; ne consegue l'assenza di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 117 riguardante le attività connesse alla produzione di veicoli e alle operazioni di richiamo, la RT chiarisce che gli oneri relativi alle campagne di richiamo, all'informazione degli utenti e agli interventi correttivi sui veicoli gravano integralmente sui costruttori interessati. L'elenco telematico si inserisce nell'ambito delle infrastrutture informatiche e delle banche dati già disponibili presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La gestione dello stesso avviene con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e non determina, pertanto, nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, in merito all'articolo 117 e all'elenco telematico tenuto presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alimentato a cura dei costruttori dei veicoli per inserire le informazioni inerenti ai veicoli oggetto di adeguate misure correttive, tenuto conto che la norma sembra incrementare, rispetto alla legislazione vigente, il flusso informativo che alimenta il predetto elenco, appare utile confermare che tale aumento di dati possa comunque essere sostenuto senza ulteriori costi di adeguamento delle strutture informatiche e di impiego di risorse umane da assegnare alle relative attività.

Sulle restanti disposizioni, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT e considerato che le norme recepiscono sostanzialmente quanto previsto dalla normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO XI (*ARTICOLI 118-120*)
CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI, DELLE MACCHINE OPERATRICI E DELLE MACCHINE MOBILI NON STRADALI

Il Capo XI disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le condizioni di circolazione su strada dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali, con particolare riferimento ai limiti di sagoma e massa, alla circolazione in condizioni di eccezionalità, al traino e all'impiego su strada delle macchine operatrici. In particolare:

- l'articolo 118, che riprende l'articolo 104 del vigente codice della strada, disciplina i limiti di sagoma e massa dei veicoli agricoli e forestali, nonché le condizioni per la circolazione delle macchine agricole eccezionali;
- l'articolo 119, che riprende l'articolo 105 del vigente codice della strada, disciplina la formazione dei convogli agricoli e forestali e le condizioni per il traino di rimorchi e attrezzature intercambiabili;
- l'articolo 120, che riprende gli articoli 58 e 114 del vigente codice della strada, disciplina le condizioni di circolazione su strada delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali, limitandone l'impiego al trasferimento o allo spostamento di cose connesse al ciclo operativo e richiamando i limiti tecnici di sagoma, massa e dispositivi.

La RT, in merito al Capo XI, afferma che le disposizioni hanno natura prevalentemente tecnica, regolatoria e precettiva e si coordinano con le disposizioni dei Titoli VI e VII in materia di caratteristiche costruttive, dispositivi di equipaggiamento, autorizzazioni e circolazione eccezionale. La RT evidenzia che sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività autorizzatorie, tecniche e di controllo sono svolte dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate. Gli eventuali oneri relativi ad autorizzazioni, scorte tecniche, indennizzi di usura, dispositivi di segnalazione, verifiche e adempimenti connessi alla circolazione restano a carico dei soggetti interessati.

Con riferimento all'articolo 118 inerente alle sagome e masse limite dei veicoli agricoli e forestali, la RT evidenzia che la norma ha contenuto tecnico e regolatorio. Le attività autorizzatorie relative alla circolazione dei veicoli agricoli e forestali eccezionali

rientrano nei procedimenti già previsti dalla normativa vigente. Gli oneri relativi ad autorizzazioni, scorte tecniche, indennizzi di usura, dispositivi supplementari di segnalazione e verifiche dell'itinerario restano a carico dei soggetti interessati, mentre le attività autorizzatorie sono svolte secondo procedimenti già previsti; la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In relazione all'articolo 119 riguardante il traino di veicoli agricoli e forestali, la RT sottolinea che le verifiche relative a dimensioni, massa rimorchiabile, dispositivi di frenatura e compatibilità tecnica restano ricomprese nelle ordinarie attività di controllo, mentre gli eventuali oneri di adeguamento o regolarizzazione gravano sui proprietari e utilizzatori dei veicoli, non sono pertanto configurabili nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 120 inerente alla circolazione su strada delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali, la RT chiarisce che la norma ha contenuto tecnico, regolatorio e di sicurezza. Le autorizzazioni eventualmente necessarie per macchine eccedenti i limiti di sagoma o massa rientrano nei procedimenti già previsti per la circolazione in condizioni di eccezionalità. La disposizione è attuata attraverso procedimenti autorizzatori, verifiche tecniche e attività di controllo già previsti dall'ordinamento; i relativi oneri gravano sui soggetti interessati e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, alla luce dei chiarimenti forniti dalla RT e considerato che le disposizioni recepiscono sostanzialmente la normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

TITOLO III (*ARTICOLI 121-158*)
APPLICAZIONE SANZIONI AMMINISTRATIVE

CAPO I (*ARTICOLI 121-128*)
SANZIONI AMMINISTRATIVE.

Il Capo I reca la disciplina generale delle sanzioni amministrative pecuniarie applicabili alle violazioni previste dal codice della strada, definendone i criteri di quantificazione, le ipotesi di aumento e riduzione, il regime della responsabilità solidale, nonché le regole relative al concorso e alla pluralità di violazioni. In particolare:

- l'articolo 121 individua il quadro generale delle sanzioni amministrative pecuniarie, delle sanzioni amministrative accessorie e della decurtazione dei punti dalla patente di guida applicabili alle violazioni delle disposizioni contenute nei Titoli II, III e IV del presente codice. Le sanzioni amministrative pecuniarie e le sanzioni amministrative accessorie sono riportate nella Tabella 1 allegata al codice, che ne costituisce parte integrante;
- l'articolo 122 reca i principi generali per la determinazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, riprendendo le previsioni contenute all'articolo 195 del vigente codice della strada. È confermata la previsione di limiti minimi (25 euro) e massimi (quarantamila euro) applicabili. Si conferma anche la regola per cui, in caso di concorso di più persone, la sanzione è applicata per intero a ciascun obbligato;

- l'articolo 123 disciplina le ipotesi nelle quali la sanzione amministrativa pecuniaria prevista dalla Tabella 1 per le violazioni delle disposizioni contenute nei Titoli II, III e IV è aumentata in ragione di specifiche circostanze aggravanti, introducendo un sistema graduato di aumenti collegato alla maggiore offensività della condotta, alla particolare pericolosità del contesto in cui la violazione è commessa ovvero alla condizione soggettiva del conducente o del veicolo. In particolare, sono previsti aumenti di diversa entità, pari a un decimo, a un quinto, a un terzo, alla metà ovvero al raddoppio della sanzione, a seconda della ricorrenza di situazioni ritenute meritevoli di un trattamento più severo. È altresì previsto l'aumento di un terzo della sanzione amministrativa pecuniaria qualora le violazioni di cui agli articoli 49, 50, 51, comma 12, 52, 53, comma 8, 54, 56, 57, comma 11, lett. b), 103, 104, 105, 106, 107 e 108 siano commesse dalle ore 22.00 alle ore 7.00, riproducendo il contenuto dell'articolo 195, comma 2-*bis*, del vigente codice della strada, che prevede il medesimo aggravamento per tali violazioni quando commesse in orario notturno. Per quanto attiene alla destinazione dell'incremento della sanzione al Fondo di cui all'articolo 6-*bis* del decreto-legge n. 117 del 2007, così come previsto dal medesimo articolo 195, comma 2-*bis*, del vigente codice, la relativa disciplina è stata collocata nell'articolo 291, dedicato alla destinazione dei proventi delle sanzioni. Inoltre, sono regolati gli effetti delle predette circostanze anche sulla durata delle sanzioni amministrative accessorie, prevedendone l'aumento nei casi espressamente indicati;
- l'articolo 124 disciplina le ipotesi nelle quali la sanzione amministrativa pecuniaria prevista dalla Tabella 1 per le violazioni delle disposizioni contenute nei Titoli II, III e IV è ridotta in presenza di specifiche circostanze che attenuano la gravità concreta della violazione ovvero valorizzano la tempestiva regolarizzazione della posizione del veicolo o del conducente. In particolare, è prevista una riduzione di un quinto quando, a seguito dell'accertamento della violazione, sia richiesto un adempimento volto a regolarizzare la posizione del veicolo o del conducente e tale adempimento sia effettuato entro trenta giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione del verbale. È inoltre prevista una riduzione di un terzo quando la revisione straordinaria o la visita e prova, richieste a seguito dell'accertamento di violazioni riguardanti l'efficienza del veicolo, le modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali o l'alterazione del veicolo, siano effettuate entro trenta giorni. La riduzione è ulteriormente elevata alla metà quando i medesimi adempimenti siano effettuati entro il termine più breve di quindici giorni, in modo da attribuire rilievo alla maggiore tempestività della regolarizzazione tecnica. La disposizione individua poi ulteriori ipotesi di riduzione della metà, rientrano in tale ambito la violazione commessa in occasione o a seguito di sinistro stradale da parte di conducente di motociclo o ciclomotore che, al momento dell'accertamento, utilizzava le protezioni prescritte, nonché le violazioni dei divieti di sosta o di fermata commesse alla guida di biciclette, monopattini elettrici, cicli a propulsione, ciclomotori a due ruote o motocicli a due ruote, fermo restando il necessario coordinamento con gli importi già eventualmente ridotti nella tabella;
- l'articolo 125 regola le modalità procedurali per l'applicazione degli aumenti e delle riduzioni delle sanzioni previste dagli articoli precedenti e demanda a un decreto del Ministero dell'interno la definizione delle modalità di presentazione delle relative istanze. In ogni caso, l'importo calcolato per effetto degli aumenti non può essere superiore al triplo di quello previsto per la violazione mentre l'importo calcolato per effetto delle riduzioni non può essere inferiore ad un terzo di quello previsto per la violazione;
- l'articolo 126 disciplina il principio di responsabilità solidale per il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie riprendendo quanto previsto dall'articolo 196 del vigente codice della strada. Inoltre, innovando rispetto alla normativa vigente, si dispone che quando è prevista l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, se il custode, successivamente alla notifica del decreto di confisca, in violazione dei propri obblighi, non provvede al trasferimento del veicolo alla depositeria incaricata, è esclusa la responsabilità

solidale dello Stato per le violazioni commesse dal custode in occasione dell'utilizzo non autorizzato del veicolo indebitamente sottratto alla confisca e che le relative sanzioni amministrative pecuniarie restano a carico del medesimo custode;

- l'articolo 127 disciplina il concorso e l'assorbimento delle violazioni, nonché le ipotesi di pluralità di illeciti e le correlate procedure di archiviazione e coordinamento tra uffici accertatori in linea di continuità con l'assetto normativo vigente. Si dispone che quando in occasione di un controllo su strada, sono contestate al medesimo conducente più violazioni, ai fini dell'applicazione delle disposizioni relative alla responsabilità dell'impresa, le medesime violazioni si considerano come unica violazione e si applica la sanzione prevista per la violazione più grave;
- l'articolo 128, riprendendo il contenuto dell'articolo 210 del vigente codice della strada, disciplina gli effetti della morte del trasgressore sull'obbligazione derivante dalla violazione amministrativa che si estingue.

La RT, in merito al capo I, afferma che le disposizioni hanno carattere precettivo e procedimentale e sono attuate dagli organi di polizia stradale, dalle Prefetture e dagli enti competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. In particolare, l'intervento recato dal Capo I si inserisce in un più ampio processo di razionalizzazione dell'apparato sanzionatorio amministrativo, volto a ricondurre in un quadro unitario, omogeneo e più facilmente applicabile le conseguenze previste per le violazioni delle norme di comportamento, superando la frammentazione e la stratificazione della disciplina vigente.

In riferimento all'articolo 121 recante "Sanzioni amministrative pecuniarie previste per la violazione delle norme dei titoli II, III e IV", la RT evidenzia che la disposizione assume rilievo sistematico centrale nell'economia del nuovo codice, in quanto opera una riorganizzazione dell'apparato sanzionatorio, prevedendo che, salvo che il fatto costituisca reato, chiunque viola le disposizioni dei Titoli II, III e IV sia punito con le sanzioni amministrative pecuniarie e con le sanzioni amministrative accessorie riportate nella Tabella 1 allegata al codice, che ne costituisce parte integrante. In tal modo, il sistema sanzionatorio viene ricondotto ad uno schema unitario, ordinato e immediatamente consultabile, nel quale sono riportati, per ciascuna violazione, l'importo della sanzione pecuniaria, l'eventuale sanzione accessoria e l'eventuale decurtazione del punteggio dalla patente di guida.

La RT prosegue sottolineando che la scelta di collocare le sanzioni nella Tabella 1 risponde a una finalità di semplificazione, razionalizzazione e maggiore intellegibilità del sistema. Essa consente di superare la frammentazione dell'attuale disciplina, nella quale le sanzioni risultano distribuite all'interno delle singole disposizioni del codice vigente, spesso secondo schemi non omogenei e con formulazioni stratificate nel tempo. Nel nuovo impianto, invece, la norma precettiva e la conseguenza sanzionatoria sono coordinate attraverso un rinvio tabellare, preservando al tempo stesso il principio di legalità e determinatezza, poiché la tabella costituisce parte integrante del codice.

La descrizione delle norme di comportamento contenuta nella Tabella 1 ha valore meramente indicativo e serve a consentire una più agevole individuazione della fattispecie da parte degli operatori e degli utenti. Ai fini dell'esatta individuazione del

comportamento vietato e della conseguente violazione, resta fermo il riferimento alle corrispondenti norme sostanziali recate dai Titoli II, III e IV. Tale precisazione evita che la formulazione sintetica contenuta nella tabella possa assumere valore autonomo rispetto alla disposizione precettiva, garantendo coerenza sistematica e certezza applicativa.

Rispetto alla normativa vigente, la disposizione introduce una profonda riorganizzazione dell'apparato sanzionatorio. In primo luogo, gli importi delle sanzioni amministrative pecuniarie sono stati rimodulati secondo criteri di maggiore uniformità e proporzionalità, riducendo il numero delle attuali fasce sanzionatorie e procedendo, in via generale, a una razionalizzazione degli importi vigenti: si realizza, infatti, il passaggio da importi non omogenei, derivanti dagli aggiornamenti periodici succedutisi nel tempo, a fasce più ordinate e di più agevole applicazione. In secondo luogo, la Tabella 1 opera una sistematizzazione delle sanzioni amministrative accessorie, coordinandole con le nuove categorie previste dal codice.

Restano escluse dalla Tabella 1 solo le disposizioni relative alle violazioni del codice della strada del Titolo VIII, legate ai titoli abilitativi e alla circolazione dei veicoli per specifici usi professionali, destinazioni o usi commerciali, per le quali – per esigenze di chiarezza e organicità – le sanzioni restano disciplinate nell'articolato del codice.

Nel merito, la Tabella 1 risulta articolata in 824 fattispecie, riprese dalle fattispecie previste a legislazione vigente, con l'eccezione di 124 fattispecie, non espressamente previste nell'attuale disciplina codicistica, che sono state introdotte con l'intento di riportare nella normativa primaria sanzioni afferenti alle violazioni del codice della strada previste nel regolamento o comunque introdotte in virtù di orientamenti interpretativi finalizzati a desumere dalle norme di comportamento generali le sanzioni per condotte contrarie alle esigenze di sicurezza pubblica e ordinata circolazione per le quali il codice vigente non prevede uno specifico regime sanzionatorio. Con riferimento a tali fattispecie, le modifiche introdotte sono pertanto finalizzate ad esplicitare obblighi, limiti o divieti sostanziali in molti casi già desumibili dalle regole generali relative alla circolazione stradale o dagli orientamenti giurisprudenziali di settore, nonché a definire in maniera univoca il relativo regime sanzionatorio, contribuendo così a chiarire il quadro applicativo e a garantire maggiore effettività alle norme di comportamento.

Con specifico riferimento alle sanzioni amministrative pecuniarie, la RT evidenzia che ciascuna sanzione, in continuità con quanto previsto a legislazione vigente, è associata a un minimo e massimo edittale: l'importo minimo è quello ordinariamente applicato nei verbali di notifica con applicazione della sanzione in forma ridotta, mentre il limite massimo (oggi fissato in misura pari al quadruplo del minimo, per esigenze di razionalizzazione e coerenza) viene utilizzato come parametro solo nei casi previsti dal codice (a titolo esemplificativo, in caso di pagamento oltre il termine).

Il sistema sanzionatorio applicato a legislazione vigente organizza le sanzioni, con i relativi minimi e massimi edittali, in 82 fasce. Per esigenze di semplificazione, la tabella allegata al presente schema di codice ne riduce invece il numero in 27 fasce, con limiti

edittali che incrementano progressivamente da 25 a 100 euro, da 40 a 160 euro, da 80 a 320 euro, da 150 a 600 euro, e così via.

La ricollocazione delle fattispecie nelle nuove fasce edittali è stata operata al fine di assicurare la neutralità degli effetti del riordino rispetto ai principi di proporzionalità della sanzione alla gravità della condotta e in generale agli obiettivi di tutela della sicurezza stradale. In coerenza con tale approccio, la rideterminazione delle fasce edittali e la relativa associazione alle fattispecie sanzionate non comportano effetti di aggravamento degli importi pecuniari se non nei casi in cui, in ragione anche dei tassi di incidentalità, l'attuale regime sanzionatorio è stato ritenuto inadeguato rispetto alla gravità della condotta o alle esigenze di deterrenza rispetto a comportamenti ritenuti socialmente pericolosi. Ne deriva una generalizzata neutralità della riorganizzazione rispetto agli importi vigenti (fatte salve le esigenze di arrotondamento dei minimi e massimi edittali, per mere esigenze di semplicità di calcolo) e una puntuale e ragionata ponderazione delle ipotesi di variazione sostanziale dei limiti minimi e massimi, motivata dalle ragioni sopra illustrate e di seguito dettagliate con il riferimento a casi concreti.

Quanto agli aumenti più significativi rispetto alla disciplina vigente, l'intervento concentra l'inasprimento sulle condotte con maggiore attitudine lesiva della sicurezza stradale. Ad esempio, la violazione di precedenza da parte di chi cambia corsia passa da 42-173 a 80-320 euro, mentre la violazione del divieto di retromarcia sulle carreggiate, sulle rampe, sugli svincoli e sulle corsie per la sosta di emergenza delle autostrade e delle strade extraurbane principali passa da 430-1.731 a 500-2.000 euro. Per la circolazione di veicoli non ammessi sulle piste ciclabili la sanzione passa da euro 476–1.731 a euro 500–2.000. Per la circolazione, su autostrade e strade extraurbane principali, con oggetti non solidamente assicurati o sporgenti oltre i limiti consentiti, nonché con veicoli a tenuta non stagna o con carico scoperto suscettibile di dispersione, la sanzione è elevata da euro 430–1.731 a euro 500–2.000, con conferma della decurtazione di 4 punti.

Analogo rafforzamento è previsto per alcune manovre ad alto rischio. La retromarcia sulle carreggiate, rampe, svincoli e corsie di emergenza delle autostrade e delle strade extraurbane principali è punita con sanzione da euro 500 a euro 2.000, rispetto al previgente importo da euro 430 a euro 1.731, con decurtazione di 10 punti. È inoltre introdotta la specifica sanzione da euro 250 a euro 1.000, con decurtazione di 5 punti, per la retromarcia sulle carreggiate delle strade a senso unico di marcia dove è vietata la sosta. Per alcune violazioni in materia di precedenza, la nuova disciplina prevede un aumento selettivo: ad esempio, la violazione di precedenza da parte di chi effettua manovre di immissione nel traffico, retromarcia o inversione passa da euro 42–173 a euro 80–320; analogamente, la violazione di precedenza da parte di chi cambia corsia passa da euro 42–173 a euro 80–320.

Sono inoltre stati rafforzati o resi più puntuali i presidi sanzionatori relativi a condotte che incidono sull'effettività dei controlli e sulla sicurezza complessiva della circolazione, con particolare riferimento all'obbligo assicurativo, che oggi registra

livelli molto elevati di evasione e elusione. In materia di assicurazione obbligatoria, la circolazione senza copertura passa da euro 866–3.464 a euro 1.000–4.000, con divieto di marcia a tempo indeterminato e divieto di guida per quindici giorni; in caso di esibizione di assicurazione falsa o contraffatta, la sanzione è fissata da euro 1.400 a euro 5.600, rispetto alla precedente fascia di euro 866–3.464, con divieto di marcia e divieto di guida per trenta giorni. Analogamente, per la violazione dell'obbligo assicurativo da parte del proprietario che consenta la circolazione del veicolo privo di copertura, la sanzione è stabilita da euro 1.000 a euro 4.000, rispetto alla fascia previgente di euro 866–3.464.

In relazione alle 124 fattispecie di nuova introduzione, sono state introdotte specifiche sanzioni per comportamenti pericolosi non autonomamente presidiati dalla disciplina vigente. A titolo esemplificativo, la RT indica che ora è espressamente sanzionata l'accensione di fuochi o lo svolgimento di attività idonee a produrre fumo, nebbie o vapori tali da limitare la visibilità sulla strada, con sanzione da euro 250 a euro 1.000; il campeggio o attendamento al di fuori delle aree appositamente attrezzate, con sanzione da euro 80 a euro 320; lo svolgimento, su autostrade e strade extraurbane principali o relative pertinenze, di riunioni, giochi o altre azioni suscettibili di creare pericolo per la sicurezza della circolazione, con sanzione da euro 40 a euro 160. È inoltre introdotta, in materia di pubblicità, la sanzione da euro 400 a euro 1.600 per la collocazione di forme pubblicitarie in abbinamento ai segnali stradali al di fuori dei casi consentiti.

Sono state altresì tipizzate nuove condotte pericolose nell'ambito della circolazione. Tra queste, la violazione del divieto di percorrere la corsia di sinistra adiacente allo spartitraffico centrale a velocità inferiore a 100 km/h, punita con sanzione da euro 40 a euro 160; la violazione degli obblighi in presenza di rotatorie, con sanzione da euro 40 a euro 160; la circolazione nelle corsie di emergenza su strade diverse da autostrade ed extraurbane principali, punita con sanzione da euro 250 a euro 1.000 e decurtazione di 4 punti; nonché la violazione dell'obbligo di creare uno spazio sufficiente per il transito dei mezzi di soccorso e dei motocicli in caso di code, con sanzione da euro 80 a euro 320 e decurtazione di 2 punti.

L'intervento introduce inoltre sanzioni autonome per condotte prima non specificamente presidiate, in particolare a tutela degli utenti vulnerabili. Sono previste, tra l'altro, sanzioni da euro 40 a euro 160 per i ciclisti che effettuano improvvisi scarti o movimenti a zig-zag, che omettono le cautele prescritte negli attraversamenti o che non conducono il veicolo a mano quando siano di intralcio o pericolo per i pedoni. Per i monopattini elettrici sono introdotte sanzioni da euro 40 a euro 160 per condotte quali la circolazione sui marciapiedi o sui passaggi pedonali, l'esecuzione di scatti improvvisi o movimenti a zig-zag, l'attraversamento della carreggiata in condizioni di traffico senza condurre il mezzo a mano e la mancata adozione delle cautele prescritte sulle piste ciclabili.

Da ultimo, la RT segnala che alcune delle più significative novità della riforma riguardano la disciplina della violazione dei limiti di velocità, in rapporto all'obiettivo

di parametrare l'entità delle sanzioni al grado di offensività della condotta, prevedendo importi che aumentano proporzionalmente al superamento del limite di velocità.

Secondo l'apparato sanzionatorio vigente, il conducente che viaggia a 60 km/h, superando di 30 km il limite di 30 fissato in ambito urbano, e il conducente che viaggia a 160 km/h, superando sempre di 30 km il limite di 130 fissato in autostrada, vengono puniti allo stesso modo, con una sanzione di 173 euro. Parimenti, il conducente che viaggia a 95 km/h, superando di 45 km il limite di 50 fissato in ambito urbano, e il conducente che viaggia a 175 km/h, superando sempre di 45 km il limite di 130 fissato in autostrada, vengono puniti allo stesso modo, con una sanzione di 543 euro e la sospensione della patente da 1 a 3 mesi. Inoltre, chi supera il limite di 130 in autostrada è soggetto alla medesima sanzione (da 173 a 694) sia se viaggia a 141 Km/h, sia se viaggia a 170 km/h (perché rientra nella medesima fascia sanzionatoria – 11-40 km/h).

Il nuovo codice intende ovviare a tali profili di irragionevolezza attraverso l'introduzione di un nuovo regime di determinazione delle sanzioni pecuniarie che, in considerazione della maggiore pericolosità della condotta, aumenta proporzionalmente a seconda dell'entità del superamento del limite. In particolare, ad ognuna delle fattispecie sanzionatorie legate alla velocità viene associata una sanzione il cui importo unitario (10 o 5 euro) è moltiplicato per ogni km/h di superamento del limite di velocità in concreto realizzato.

La finalità complessiva della riforma sanzionatoria è, dunque, quella di rendere il sistema più chiaro, proporzionato ed effettivo, concentrando l'inasprimento sulle condotte realmente pericolose e introducendo presidi sanzionatori per comportamenti che, pur rilevanti sotto il profilo della sicurezza, non risultavano adeguatamente tipizzati. Tale impostazione mira a promuovere, nel medio periodo, comportamenti più prudenti e rispettosi delle regole di circolazione, rafforzando la funzione deterrente delle sanzioni, con possibile riduzione progressiva delle violazioni più pericolose, dell'incidentalità e, conseguentemente, anche delle attività di accertamento, intervento e gestione amministrativa connesse ai sinistri stradali.

Tanto premesso sulle motivazioni generali e specifiche che giustificano la rimodulazione del sistema sanzionatorio, con riferimento ai profili squisitamente finanziari delle modifiche incidenti sulle sanzioni amministrative pecuniarie, la RT riporta, di seguito, i dati disponibili, relativi alle sanzioni di competenza degli enti territoriali nel quinquennio 2019-2024, raccolti dall'Osservatorio nazionale sulle sanzioni per le violazioni del Codice della strada, istituito ai sensi dell'articolo 9, comma 1-*ter*, del decreto-legge n. 75 del 2023 con il decreto ministeriale n. 12 del 20 gennaio 2025.

Proventi			
ID	Art. 208	Art. 142	TOTALE
Amm. Prov. 2019	18.884.058,66 €	49.988.745,27 €	68.872.803,93 €
Citta Metropolitane 2019	3.240.321,75 €	36.805.166,16 €	40.045.487,91 €
Comuni 2019	981.429.666,23 €	219.754.079,11 €	1.201.183.745,34 €
Unioni 2019	32.208.806,47 €	17.937.807,71 €	50.146.614,18 €
2019	*1.035.762.853,11 €*	*324.485.798,25 €*	*1.360.248.651,36 €*
Amm. Prov. 2020	12.203.580,49 €	54.974.884,24 €	67.178.464,73 €
Citta Metropolitane 2020	2.002.510,47 €	12.253.512,02 €	14.256.022,49 €
Comuni 2020	699.794.481,68 €	178.567.687,92 €	878.362.169,60 €
Unioni 2020	25.657.928,95 €	14.662.699,06 €	40.320.628,01 €
2020	*739.658.501,59 €*	*260.458.783,24 €*	*1.000.117.284,83 €*
Amm. Prov. 2021	12.495.219,24 €	66.275.636,67 €	78.770.855,91 €
Citta Metropolitane 2021	2.830.074,09 €	34.840.663,60 €	37.670.737,69 €
Comuni 2021	843.640.893,73 €	248.499.288,64 €	1.092.140.182,37 €
Unioni 2021	37.426.526,66 €	24.508.060,29 €	61.934.586,95 €
2021	*896.392.713,72 €*	*374.123.649,20 €*	*1.270.516.362,92 €*
Amm. Prov. 2022	18.236.345,10 €	85.282.954,87 €	103.519.299,97 €
Citta Metropolitane 2022	3.947.586,21 €	25.748.197,80 €	29.695.784,01 €
Comuni 2022	1.151.208.316,84 €	311.786.589,19 €	1.462.994.906,03 €
Unioni 2022	42.547.186,05 €	25.349.778,72 €	67.896.964,77 €
2022	*1.215.939.434,20 €*	*448.167.520,58 €*	*1.664.106.954,78 €*
Amm. Prov. 2023	17.857.258,18 €	101.358.152,17 €	119.215.410,35 €
Citta Metropolitane 2023	3.950.889,37 €	66.083.389,65 €	70.034.279,02 €
Comuni 2023	1.305.854.804,77 €	319.175.879,83 €	1.625.030.684,60 €
Unioni 2023	44.739.766,27 €	25.924.111,91 €	70.663.878,18 €
2023	*1.372.866.304,51 €*	*512.541.533,56 €*	*1.885.407.838,07 €*
Amm. Prov. 2024	21.045.533,36 €	95.179.741,87 €	116.225.275,23 €
Citta Metropolitane 2024	5.447.080,98 €	86.229.113,04 €	91.676.194,02 €
Comuni 2024	1.405.403.607,17 €	323.492.873,09 €	1.728.896.480,26 €
Unioni 2024	47.106.501,03 €	26.576.158,23 €	73.682.659,26 €
2024	*1.479.002.722,54 €*	*531.477.886,23 €*	*2.010.480.608,77 €*

La neutralità finanziaria delle modifiche introdotte sarà garantita dal mantenimento del riparto delle sanzioni previsto dall'articolo 148, che ripropone quanto già previsto a legislazione vigente e dall'applicazione delle specifiche regole di contabilità pubblica che prevedono sia l'iscrizione in bilancio delle predette entrate sia appositi accantonamenti nel fondo crediti di dubbia esigibilità.

La disposizione non istituisce nuove strutture amministrative, non richiede l'attivazione di nuovi organismi, non comporta incrementi delle dotazioni organiche e non determina l'acquisizione di nuove risorse strumentali o informatiche. L'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, delle sanzioni accessorie e delle decurtazioni di punteggio continua a essere effettuata dagli organi accertatori, dalle

Prefetture, dagli enti competenti e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito delle funzioni già esercitate e mediante gli archivi e i sistemi informativi già operativi, inclusi l'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida e gli archivi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Parimenti, l'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie e della decurtazione dei punti avviene nell'ambito dei procedimenti già previsti e tramite gli strumenti già disponibili. Gli eventuali costi connessi all'esecuzione di misure accessorie, quali rimozione, custodia, ripristino, regolarizzazione, adeguamento tecnico o ulteriori adempimenti conseguenti alla violazione, restano ove previsto a carico del trasgressore, dell'obbligato in solido o del soggetto interessato, secondo la disciplina generale del codice.

Con riferimento all'articolo 122 concernente i principi generali per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, la RT afferma che rispetto alle previsioni vigenti, è stata invece eliminata la periodicità automatica biennale dell'aggiornamento della misura delle sanzioni amministrative pecuniarie alle variazioni dell'indice inflattivo. La RT evidenzia, infatti, che l'automatico adeguamento all'inflazione previsto a legislazione vigente è stato oggetto negli ultimi esercizi finanziari di reiterate sospensioni, disposte per legge. Il riferimento è, in particolare, all'articolo 1, comma 497, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, modificato dall'articolo 7, comma 4, del decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2025, n. 15, e, successivamente, dall'articolo 9, comma 1, lett. a) e b), del decreto-legge 31 dicembre 2025, n. 200, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2026, n. 26, che ha sospeso l'aggiornamento biennale delle sanzioni amministrative pecuniarie per gli anni 2023, 2024, 2025 e 2026. Tali sospensioni, prorogate per quattro anni, confermano l'esigenza di un meccanismo più flessibile di adeguamento degli importi delle sanzioni pecuniarie, che consenta margini di discrezionalità e formule di adattamento alle variazioni dell'inflazione di medio periodo.

In risposta a tali esigenze, la nuova disposizione prevede che l'aumento possa essere disposto solo in caso di una variazione significativa dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (pari almeno al 5%), rilevata in rapporto all'ultima variazione delle sanzioni al codice della strada. Al verificarsi di tale variazione, la determinazione in merito all'incremento degli importi delle sanzioni è affidata ad un decreto di aggiornamento, adottato dai Ministri competenti, che costituisce esercizio di attività amministrativa e regolatoria già rientrante nelle attribuzioni istituzionali delle amministrazioni interessate. Le attività previste sono svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza determinare nuovi fabbisogni organizzativi o finanziari.

In relazione all'articolo 123 riguardante l'aumento delle sanzioni amministrative, la RT sottolinea che in tal modo, il sistema sanzionatorio non si limita alla quantificazione base prevista dalla tabella, ma consente di adeguare la conseguenza amministrativa alla concreta gravità della violazione e al rischio prodotto per la sicurezza della circolazione. La disposizione incide esclusivamente sui criteri di determinazione dell'importo della

sanzione pecuniaria e della durata delle sanzioni accessorie, senza introdurre nuovi procedimenti autonomi o nuovi compiti amministrativi. L'applicazione degli aumenti avviene, infatti, nell'ambito dell'ordinario procedimento di accertamento e contestazione delle violazioni, sulla base di elementi già rilevabili dall'organo accertatore o desumibili dagli archivi e dai documenti disponibili secondo la disciplina vigente. Pertanto, le relative attività sono svolte dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 124 concernente la riduzione delle sanzioni amministrative, la RT evidenzia che la disposizione incide esclusivamente sui criteri di determinazione dell'importo della sanzione pecuniaria, senza introdurre nuovi procedimenti autonomi o nuovi compiti amministrativi. L'applicazione delle riduzioni avviene nell'ambito dell'ordinario procedimento di accertamento e gestione della violazione, sulla base della documentazione attestante l'avvenuta regolarizzazione o degli elementi già rilevabili dall'organo accertatore. Le relative attività sono quindi svolte dagli uffici e dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e senza effetti negativi per i bilanci degli enti interessati.

In relazione all'articolo 125 riguardante le modalità di applicazione degli aumenti o delle riduzioni delle sanzioni amministrative, la RT specifica che l'attività regolatoria prevista rientra nelle competenze istituzionali dell'amministrazione interessata e non richiede risorse aggiuntive. Le verifiche delle istanze sono effettuate dagli uffici e dai comandi competenti nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per ciò che concerne l'articolo 126 inerente al principio di solidarietà per il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, la RT chiarisce che la norma non introduce nuovi procedimenti, strutture o adempimenti amministrativi ulteriori rispetto a quelli già previsti. La previsione chiarisce inoltre l'imputazione delle conseguenze sanzionatorie al custode inadempiente, escludendo l'insorgenza di obbligazioni a carico dello Stato e preservando la neutralità finanziaria dell'intervento.

Con riferimento all'articolo 127 afferente alla pluralità di violazioni, la RT evidenzia che la disposizione presenta profili procedimentali di maggiore rilievo, in quanto può comportare attività istruttorie, verifiche tra uffici diversi e coordinamento amministrativo. Tali attività sono tuttavia riconducibili alla gestione ordinaria dei procedimenti sanzionatori e sono svolte dagli uffici competenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Per la RT le previsioni operano nell'ambito della gestione ordinaria dei procedimenti sanzionatori e si limitano a coordinare gli effetti derivanti dalla pluralità di violazioni, senza introdurre nuovi apparati organizzativi o attività ulteriori suscettibili di determinare effetti finanziari negativi.

In merito all'articolo 128 concernente la morte del trasgressore, la RT sottolinea che la norma si limita a regolare gli effetti estintivi dell'obbligazione sanzionatoria, senza comportare attività amministrative ulteriori, nuove procedure o effetti finanziari a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, pur alla luce delle delucidazioni fornite dalla RT, si rileva che il riordino del sistema sanzionatorio comporta non solo in parte un incremento delle sanzioni amministrative, come evidenziato dalla RT, ma anche una riduzione del numero delle attuali fasce sanzionatorie (passando da 82 fasce a 27 fasce), una rideterminazione della disciplina della violazione dei limiti di velocità (parametrando l'entità delle sanzioni al grado di offensività della condotta e prevedendo importi che aumentano proporzionalmente al superamento del limite di velocità), una riduzione delle sanzioni amministrative in presenza di specifiche circostanze che attenuano la gravità concreta della violazione ovvero valorizzano la tempestiva regolarizzazione della posizione del veicolo o del conducente.

Ciò premesso, oltre al quadro dei dati disponibili, relativi alle sanzioni di competenza degli enti territoriali nel quinquennio 2019-2024, debitamente illustrato, andrebbe fornita, sia pure in via sommaria, una rappresentazione del presumibile impatto finanziario del riordino del sistema sanzionatorio. La relazione tecnica fonda la neutralità delle modifiche sul mantenimento del riparto dei proventi di cui all'articolo 148 e sugli accantonamenti al fondo crediti di dubbia esigibilità, elementi che attengono alla contabilizzazione delle entrate e non dimostrano, di per sé, l'assenza di effetti delle variazioni degli importi.

Inoltre, l'articolo 122 sostituisce l'aggiornamento biennale automatico con un aggiornamento facoltativo, subordinato a una variazione dei prezzi superiore al 5 per cento e calcolato, in sede di prima applicazione, a decorrere dalla data di efficacia del codice. A tale proposito, la RT al presente schema ricorda che l'aggiornamento automatico era già stato sospeso prima con la legge di bilancio 2023 (articolo 1, comma 497 della legge n. 197/2022) e da ultimo con il decreto-legge proroga termini n. 200/2025 fino al 1° dicembre 2026. La RT alla legge di bilancio 2023 affermava che dalla sospensione non derivavano oneri, in quanto l'introito derivante dalle sanzioni ha carattere eventuale e aleatorio, non determinabile *ex ante*. La RT al decreto-legge proroga termini, oltre a ribadire quanto affermato dalla RT citata, ha aggiunto che la norma non determina effetti finanziari per gli enti locali, atteso che gli stessi formulano le previsioni relative alle sanzioni del Codice della strada sulla base dei verbali di accertamento delle medesime sanzioni relativi alle annualità precedenti, senza che rilevino eventuali aggiornamenti dei relativi importi in base all'indice dei prezzi al consumo.

Tenuto pertanto conto di quanto chiarito dalle RT citate, non si formulano osservazioni sull'articolo 122.

CAPO II (*ARTICOLI 129-137*)
SANZIONI AMMINISTRATIVE ACCESSORIE.

Il Capo II disciplina il sistema delle sanzioni amministrative accessorie conseguenti alle violazioni del codice della strada, con particolare riferimento alle misure incidenti sulla circolazione dei veicoli, sui documenti di guida e di circolazione, nonché sulla disponibilità dei beni utilizzati per commettere gli illeciti. In particolare:

- l'articolo 129, che riprende l'articolo 210 del vigente codice della strada, individua i principi generali, le tipologie e le modalità di applicazione delle sanzioni amministrative accessorie previste dal codice, definendo il quadro delle misure applicabili in conseguenza delle violazioni. Rispetto alla disciplina vigente: al comma 2 è stato precisato che le spese relative all'accertamento o alla gestione della sanzione accessoria sono a carico degli eredi, in quanto si tratta di obbligazioni civili assunte dal trasgressore o dall'obbligato in solido che si trasmettono, per effetto della morte di questi, agli eredi; al comma 4 è stato previsto che salvo che sia diversamente disposto, nel caso in cui le norme del presente codice prevedono che da una violazione consegua una delle sanzioni accessorie indicate nel presente capo, l'organo accertatore ne dispone l'esecuzione, facendone espressa menzione nel verbale di accertamento consegnato a seguito di contestazione immediata o, in mancanza, in quello oggetto di notificazione. Il verbale così redatto costituisce titolo anche per l'applicazione della sanzione accessoria. Inoltre, si stabilisce il principio generale che: nel calcolo dei termini di durata delle sanzioni amministrative accessorie non si computa l'ora o il giorno in cui è iniziata la decorrenza; in caso di concorso di persone nella violazione, delle sanzioni accessorie eventualmente previste che comportano il divieto di guida risponde solo colui che si trova alla guida del veicolo con il quale è stata commessa la violazione; in caso di pluralità di violazioni si applicano le sanzioni accessorie previste per ciascuna violazione. In ogni caso, quando per effetto di medesima attività di accertamento, sono contestate più violazioni che prevedono sanzioni amministrative accessorie dello stesso tipo aventi durata determinata, la durata complessiva di esse non può superare il triplo della sanzione accessoria prevista per la violazione più grave;
- l'articolo 130, che riprende l'articolo 211 e l'articolo 23, del vigente codice della strada, disciplina gli obblighi di ripristino dello stato dei luoghi, rimozione di opere, cose o veicoli, cessazione di attività abusive e allontanamento dalla sede stradale. Rispetto alla disciplina vigente il comma 8, al fine di disciplinare l'esecutività dei provvedimenti e garantire il diritto di difesa, stabilisce che i provvedimenti relativi alle sanzioni sono immediatamente esecutivi. Essi devono essere notificati tempestivamente agli interessati. Avverso tali provvedimenti è ammessa opposizione ai sensi dell'articolo 153;
- l'articolo 131 disciplina le sanzioni accessorie incidenti sulla marcia dei veicoli, quali l'immobilizzazione, il divieto di marcia a tempo determinato o indeterminato, gli obblighi di custodia e le relative annotazioni negli archivi nazionali. Il comma 7 rinvia all'Allegato III.1, che individua le prescrizioni per la cessazione dell'immobilizzazione e del divieto di marcia a tempo indeterminato, distinguendo i casi di cessazione conseguente al mero adempimento da quelli subordinati alla verifica dell'organo accertatore e disciplinando le relative modalità operative, anche telematiche;
- l'articolo 132, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina la rimozione forzata, il blocco fisico, la custodia, l'alienazione e la demolizione dei veicoli nei casi previsti dal codice. La disposizione, in continuità con quanto previsto a legislazione vigente, assicura la neutralità finanziaria, prevedendo il recupero delle spese nei confronti dell'avente diritto o dei soggetti obbligati, nonché la possibilità di copertura dei costi mediante il ricavato dell'alienazione dei veicoli non reclamati. Le eventuali anticipazioni finanziarie connesse alla rimozione e custodia dei veicoli sono, pertanto, recuperate mediante rimborso da parte degli interessati o mediante alienazione dei veicoli stessi. Come elemento di novità rispetto al vigente codice della

strada, si prevede al comma 8, con la finalità di liberare le depositerie da veicoli vecchi che non sono reclamati dai proprietari, che i veicoli oggetto di rimozione forzata immatricolati per la prima volta da più di dieci anni, che non sono stati reclamati dai proprietari decorsi novanta giorni dall'adozione della misura, si considerano in stato di abbandono;

- l'articolo 133, che riprende l'articolo 213 del vigente codice della strada, disciplina il sequestro, la custodia, il trasferimento, l'alienazione e la confisca amministrativa del veicolo, del denaro o delle cose, nonché la gestione economica delle somme derivanti dalle alienazioni. La disciplina prevede meccanismi volti ad assicurare la neutralità finanziaria, quali il trasferimento della proprietà del veicolo alla depositeria, l'alienazione dei beni e il recupero delle spese mediante titolo esecutivo o altre modalità previste dalla normativa vigente. Come elemento di novità rispetto al vigente codice della strada, si prevede al comma 6 che quando la violazione che comporta la sanzione accessoria della confisca amministrativa è stata accertata con rilevamento a distanza, il proprietario del veicolo o altro obbligato in solido, che ne ha la disponibilità in sua vece e a cui è stato notificato il verbale, ne assume la custodia ai fini del presente articolo e che se il veicolo non è destinato alla demolizione nel rispetto delle procedure di legge, entro trenta giorni dalla data di notificazione del verbale chi ha in custodia il veicolo consegna ad un ufficio di polizia i documenti di circolazione non dematerializzati. Inoltre, il comma 10 disciplina l'esecuzione del sequestro di cose diverse dai veicoli;
- l'articolo 134 disciplina il ritiro della targa prova, la revoca dell'autorizzazione e le comunicazioni agli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- l'articolo 135 disciplina le sanzioni accessorie riguardanti il divieto di guida, temporaneo o permanente, nonché le sospensioni, le revoche, il rilascio di eventuali permessi temporanei e l'aggiornamento degli archivi nazionali. Si introducono sanzioni accessorie riguardanti la patente di guida in sostituzione del ritiro, della sospensione e della revoca. In tal modo le sanzioni si applicano anche a chi non ha patente italiana o a chi non ha ancora conseguito la patente. I commi 6 e 8 rinviano all'Allegato III.2, che individua le prescrizioni per la cessazione del divieto di guida a tempo indeterminato, distinguendo i casi di cessazione conseguente al mero adempimento da quelli subordinati alla verifica dell'organo accertatore e disciplinando l'esibizione della documentazione anche in via telematica;
- l'articolo 136, che ricalca il contenuto dell'articolo 126-*bis* e dall'articolo 230 del vigente codice della strada, disciplina il sistema della patente a punti, la gestione del punteggio, i corsi di recupero, gli esami, la banca dati relativa ai conducenti titolari di patente estera e i crediti formativi scolastici. In particolare, si prevede che la perdita totale del punteggio ovvero la decurtazione dei punti nei casi di cui al comma 7, secondo periodo, è notificata dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'interessato, unitamente all'avviso di sottoporsi all'esame di idoneità tecnica di cui all'articolo 154, all'interessato dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro trenta giorni dalla data in cui è divenuto definitivo il verbale di accertamento da cui consegue la perdita totale del punteggio;
- l'articolo 137 disciplina, in coerenza con quanto previsto dal vigente articolo 126-*bis* del codice della strada, gli obblighi di comunicazione dei dati del conducente nei casi di accertamento della violazione senza contestazione immediata.

La RT con riferimento al Capo II afferma che le disposizioni hanno natura prevalentemente procedimentale ed esecutiva e sono attuate dagli organi di polizia stradale, dalle Prefetture, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dagli enti proprietari o concessionari delle strade, dall'Agenzia del demanio e dai soggetti incaricati della custodia dei veicoli nell'ambito delle competenze già attribuite a legislazione vigente. I profili finanziari di maggiore rilievo riguardano le attività di

rimozione, custodia, sequestro, confisca, alienazione e gestione degli archivi informatici; tuttavia le disposizioni prevedono meccanismi di recupero delle spese nei confronti dei soggetti obbligati o l'utilizzo di strutture e sistemi già operativi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 129 concernente l'applicazione delle sanzioni accessorie, la RT specifica che la norma ha carattere procedimentale. Le attività di annotazione negli archivi, esecuzione delle misure e comunicazione tra amministrazioni rientrano nei procedimenti già previsti dalla normativa vigente e sono svolte attraverso sistemi informativi e risorse già disponibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 130 inerente alla sanzione accessoria dell'obbligo di ripristino dello stato dei luoghi, di rimozione di opere abusive, di cose o veicoli e dell'obbligo di sospendere una determinata attività, la RT evidenzia che la neutralità finanziaria è assicurata dal fatto che le attività sono svolte da amministrazioni già competenti per materia e che le relative spese sono poste a carico del trasgressore o dei soggetti obbligati, mediante le procedure di recupero previste dall'ordinamento.

In relazione all'articolo 131 concernente le sanzioni accessorie riguardanti la marcia dei veicoli sulla strada, la RT sottolinea che le attività di registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e nel Sistema Informativo Interforze sono svolte mediante infrastrutture informatiche già esistenti. La disposizione si limita a sistematizzare in modo organico una procedura prevista in varie disposizioni del Codice attualmente vigente, che viene armonizzata nell'ambito della nuova sanzione accessoria del divieto di marcia. Tutti gli oneri per gli adempimenti previsti sono posti a carico dei trasgressori o dei soggetti tenuti, con conseguente esclusione di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. La RT con riferimento all'Allegato III.1, che individua le prescrizioni per la cessazione dell'immobilizzazione e del divieto di marcia a tempo indeterminato, distinguendo i casi di cessazione conseguente al mero adempimento da quelli subordinati alla verifica dell'organo accertatore e disciplinando le relative modalità operative, anche telematiche, evidenzia che trattandosi di attività già rientranti nelle competenze degli uffici e comandi interessati, svolte mediante risorse e sistemi esistenti, con oneri di regolarizzazione a carico dei soggetti obbligati, l'Allegato non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riguardo all'articolo 132 relativo alla rimozione forzata o blocco del veicolo, la RT afferma che l'articolo presenta profili finanziari rilevanti, in quanto può comportare l'anticipazione di spese per rimozione, movimentazione, custodia, vendita o demolizione**.** La disposizione, in continuità con quanto previsto a legislazione vigente, assicura la neutralità finanziaria, prevedendo il recupero delle spese nei confronti dell'avente diritto o dei soggetti obbligati, nonché la possibilità di copertura dei costi mediante il ricavato dell'alienazione dei veicoli non reclamati. Le eventuali anticipazioni finanziarie connesse alla rimozione e custodia dei veicoli sono, pertanto, recuperate mediante rimborso da parte degli interessati o mediante alienazione dei veicoli stessi.

La previsione relativa ai veicoli non reclamati immatricolati per la prima volta da oltre dieci anni, che consente di considerarli in stato di abbandono decorso il termine previsto, ha carattere procedimentale e acceleratorio ed è finalizzata a ricondurre tali fattispecie nell'ambito di procedure già previste dall'ordinamento per la gestione dei veicoli abbandonati. Essa non introduce nuove attività amministrative rispetto a quelle già svolte dagli organi di polizia stradale, dagli enti proprietari o gestori della strada e dai soggetti incaricati della rimozione e della custodia, né prevede nuovi obblighi di spesa a carico delle amministrazioni pubbliche. Il regime delle spese di intervento, rimozione, blocco e custodia resta quello già previsto a legislazione vigente, con imputazione delle stesse all'avente diritto o ai soggetti obbligati. La disposizione si limita, pertanto, a ridurre i tempi di permanenza dei veicoli nelle depositerie e a coordinare la fase successiva alla mancata rivendicazione del mezzo con la disciplina dei veicoli in stato di abbandono, senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In riferimento all'articolo 133 riguardante la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo, del denaro o delle cose, la RT afferma che si tratta della disposizione del Capo con i profili finanziari più sensibili, in quanto coinvolge Prefetture, Agenzia del demanio, organi di polizia, depositerie e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con possibili attività relative alla custodia dei beni, alla liquidazione delle spese, all'alienazione e alle comunicazioni informatiche. La disciplina, tuttavia, prevede, in continuità con la normativa vigente, meccanismi idonei ad assicurare la neutralità finanziaria, quali il trasferimento della proprietà del veicolo alla depositeria, l'alienazione dei beni e il recupero delle spese mediante titolo esecutivo o altre modalità previste dalla normativa vigente. Le attività di sequestro, custodia, alienazione e confisca sono svolte mediante le strutture e le risorse già disponibili a legislazione vigente e gli oneri eventualmente sostenuti dalle amministrazioni sono recuperati attraverso le procedure previste dall'ordinamento.

La RT continua evidenziando che le previsioni introdotte si innestano su procedure di sequestro, custodia, trasferimento e confisca già disciplinate dall'ordinamento e si avvalgono delle strutture e degli archivi esistenti. Gli eventuali oneri di custodia, trasferimento, alienazione o gestione dei beni sono recuperati secondo le modalità previste dalla disciplina vigente, anche mediante titolo esecutivo o attraverso il ricavato dell'alienazione, senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 134 inerente alle sanzioni accessorie relative alla targa prova, la RT specifica che l'articolo disciplina l'applicazione delle nuove sanzioni previste per le violazioni inerenti alla circolazione di prova già previste in parte dalla normativa vigente. Le attività previste rientrano nelle competenze già esercitate dagli organi di polizia stradale e dagli Uffici della Motorizzazione civile. La norma ha carattere procedimentale e le attività di ritiro, revoca, comunicazione e annotazione sono svolte dagli organi e dagli uffici già competenti mediante procedure e sistemi

informativi esistenti; essa non comporta pertanto nuovi adempimenti onerosi né nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 135 inerente alle sanzioni accessorie riguardanti il divieto di guida di veicoli che richiedono la patente, la RT dichiara che a legislazione vigente le sanzioni accessorie sono applicabili solo nei confronti di chi è titolare di patente di guida, con le nuove previsioni introdotte al comma 11 dell'articolo in esame si consente di applicare le sanzioni accessorie anche a coloro che non hanno ancora la patente e che non potranno conseguirla per un periodo corrispondente alla durata della sanzione. Le attività di annotazione, comunicazione telematica e aggiornamento dell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida rientrano nelle funzioni già esercitate dagli uffici competenti e sono effettuate mediante sistemi informativi esistenti, senza istituzione di nuove banche dati o nuove strutture amministrative e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Con riferimento ai commi 6 e 8 di rinvio all'Allegato III.2, che individua le prescrizioni per la cessazione del divieto di guida a tempo indeterminato, distinguendo i casi di cessazione conseguente al mero adempimento da quelli subordinati alla verifica dell'organo accertatore e disciplinando l'esibizione della documentazione anche in via telematica, la RT specifica che trattandosi di attività già rientranti nelle competenze degli uffici e comandi interessati, svolte mediante risorse e sistemi esistenti, con oneri di regolarizzazione a carico dei soggetti obbligati, l'Allegato non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 136 concernente la patente a punti, la RT afferma che l'articolo presenta profili finanziari con riferimento alla gestione delle banche dati, all'aggiornamento dell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, all'autorizzazione dei corsi e ai sistemi informatici di consultazione. Tali attività, in continuità con la disciplina vigente, sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mediante le piattaforme informatiche, le banche dati e le risorse già disponibili a legislazione vigente. I corsi di recupero sono organizzati da autoscuole o altri soggetti autorizzati e i relativi costi restano a carico degli utenti interessati; la disposizione non richiede pertanto risorse aggiuntive a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 137 riguardante la comunicazione dei dati del conducente che ha commesso violazioni non contestate immediatamente, la RT evidenzia che la norma ha carattere procedimentale e si inserisce nell'ambito delle attività istruttorie già svolte dagli uffici competenti. Non introduce nuovi organismi, nuove strutture o procedure onerose e la relativa attuazione è assicurata con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Al riguardo, in merito all'articolo 136 che, rispetto alla legislazione vigente, introduce la notifica all'interessato della perdita totale del punteggio, andrebbero fornite maggiori informazioni circa l'entità delle comunicazioni che presumibilmente dovranno essere effettuate dal MIT, evidenziando, per il passato, quante volte si sia verificata la perdita totale del punteggio, al fine di valutare la sostenibilità della misura a valere sulle risorse previste a legislazione vigente.

Sulle restanti disposizioni, tenuto conto delle rassicurazioni fornite dalla RT e considerato che le norme recepiscono sostanzialmente quanto previsto a normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO III (*ARTICOLI 138-143*) DELL'ACCERTAMENTO E DELLA CONTESTAZIONE DELLE VIOLAZIONI.

Il Capo III disciplina il procedimento di accertamento, contestazione, notificazione e gestione delle violazioni al codice della strada, individuando le fonti di prova utilizzabili, le modalità di accertamento a distanza, il contenuto dei verbali, i termini per la notificazione e le forme di cooperazione amministrativa. In particolare:

- l'articolo 138 individua le fonti di prova utilizzabili per l'accertamento delle violazioni del codice, ricomprendendo l'accertamento diretto, quello conseguente a sinistri, nonché l'utilizzo di etilometri, strumenti di pesatura, dispositivi di rilevazione della velocità, tachigrafi e sistemi di verifica tecnica dei veicoli. Il comma 4 rinvia all'Allegato III.3, che individua le riduzioni o tolleranze da applicare, a favore del trasgressore, ai valori rilevati nell'accertamento dei limiti di velocità, massa e dimensioni dei veicoli, del tasso alcolemico e della potenza dei motori elettrici, ricomprendendovi l'eventuale errore strumentale;
- l'articolo 139, che riprende le previsioni contenute all'articolo 201 del vigente codice della strada, disciplina l'accertamento automatizzato e da remoto delle violazioni mediante dispositivi omologati, sistemi approvati, impianti di videosorveglianza, strumenti di rilevazione automatica e controlli effettuati mediante banche dati;
- l'articolo 140, che riprende le previsioni contenute all'articolo 200 del vigente codice della strada e dell'articolo 383 del regolamento, disciplina il contenuto del verbale di accertamento, la verbalizzazione digitale, la conservazione informatica e la registrazione cronologica dei verbali;
- l'articolo 141, che riprende le previsioni contenute all'articolo 200 e articolo 201 del vigente codice della strada, disciplina la contestazione immediata delle violazioni, il rilascio del verbale, l'utilizzo di strumenti o piattaforme digitali per la consultazione degli atti e i casi di contestazione differita;
- l'articolo 142, che riprende le previsioni contenute all'articolo 201 e articolo 203 del vigente codice della strada, disciplina la notificazione degli atti, le comunicazioni telematiche, l'utilizzo della piattaforma nazionale delle notifiche digitali, l'integrazione con ANPR e Anagrafe tributaria, nonché la gestione delle violazioni commesse con veicoli immatricolati all'estero. Tra l'altro, viene introdotta la previsione che riduce da 90 a 45 giorni il termine per la notifica del verbale nei casi di accertamento mediante dispositivi o sistemi che consentono il rilevamento a distanza; inoltre per la notifica all'obbligato in solido rispetto alla formulazione vigente che fissa la notifica in 100 giorni post accertamento (90 + 10), la nuova previsione fissa il termine per la notifica in 20 giorni successivi ai 60 giorni previsti per il pagamento da parte del trasgressore, con la conseguenza che il nuovo termine è fissato in 80 giorni. Si stabilisce la regola per cui la notificazione deve essere in via principale effettuata attraverso la piattaforma per la notificazione digitale degli atti della pubblica amministrazione (SEND), di cui all'articolo 26 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76.
- l'articolo 143 richiama la disciplina contenuta all'articolo 174 del vigente codice della strada con i dovuti adattamenti al nuovo codice, e disciplina l'accertamento in Italia delle infrazioni commesse all'estero in materia di tempi di guida e di riposo, tachigrafi e trasporto internazionale, in attuazione della normativa unionale e degli accordi internazionali vigenti.

La RT in merito al Capo III afferma che le disposizioni hanno natura prevalentemente procedimentale, organizzativa e di coordinamento e sono attuate dagli organi di polizia stradale, dalle Prefetture, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dagli altri soggetti competenti mediante strutture, banche dati, archivi e piattaforme digitali già esistenti. I profili finanziari di maggiore rilievo riguardano l'utilizzo di strumenti tecnici di accertamento, sistemi di rilevazione da remoto, piattaforme di notificazione digitale, interoperabilità tra banche dati e gestione degli archivi; tali attività sono tuttavia svolte nell'ambito delle competenze e delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 138 inerente all'accertamento delle violazioni e strumenti utilizzabili, la RT afferma che con riferimento alle verifiche degli strumenti tecnici, alle attività del Centro Superiore Ricerche e Prove Autoveicoli e Dispositivi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (CSRPAD) e all'eventuale impiego di laboratori accreditati, tali attività risultano già previste dalla normativa vigente e sono svolte dagli organismi competenti nell'ambito delle rispettive attribuzioni istituzionali, secondo i vigenti regimi amministrativi e tariffari. La disposizione non prevede l'acquisizione obbligatoria di nuovi strumenti, nuove strutture organizzative o nuove funzioni amministrative, sicché non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. In relazione all'Allegato III.3, la RT sottolinea che trattandosi di criteri tecnici applicati nell'ambito delle ordinarie attività di accertamento, mediante apparecchiature e procedure già previste, l'Allegato non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 139 concernente l'accertamento a distanza delle violazioni e strumenti utilizzabili, la RT sottolinea che la disciplina prevista non impone tuttavia l'acquisto di nuove apparecchiature, non prevede la realizzazione di nuove piattaforme informatiche e rimette l'utilizzo dei dispositivi alle amministrazioni già competenti, nell'ambito delle dotazioni disponibili. Le eventuali attività di verifica, taratura, conservazione delle immagini e interoperabilità sono svolte mediante i sistemi, le infrastrutture tecnologiche e le banche dati già disponibili presso le amministrazioni interessate e, pertanto, non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 140 inerente al verbale di accertamento delle violazioni, la RT chiarisce che la norma si inserisce nel processo di digitalizzazione già in atto presso le amministrazioni competenti e utilizza registri informatici, sistemi di conservazione e procedure amministrative già operative. Trattandosi di disciplina procedimentale e documentale, non introduce nuove strutture, nuovi obblighi organizzativi onerosi o nuove piattaforme autonome e può essere attuata con le risorse disponibili a legislazione vigente.

In merito all'articolo 141 di contestazione delle violazioni, la RT evidenzia che l'impiego di modalità digitali costituisce una forma organizzativa dell'attività amministrativa, coerente con il processo di digitalizzazione già previsto dalla normativa vigente. Le attività di contestazione, verbalizzazione e notificazione continuano a essere

svolte dagli organi competenti nell'ambito delle attribuzioni già esercitate e mediante le risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 142 inerente alla notificazione e comunicazioni, la RT specifica che l'articolo presenta profili organizzativi, in particolare con riguardo all'utilizzo di piattaforme digitali, all'interoperabilità tra banche dati e alla formazione e gestione dell'elenco dei veicoli esteri. Le infrastrutture richiamate risultano tuttavia già istituite e operative; la formazione, l'aggiornamento e la gestione dell'elenco dei veicoli immatricolati all'estero sono effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mediante le banche dati e le piattaforme informatiche già disponibili. Le attività previste sono svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, mediante piattaforme e banche dati già istituite. L'utilizzo di SEND, ANPR, Anagrafe tributaria e degli archivi relativi ai veicoli esteri non comporta la realizzazione di nuovi sistemi autonomi né l'acquisizione di ulteriori dotazioni, sicché la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 143 concernente l'accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 e dell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada, la RT specifica che la norma ha carattere di coordinamento e attuazione di obblighi già esistenti e non introduce nuove funzioni amministrative. Gli accertamenti continuano a essere effettuati dagli organi di polizia stradale nell'ambito delle competenze già attribuite e mediante le risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, in merito all'articolo 138 si osserva che tra le fonti di prova utilizzabili per l'accertamento delle violazioni del codice possono essere utilizzati anche i dispositivi elettronici i cui dati vengono acquisiti secondo procedure e metodologie di acquisizione forense. Inoltre, si attribuisce valore probatorio ai dati rilevati da strumenti tecnici omologati e da soggetti qualificati. Ciò premesso, andrebbe chiarito se per l'utilizzo dei predetti strumenti di accertamento delle violazioni di nuova generazione le amministrazioni interessate necessitano di appositi adeguamenti tecnologici, con oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 142 e alla riduzione dei termini per la notifica del verbale in caso di accertamento da remoto e per la notifica all'obbligato in solido, andrebbe confermato che le predette riduzioni non determinino un aggravio di attività da parte degli uffici preposti e siano compatibili con le risorse previste a legislazione vigente.

Sulle restanti disposizioni, tenuto conto delle rassicurazioni fornite dalla RT e considerato che le norme recepiscono sostanzialmente la normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO IV (*ARTICOLI 144-148*)
PAGAMENTO DELLE SANZIONI AMMINISTRATIVE PECUNIARIE E DESTINAZIONE PROVENTI

Il Capo IV disciplina il sistema di pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, le modalità di riscossione, la rateizzazione, la riscossione coattiva e la destinazione dei proventi derivanti dall'attività sanzionatoria. In particolare:

- l'articolo 144 disciplina il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, in linea con quanto previsto dalle vigenti disposizioni del codice della strada (articoli 202, 207 e 210), ivi compreso il pagamento in misura ridotta, il pagamento entro cinque giorni con riduzione del trenta per cento, la cauzione per i veicoli immatricolati all'estero, i sistemi elettronici di pagamento e le misure conseguenti al mancato versamento della cauzione;
- l'articolo 145, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina il recupero delle spese sostenute dalle amministrazioni per l'accertamento, la notificazione e l'esecuzione delle sanzioni accessorie;
- l'articolo 146, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina i presupposti, i requisiti reddituali, la procedura e gli effetti della rateizzazione del pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, nonché l'aggiornamento delle soglie economiche mediante decreto interministeriale;
- l'articolo 147 disciplina la riscossione coattiva delle somme dovute, il titolo esecutivo, il dettaglio degli addebiti, le modalità di recupero anche nei confronti dei veicoli immatricolati all'estero e la rateizzazione delle somme oggetto di riscossione coattiva. In particolare, il comma 2 introduce una specifica disciplina per i casi in cui il pagamento effettuato entro i termini sia risultato inferiore a quello dovuto per errore materiale o altra causa, purché lo scostamento non superi il 30 per cento dell'importo richiesto. In tali ipotesi il verbale costituisce titolo esecutivo per una somma pari a un terzo del massimo edittale, tenendo conto di quanto già versato dal trasgressore. Il comma 3 introduce un mero coordinamento normativo con la disciplina dell'accertamento esecutivo degli enti locali di cui all'articolo 1, commi da 792 a 803, della legge n. 160 del 2019 ed esclude l'applicazione delle maggiorazioni previste dall'articolo 27 della legge n. 689 del 1981 al fine di evitare l'aggravamento dell'esposizione debitoria dell'utenza. Il comma 6 prevede che, nei trenta giorni successivi alla notificazione del dettaglio degli addebiti, il trasgressore ha facoltà di chiedere la rateazione della somma per cui è intimato il pagamento, rinviando, per la disciplina del procedimento di rateazione all'articolo 1, commi da 796 a 803, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 in caso di entrate di spettanza di enti locali, ovvero ai sensi degli articoli 105 e 106 del decreto legislativo 25 marzo 2025, n.33 in caso di entrate di spettanza di organi statali;
- l'articolo 148 disciplina il regime di devoluzione dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie, attualmente previsto dall'articolo 142 e dall'articolo 208 del codice vigente. In particolare, si prevede che i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni previste dal presente codice, comunque accertate, sono devoluti:
  a) allo Stato, quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, nonché da funzionari e agenti dei gestori della rete ferroviaria e delle ferrovie e tramvie in concessione;
  b) alle regioni, province e comuni, quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni;
  c) in deroga a quanto previsto dalle lettere a) e b), limitatamente agli accertamenti delle violazioni dei limiti massimi di velocità attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni effettuati sulle strade non in concessione, in misura pari al 50 per cento ciascuno all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento e all'ente da cui dipende l'organo accertatore.

Per i proventi devoluti allo Stato, restano confermati i vincoli previsti a legislazione vigente, considerato che il comma 5 rinvia alle disposizioni finanziarie dell'articolo 291, comma 7.

Con riferimento ai proventi devoluti agli enti diversi dallo Stato, la formulazione, innovando rispetto alla legislazione vigente, prevede i seguenti vincoli di destinazione:

a) in misura almeno pari al 30 per cento, per la realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la pubblica illuminazione, la segnaletica e le barriere di protezione, sulle strade su cui sono effettuati gli accertamenti; gli enti destinatari dei proventi provvedono agli interventi di cui alla presente lettera, da realizzare sulle strade di proprietà di altri enti, tramite la stipula di apposite convenzioni con gli enti proprietari delle strade;
b) per il restante, in via prioritaria per il potenziamento dell'attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ovvero di altre attività funzionali alla sicurezza stradale o alla promozione della cultura della sicurezza stradale, incluse le spese relative al personale a qualsiasi titolo impiegato nell'ambito delle finalità di cui al presente comma.

Infine, è confermato l'obbligo di trasmissione annuale da parte degli enti locali (attualmente disciplinato dall'articolo 142, comma 12-*quater,* del codice) di una relazione sul gettito dei proventi del codice della strada e sulle relative destinazioni, con la sanzione della riduzione dei proventi del 90 per cento per gli enti che non trasmettano la relazione o che utilizzino i proventi in modo difforme da quanto previsto.

La RT in riferimento al' Capo IV afferma che le disposizioni incidono sulle modalità di gestione di entrate già previste dall'ordinamento e sui meccanismi di riparto tra gli enti interessati. Le attività di pagamento, riscossione, gestione delle cauzioni, recupero delle spese, rateizzazione, riscossione coattiva, monitoraggio e rendicontazione sono svolte dalle amministrazioni competenti mediante sistemi informatici, contabili e amministrativi già operativi, senza istituzione di nuovi organismi o nuove strutture. Le disposizioni non introducono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 144 concernente il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, la RT evidenzia che la norma presenta profili finanziari connessi alla gestione dei pagamenti elettronici, delle cauzioni, delle eventuali restituzioni e dei veicoli esteri. Elementi di novità sono rappresentati dall'inserimento di una misura di semplificazione consistente dall'eliminazione della procedura che prevede la trasmissione al prefetto del rapporto nel caso di mancato pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 689 del 1981 e dalla precisazione, al comma 8, che le spese di commissione sono a carico di chi effettua il pagamento. In generale, tali attività sono svolte dagli uffici già competenti mediante le infrastrutture tecnologiche, contabili e amministrative già operative presso le amministrazioni interessate, inclusa la piattaforma PagoPA. La disciplina non richiede la realizzazione di nuovi sistemi informatici; le spese di commissione restano poste a carico di chi effettua il pagamento, con conseguente esclusione di effetti finanziari negativi per la finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 145 concernente il pagamento delle spese di accertamento e di notificazione, la RT specifica che la norma è diretta ad assicurare la copertura dei costi sostenuti dalle amministrazioni procedenti, limitando le spese

recuperabili ai costi effettivamente documentabili e direttamente imputabili all'accertamento della violazione.

Relativamente all'articolo 146 inerente alla rateizzazione del pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie la RT sottolinea che l'articolo comporta attività istruttorie e decisionali da parte degli uffici competenti, connesse all'esame delle istanze e alla definizione dei piani di pagamento. Tali attività rientrano tuttavia nelle ordinarie competenze amministrative già esercitate dagli uffici interessati e sono svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Gli interessi e gli oneri connessi alla rateizzazione restano a carico del richiedente.

In relazione all'articolo 147 riguardante la riscossione coattiva, la RT con riferimento al comma 2 che introduce una specifica disciplina per i casi in cui il pagamento effettuato entro i termini sia risultato inferiore a quello dovuto per errore materiale o altra causa, purché lo scostamento non superi il 30 per cento dell'importo richiesto, afferma che la previsione è volta a disciplinare una fattispecie non espressamente regolata dalla normativa vigente, evitando contenziosi e incertezze applicative nei casi di versamenti parziali effettuati in buona fede. Il comma 3 è diretto ad evitare l'aggravamento dell'esposizione debitoria dell'utenza, Le attività di riscossione continuano a essere svolte dalle amministrazioni competenti attraverso le procedure e gli strumenti già previsti a legislazione vigente. La norma non richiede l'istituzione di nuovi uffici, non comporta l'acquisizione di ulteriori risorse umane o strumentali e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La RT continua chiarendo che le procedure previste dal presente articolo prevedono il ricorso agli strumenti già esistenti per la riscossione delle entrate pubbliche, compreso il sistema disciplinato dalla legge n. 160 del 2019, e non comportano l'istituzione di nuovi organismi di riscossione, nuove strutture organizzative o nuovi sistemi informatici. Le attività relative ai veicoli esteri sono effettuate mediante archivi e sistemi informativi già disponibili; pertanto, la disposizione è attuata nell'ambito delle risorse esistenti e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 148 concernente la destinazione dei proventi, la RT evidenzia che la disposizione è volta a confermare il regime di devoluzione dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie, attualmente previsto dall'articolo 142 e dall'articolo 208 del codice vigente.

Pertanto, si prevede che i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni previste dal presente codice, comunque accertate, sono devoluti:

a) allo Stato, quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, nonché da funzionari e agenti dei gestori della rete ferroviaria e delle ferrovie e tramvie in concessione;

b) alle regioni, province e comuni, quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni;

c) in deroga a quanto previsto dalle lettere a) e b), limitatamente agli accertamenti delle violazioni dei limiti massimi di velocità attraverso l'impiego di apparecchi o di

sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni effettuati sulle strade non in concessione, in misura pari al 50 per cento ciascuno all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento e all'ente da cui dipende l'organo accertatore.

In relazione alla destinazione dei proventi la RT evidenzia, con riferimento ai proventi devoluti allo Stato, che restano confermati i vincoli previsti a legislazione vigente, considerato che il comma 5 rinvia alle disposizioni finanziarie dell'articolo 291, comma 7.

Con riferimento ai proventi devoluti agli enti diversi dallo Stato, la formulazione prevede i seguenti vincoli di destinazione:

a) in misura almeno pari al 30 per cento, per la realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la pubblica illuminazione, la segnaletica e le barriere di protezione, sulle strade su cui sono effettuati gli accertamenti; gli enti destinatari dei proventi provvedono agli interventi di cui alla presente lettera, da realizzare sulle strade di proprietà di altri enti, tramite la stipula di apposite convenzioni con gli enti proprietari delle strade;

b) per il restante, in via prioritaria per il potenziamento dell'attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ovvero di altre attività funzionali alla sicurezza stradale o alla promozione della cultura della sicurezza stradale, incluse le spese relative al personale a qualsiasi titolo impiegato nell'ambito delle finalità di cui al presente comma.

Tale modifica è preordinata a riconoscere agli enti locali maggiori margini di operatività nella destinazione dei proventi all'interno dell'obiettivo della sicurezza stradale, nella consapevolezza che i fabbisogni specifici di sicurezza stradale possono variare nelle diverse realtà locali

La fissazione di vincoli di destinazione generali è, quindi, coerente con l'esigenza di garantire l'obiettivo generale del reinvestimento dei proventi derivanti dalle sanzioni del codice per attività di rafforzamento dei controlli su strada, di miglioramento delle condizioni delle infrastrutture viarie e di potenziamento delle ulteriori attività strumentali alla sicurezza stradale. Possono essere, a discrezione dell'ente, ricomprese in tali destinazioni anche le spese per il personale impiegato nelle predette attività di sicurezza stradale.

In relazione agli obblighi di rendicontazione, la RT evidenzia che è confermato l'obbligo di trasmissione annuale da parte degli enti locali (attualmente disciplinato dall'articolo 142, comma 12-*quater* del codice) di una relazione sul gettito dei proventi del codice della strada e sulle relative destinazioni.

Le attività di monitoraggio, raccolta delle relazioni, pubblicazione dei dati e verifica del corretto utilizzo delle risorse sono svolte dalle amministrazioni interessate, in particolare dagli enti locali, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero dell'interno, nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, in merito all'articolo 147 e alla possibilità concessa al trasgressore di richiedere la rateazione della somma per cui è intimato il pagamento anche nella fase della riscossione coattiva, posto che si tratta di una disciplina non presente nel codice vigente, andrebbe chiarito se tale facoltà possa determinare effetti sui saldi di finanza pubblica e, in particolare, in termini di fabbisogno qualora la rateizzazione possa interessare due esercizi finanziari.

Con riferimento all'articolo 148, si osserva che a legislazione vigente l'articolo 208, comma 4, del codice della strada, vincola soltanto una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli enti territoriali, destinandola a specifiche finalità (segnaletica, potenziamento delle attività di controllo e di accertamento e alle ulteriori finalità di sicurezza stradale indicate dalla disposizione), mentre la restante quota del 50 per cento è attualmente di libero utilizzo. Secondo il nuovo articolo 148 non ci sarà invece una quota libera ma tutti i proventi avranno finalità vincolata. Sulla base dei dati forniti dalla RT all'articolo 121 nel 2024 gli enti territoriali avevano 740 milioni circa di proventi che costituivano entrate libere e che d'ora in avanti saranno vincolate. Ciò premesso, andrebbe assicurato che non si determinino tensioni sulle altre spese finora finanziate attraverso tali entrate ovvero che si tratti di spese comprimibili.

Sulle restanti disposizioni, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT e considerato che le norme recepiscono sostanzialmente la normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO V (*ARTICOLI 149-153*)
RIMEDI AMMINISTRATIVI E GIURISDIZIONALI.

Il Capo V disciplina il sistema di tutela avverso gli atti del procedimento sanzionatorio, regolando i poteri di autotutela dell'amministrazione, il ricorso amministrativo al Prefetto, la sospensione dell'esecuzione delle sanzioni accessorie e l'opposizione giurisdizionale dinanzi al giudice di pace. In particolare:

- l'articolo 149 disciplina l'esercizio del potere di autotutela amministrativa mediante archiviazione d'ufficio del verbale di accertamento e degli atti conseguenti nei casi di errore materiale, erronea individuazione del destinatario, tardiva notificazione, difetto di competenza o altre ipotesi espressamente previste;
- l'articolo 150 disciplina il ricorso amministrativo al Prefetto avverso il verbale di accertamento;
- l'articolo 151 disciplina il procedimento di decisione del Prefetto sul ricorso amministrativo in linea con quanto previsto dall'articolo 204 del codice della strada, prevedendo l'esame degli atti, l'adozione dell'ordinanza-ingiunzione, la notificazione del provvedimento ovvero l'eventuale archiviazione;
- l'articolo 152 consente al ricorrente di chiedere la sospensione dell'esecuzione della sanzione accessoria nelle more della decisione del ricorso prefettizio. Si introduce quindi un sub-procedimento cautelare interno al procedimento di ricorso, che può comportare attività di valutazione dell'istanza, acquisizione del parere dell'organo accertatore ed eventuale adozione del provvedimento di sospensione;
- l'articolo 153 disciplina, in linea con quanto previsto dagli articoli 204-*bis* e 205 del codice della strada, il rimedio giurisdizionale dinanzi al giudice di pace avverso il verbale di accertamento e

l'ordinanza-ingiunzione, mediante rinvio alla disciplina processuale vigente di cui al decreto legislativo n. 150 del 2011.

La RT in merito al Capo V afferma che le disposizioni si innestano su istituti già previsti dall'ordinamento e hanno natura prevalentemente procedimentale, ricognitiva e di riordino, senza introdurre nuovi organi, nuove competenze o nuove procedure giurisdizionali. Le attività previste sono svolte dalle Prefetture, dagli organi di polizia stradale, dagli uffici e comandi accertatori, dagli uffici giudiziari competenti e dal Ministero dell'interno nell'ambito delle attribuzioni già esercitate a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 149 inerente all'archiviazione d'ufficio del verbale, la RT afferma che la norma codifica attività già riconducibili ai principi generali dell'azione amministrativa e alla legge n. 241 del 1990. Le attività istruttorie e decisionali, incluse l'esame delle istanze, le verifiche, l'adozione dei provvedimenti di archiviazione e le comunicazioni agli interessati, sono svolte dagli uffici e dai comandi competenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 150 concernente l'impugnazione del verbale di accertamento, la RT evidenzia che le attività di ricezione dei ricorsi, acquisizione della documentazione, trasmissione degli atti e predisposizione delle deduzioni tecniche da parte dell'organo accertatore rientrano nelle funzioni già svolte dalle Prefetture e dagli uffici o comandi accertatori e sono assicurate con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Relativamente all'articolo 151 riguardante l'ordinanza-ingiunzione del Prefetto, la RT sottolinea che si tratta di attività già comprese nelle funzioni istituzionali delle Prefetture nell'ambito del procedimento sanzionatorio amministrativo. La norma non determina incrementi strutturali dell'attività amministrativa né richiede nuove risorse organizzative, sicché la relativa attuazione avviene nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

In riferimento all'articolo 152 inerente alla sospensione dell'esecuzione della sanzione accessoria, la RT chiarisce che tali attività sono svolte dalle Prefetture e dagli uffici accertatori mediante le strutture organizzative e il personale già disponibili. Le attività istruttorie e decisionali connesse alle istanze di sospensione sono pertanto effettuate nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 153 concernente l'opposizione avverso il verbale di accertamento e all'ordinanza-ingiunzione, la RT specifica che la norma non introduce nuove competenze giurisdizionali, nuovi uffici giudiziari o nuovi procedimenti processuali, ma si limita a coordinare le forme di opposizione con gli istituti già previsti dall'ordinamento. Le controversie continuano a essere trattate dagli uffici giudiziari già competenti secondo la disciplina vigente, senza effetti finanziari aggiuntivi per la finanza pubblica.

Al riguardo, in merito all'articolo 152 relativo al procedimento di sospensione dell'esecuzione della sanzione accessoria, al fine di escludere oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica, andrebbero forniti ulteriori elementi di delucidazione riguardo all'utilizzo dell'istituto della sospensione, in particolare illustrando gli effetti finanziari, discendenti da un ampio ricorso da parte dei ricorrenti a tale strumento cautelare, in termini di attività di valutazione dell'istanza, acquisizione del parere dell'organo accertatore ed eventuale adozione del provvedimento di sospensione.

Sulle restanti disposizioni, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT e considerato che le norme recepiscono sostanzialmente la normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO VI (*ARTICOLI 154-158*) MISURE CAUTELARI.

Il Capo VI reca la disciplina delle misure cautelari applicabili ai conducenti, ai titoli abilitativi e ai veicoli, finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione nelle ipotesi in cui sussistano dubbi sul permanere dei requisiti tecnici, fisici, psichici o soggettivi richiesti dall'ordinamento. In particolare:

- l'articolo 154 disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, i casi nei quali può o deve essere disposta la revisione della patente di guida e degli altri titoli abilitativi, anche mediante visita presso le Commissioni mediche locali, esame di idoneità tecnica e divieto di guida conseguente all'inottemperanza degli obblighi di revisione;
- l'articolo 155 disciplina la sospensione e la revoca delle patenti, delle abilitazioni professionali e dei documenti di circolazione, nonché la revoca dell'immatricolazione dei veicoli e i ricorsi gerarchici al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- l'articolo 156, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina i provvedimenti adottati in caso di mancanza o perdita dei requisiti soggettivi per il rilascio o il mantenimento della patente di guida, nonché l'interdizione dalla conduzione delle biciclette a pedalata assistita, il ricorso al Ministro dell'interno e la disciplina delle patenti estere;
- l'articolo 157 disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, la revisione straordinaria dei veicoli nei casi di incidenti, alterazioni, manomissioni, inefficienze costruttive o dubbi sul permanere delle condizioni di sicurezza;
- l'articolo 158 attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il potere di diffidare i costruttori, gli importatori e i distributori inadempienti, assegnando un termine per adempiere e adottando, in caso di inottemperanza, le misure cautelari necessarie alla tutela della sicurezza della circolazione.

La RT con riferimento al Capo VI evidenzia che le disposizioni coinvolgono prevalentemente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gli Uffici della Motorizzazione civile, le Prefetture, le Commissioni mediche locali, gli organi di polizia stradale e le strutture sanitarie competenti. Si tratta di attività già previste dall'ordinamento vigente, che vengono riordinate e sistematizzate senza attribuzione di nuove competenze amministrative, senza istituzione di nuovi organismi e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 154 concernente la revisione della patente di guida e di altri titoli abilitativi, la RT afferma che la norma presenta profili finanziari connessi alle visite mediche, agli esami di revisione, alle comunicazioni telematiche e alle annotazioni nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. Tali attività risultano già previste dall'ordinamento e sono svolte dagli uffici e dagli organismi competenti, incluse le Commissioni mediche locali, gli Uffici della Motorizzazione civile, le strutture sanitarie competenti e gli organi di polizia stradale, nell'ambito delle attribuzioni già esercitate. Gli eventuali oneri per visite mediche, esami e accertamenti continuano a essere sostenuti secondo il vigente regime tariffario posto a carico degli interessati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con specifico riferimento alla previsione di cui al comma 2, lettera e), la RT evidenzia che la medesima è meramente funzionale a colmare un vuoto normativo per i casi in cui appaia evidente una inidoneità psicofisica anche transitoria alla guida e, in quanto tale, si inserisce in un assetto amministrativo di procedure e competenze già consolidato. L'applicazione dell'istituto della revisione della patente anche nei predetti casi avviene nell'ambito dell'ordinario procedimento di accertamento della violazione, senza nuovi o maggiori oneri per gli organi accertatori. Quanto al procedimento di revisione, il medesimo segue l'ordinario iter procedurale ed è soggetto ai corrispettivi previsti per tale operazione. Le relative attività di accertamento e revisione sono, quindi, svolte dagli uffici e dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In relazione all'articolo 155 riguardante la sospensione e revoca dei documenti di guida e dei titoli abilitativi e dei documenti di circolazione per mancanza dei requisiti, la RT sottolinea che le attività previste costituiscono procedimenti amministrativi già disciplinati dalla normativa vigente e continuano a essere svolte dagli Uffici della Motorizzazione civile, dagli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalle strutture amministrative già operative. Anche il procedimento di ricorso gerarchico rientra nelle ordinarie funzioni ministeriali e non richiede risorse aggiuntive, sicché dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 156 concernente i provvedimenti per mancanza dei requisiti soggettivi per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di biciclette a pedalata assistita, la RT chiarisce che la disposizione disciplina il regime giuridico conseguente all'accertamento di condizioni ostative già previste dalla legislazione vigente. Le attività di adozione dei provvedimenti prefettizi, gestione dei ricorsi e aggiornamento degli archivi sono svolte mediante le strutture amministrative già esistenti e nell'ambito delle competenze già attribuite, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riguardo all'articolo 157 riferito alla revisione straordinaria dei veicoli, la RT specifica che l'articolo presenta profili finanziari meritevoli di attenzione, in quanto comporta attività di segnalazione da parte degli organi di polizia, adozione dei

provvedimenti di revisione, effettuazione di accertamenti tecnici presso gli Uffici della Motorizzazione civile o presso officine autorizzate e aggiornamento degli archivi nazionali. Tali procedimenti sono, tuttavia, già previsti dalla normativa vigente e sono svolti mediante strutture e strumenti già disponibili presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e presso le officine autorizzate. Gli eventuali costi relativi agli accertamenti tecnici continuano a essere posti a carico dei proprietari dei veicoli secondo la disciplina vigente, con conseguente esclusione di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In riferimento all'articolo 158 inerente alle misure cautelari per inottemperanza degli obblighi dei costruttori, degli importatori e dei distributori, la RT evidenzia che la norma si inserisce nel quadro delle attività di vigilanza del mercato e di controllo già previste dalla disciplina europea e nazionale in materia di omologazione, sicurezza dei veicoli e sorveglianza del mercato. Le attività ispettive, istruttorie, cautelari e di vigilanza sono svolte dalle strutture ministeriali competenti nell'ambito delle attribuzioni già esercitate in materia di vigilanza del mercato. Non sono istituiti nuovi organismi, né sono previste nuove dotazioni organiche o autorizzazioni di spesa; la disposizione è pertanto attuata nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Al riguardo, in merito all'articolo 158 ed alle misure cautelari di nuova introduzione per inottemperanza degli obblighi dei costruttori, degli importatori e dei distributori, andrebbero chiariti i risvolti finanziari connessi ai provvedimenti cautelari adottati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti necessari a garantire la tutela della sicurezza della circolazione stradale, indicando i presumibili stanziamenti di bilancio deputati a tale finalità.

Sulle restanti disposizioni, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT e considerato che le norme recepiscono sostanzialmente la normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

TITOLO IV (*ARTICOLI 159-172*)
DEI REATI

CAPO I (*ARTICOLI 159-165*)
PRINCIPI GENERALI E SANZIONI AMMINISTRATIVE ACCESSORIE CONSEGUENTI A REATI

Il Capo I disciplina la comunicazione delle notizie di reato, il rapporto tra illecito penale e violazione amministrativa, le sanzioni accessorie riguardanti la guida o il veicolo, il lavoro di pubblica utilità, i divieti provvisori di guida e di marcia e le procedure amministrative conseguenti alla definizione del giudizio penale. In particolare:

- l'articolo 159 disciplina gli adempimenti conseguenti all'accertamento di una violazione costituente reato in linea con quanto previsto dagli articoli 220 e 221 del vigente codice della strada, prevedendo la trasmissione della notizia di reato al pubblico ministero, la comunicazione al Prefetto della sentenza o del decreto definitivi e le regole sulla connessione obiettiva tra reato

e violazione amministrativa. Si prevede altresì la restituzione degli atti all'ufficio o comando accertatore quando l'autorità giudiziaria ravvisi esclusivamente un illecito amministrativo;

- l'articolo 160 disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le sanzioni amministrative accessorie conseguenti alle violazioni dalle quali derivino danni alle persone, individuando la durata del divieto di guida in relazione alle condanne per omicidio stradale, lesioni personali stradali gravi o gravissime e lesioni colpose, nonché gli effetti della revoca della patente italiana e del corrispondente divieto di guida sul territorio nazionale per i titolari di patente estera;
- l'articolo 161 reca la disciplina generale applicabile alla sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida prevista dal Titolo IV. In particolare, sono individuati l'ambito di applicazione della misura, i casi di riduzione della relativa durata in presenza di applicazione della pena su richiesta delle parti, gli effetti derivanti dalla circolazione durante il periodo di efficacia del divieto, nonché i rapporti della sanzione accessoria con gli istituti della sospensione condizionale della pena e della particolare tenuità del fatto di cui all'articolo 131-*bis* del codice penale;
- l'articolo 162 disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, il divieto provvisorio di guida nelle ipotesi di reato per le quali sia previsto il divieto di guida e nei casi in cui da una violazione derivino danni alle persone. Sono regolati il provvedimento dell'ufficio o comando accertatore, la trasmissione alla Prefettura, la possibile prosecuzione della misura da parte del Prefetto, la cessazione del divieto, l'impugnazione e la comunicazione telematica all'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o alla banca dati relativa alle patenti estere;
- l'articolo 163 disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le sanzioni accessorie concernenti il veicolo nelle ipotesi di reato per le quali siano previsti la confisca o il divieto di marcia, regolando il sequestro, il divieto provvisorio di marcia, la trasmissione degli atti alla Prefettura, la comunicazione del provvedimento irrevocabile e gli effetti dell'estinzione del reato o del proscioglimento;
- l'articolo 164 disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, il procedimento amministrativo successivo alla definitività della sentenza di condanna o di applicazione della pena, prevedendo la trasmissione del provvedimento al Prefetto, l'adozione del divieto di guida o della revoca della patente, il computo del periodo di divieto provvisorio già scontato, gli effetti dell'estinzione del reato o del proscioglimento e le comunicazioni all'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o alla banca dati delle patenti estere;
- l'articolo 165 estende l'applicazione delle sanzioni accessorie e delle misure cautelari anche ai soggetti che, al momento del fatto, non erano titolari di patente o erano muniti della sola autorizzazione a esercitarsi alla guida, prevedendo il divieto di conseguire la patente o una nuova autorizzazione per il periodo corrispondente. Le relative informazioni sono comunicate telematicamente all'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o alla banca dati relativa ai conducenti titolari di patente estera.

La RT con riferimento al Capo I evidenzia che le disposizioni hanno carattere prevalentemente procedimentale e di coordinamento tra procedimento penale e procedimento amministrativo, senza istituzione di nuovi uffici, nuovi organismi o nuove dotazioni organiche.

In merito all'articolo 159 concernente l'accertamento e cognizione dei reati previsti dal presente codice e connessione obiettiva, la RT afferma che le attività previste rientrano nei compiti istituzionali ordinari degli organi di polizia giudiziaria, degli uffici giudiziari, delle Prefetture e degli uffici o comandi accertatori. La disposizione non istituisce nuovi uffici, non incrementa dotazioni organiche e non prevede compensi

aggiuntivi; gli adempimenti di comunicazione, trasmissione e restituzione degli atti sono pertanto svolti nell'ambito delle procedure e delle risorse disponibili a legislazione vigente.

In relazione all'articolo 160 inerente alle sanzioni amministrative accessorie riguardanti la guida e conseguenti all'accertamento di reati, la RT sottolinea che la norma ha natura sanzionatoria e incide esclusivamente sulla posizione giuridica del condannato. Le attività di applicazione della misura da parte del giudice e le successive attività amministrative di esecuzione, comunicazione e annotazione rientrano nelle attribuzioni già esercitate dall'autorità giudiziaria, dalle Prefetture e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le attività di applicazione, comunicazione ed esecuzione delle misure accessorie sono svolte dall'autorità giudiziaria, dalle Prefetture e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito delle competenze già attribuite e mediante archivi e procedure già esistenti; la disposizione incide sulla posizione giuridica del destinatario della misura e non comporta nuovi fabbisogni organizzativi o finanziari a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'articolo 161 riguardante le disposizioni generali sulla sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida conseguente all'accertamento di violazioni, la RT chiarisce che la disposizione ha carattere di coordinamento sistematico e le amministrazioni competenti provvedono all'attuazione delle disposizioni nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In riferimento all'articolo 162 concernente le misure cautelari amministrative riguardanti la guida conseguenti all'accertamento di reati ovvero di violazioni da cui derivino danni alle persone, la RT sottolinea che l'articolo riordina termini e modalità di un procedimento già riconducibile alle funzioni delle amministrazioni competenti in materia di sicurezza stradale ed esecuzione delle sanzioni accessorie. Le comunicazioni telematiche sono effettuate mediante archivi e sistemi informativi già previsti dall'ordinamento e non comportano l'istituzione di nuove banche dati o piattaforme autonome. Le attività istruttorie, decisionali e di comunicazione sono svolte dagli uffici e comandi accertatori, dalle Prefetture e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mediante le strutture e le risorse disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In merito all'articolo 163 disciplinante le sanzioni accessorie riguardanti il veicolo conseguenti a reati, la RT specifica che le attività previste dal presente articolo sono regolate secondo le procedure previste dal Titolo III, che disciplinano l'affidamento in custodia e il regime di imputazione delle relative spese. Le Prefetture, le cancellerie e gli organi di polizia provvedono agli ulteriori adempimenti nell'ambito dei procedimenti già disciplinati e mediante le risorse disponibili a legislazione vigente; la disposizione non introduce nuovi procedimenti onerosi né obblighi di spesa ulteriori per le amministrazioni pubbliche.

Per ciò che concerne l'articolo 164 relativo alla procedura per l'applicazione delle sanzioni accessorie riguardanti la guida conseguenti a reati ovvero a violazioni da cui

derivino danni alle persone, la RT afferma che gli adempimenti previsti rientrano nelle competenze ordinarie delle cancellerie giudiziarie, delle Prefetture e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le trasmissioni e le annotazioni sono effettuate per via telematica mediante archivi nazionali già esistenti. La norma non prevede acquisizioni di beni o servizi, nuovi trattamenti economici o incrementi delle dotazioni organiche e può essere attuata con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento all'articolo 165 recante la procedura per l'applicazione delle sanzioni accessorie conseguenti a reati nei confronti di persone non titolari di patente, la RT evidenzia che la norma ha carattere procedimentale. Le comunicazioni sono effettuate verso archivi già esistenti e non comportano l'istituzione di nuove banche dati. Gli uffici competenti provvedono agli adempimenti mediante le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi obblighi di spesa a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, tenuto conto di quanto precisato dalla RT e considerato che le disposizioni recepiscono sostanzialmente quanto previsto dalla normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO II (*ARTICOLI 166-172*)
DEI REATI DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE

Il Capo II individua le principali fattispecie penali connesse alla circolazione stradale, disciplinando i reati concernenti le gare clandestine, l'esercizio abusivo dell'attività di parcheggiatore o guardiamacchine, l'alterazione o manomissione delle targhe, la guida senza patente, la guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti, la fuga e l'omissione di soccorso a seguito di sinistro, nonché la fuga a seguito di ALT o forzatura del posto di blocco. In particolare:

- l'articolo 166 disciplina l'organizzazione e la partecipazione a gare clandestine con veicoli a motore, le scommesse clandestine e le gare di velocità non autorizzate, prevedendo altresì la sospensione immediata della competizione, l'applicazione del divieto di guida e la confisca dei veicoli. Inoltre, vengono accorpate le fattispecie oggi contenute negli articoli 9-*bis* e 9-*ter* del codice della strada, adottando come nozione unitaria quella di gara clandestina;
- l'articolo 167 disciplina i reati attualmente previsti dall'articolo 7, comma 15-*bis*. del codice della strada;
- l'articolo 168 riproduce la fattispecie del vigente articolo 100, comma 14, del codice della strada specificando direttamente le norme penali applicabili. La disposizione richiama le fattispecie di falso previste dal codice penale e dispone la confisca della targa alterata o contraffatta;
- l'articolo 169 configura, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, come reato la guida senza patente in caso di reiterazione della violazione nel quinquennio e prevede il divieto di guida, la confisca del veicolo e l'aumento del divieto di guida qualora la confisca non sia possibile;
- l'articolo 170 riunisce e coordina in un'unica disposizione le fattispecie penali attualmente previste dagli articoli 186, 186-*bis* e 187 del vigente codice della strada. Le previsioni normative disciplinano la guida in stato di ebbrezza, la guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, il rifiuto dell'accertamento, le aggravanti, la confisca dei veicoli, la revisione sanitaria, l'applicazione dell'*alcolock* e la destinazione di una quota delle ammende al Fondo contro l'incidentalità notturna;

- l’articolo 171 riproduce in forma coordinata le fattispecie dell'articolo 189, commi 6, 7, 8 e 8-*bis* del vigente codice della strada. Le disposizioni introdotte disciplinano l’omissione dell’obbligo di fermarsi, l’omissione di soccorso, l’applicazione delle misure cautelari penali e il divieto di guida nei casi di fuga o mancata assistenza a seguito di sinistro;
- l’articolo 172 recepisce nel nuovo codice la fattispecie introdotta dall'articolo 8 del decreto-legge n. 23 del 2026 con riguardo alla introduzione di una specifica fattispecie di reato per la fuga pericolosa conseguente all’ALT o alla forzatura del posto di blocco, prevedendo l’attività di polizia giudiziaria, l’eventuale arresto, la confisca del veicolo e l’applicazione del divieto di guida.

La RT in relazione al Capo II afferma che le disposizioni hanno contenuto prevalentemente penalistico, sanzionatorio e di coordinamento con le misure amministrative accessorie, innestandosi su procedimenti e strutture già operanti presso gli organi di polizia stradale, l’autorità giudiziaria, le Prefetture, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e gli archivi nazionali della circolazione. I profili finanziari di maggiore rilievo riguardano gli accertamenti sanitari e tossicologico-forensi, l’applicazione dell’*alcolock*, l’aggiornamento degli archivi, la destinazione di entrate sanzionatorie e le procedure di sequestro e confisca dei veicoli; tali attività sono ricondotte a procedimenti, strutture, archivi e regimi tariffari già previsti dall’ordinamento vigente, senza istituzione di nuovi organismi o nuove autorizzazioni di spesa.

Con riferimento all’articolo 166 relativo alle gare clandestine con veicoli a motore, la RT afferma che le attività di interruzione della gara, accertamento del reato, sequestro e applicazione delle misure cautelari e accessorie rientrano nei compiti istituzionali già esercitati dagli organi di polizia stradale e dall’autorità giudiziaria. La confisca dei veicoli segue le procedure già disciplinate dal codice e non comporta l’introduzione di nuovi apparati organizzativi o di nuovi obblighi di spesa per le amministrazioni pubbliche.

Relativamente all’articolo 167 concernente l’esercizio abusivo dell’attività di guardiamacchine o parcheggiatore, la RT sottolinea che l’articolo presenta profili finanziari limitati, connessi esclusivamente ad attività amministrative e di coordinamento già previste dal decreto-legge 20 febbraio 2017, n. 14 e già gestite dalle amministrazioni competenti. Le eventuali segnalazioni ai servizi socio-sanitari sono effettuate nell’ambito delle funzioni istituzionali già attribuite ai soggetti competenti e non comportano l’istituzione di nuovi servizi, strutture o obblighi organizzativi; la disposizione è pertanto attuata con le risorse disponibili a legislazione vigente.

In merito all’articolo 168 riguardante l’alterazione o manomissione delle targhe, la RT afferma che la norma ha carattere essenzialmente sanzionatorio e repressivo. Le attività di accertamento, sequestro e confisca della targa sono svolte dagli organi di polizia e dall’autorità amministrativa nell’ambito delle competenze già esercitate, senza richiedere nuove strutture, dotazioni o risorse finanziarie aggiuntive.

In relazione all’articolo 169 concernente la guida senza patente, la RT chiarisce che la norma ha contenuto penalistico e sanzionatorio e non introduce nuove strutture o

procedure amministrative onerose. Le attività di accertamento, sequestro e confisca sono svolte secondo le procedure già disciplinate dal codice, mediante gli organi e gli uffici già competenti, con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento all'articolo 170 riguardante la guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto stupefacenti, la RT evidenzia che le attività previste dal presente articolo sono riconducibili a procedimenti e strutture già operanti. Gli accertamenti sanitari e tossicologico-forensi sono effettuati mediante laboratori, strutture sanitarie e risorse già disponibili a legislazione vigente. Le visite mediche obbligatorie sono svolte secondo il sistema già vigente delle Commissioni mediche locali e con tariffe poste a carico degli interessati. Le attività di aggiornamento degli archivi e di rilascio dei documenti aggiornati sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mediante sistemi informativi e uffici già esistenti. Gli oneri relativi all'installazione, manutenzione e sostituzione dei dispositivi *alcolock* restano integralmente a carico degli interessati. La destinazione di una quota delle ammende al Fondo contro l'incidentalità notturna non determina nuovi oneri, ma disciplina un vincolo di destinazione di entrate derivanti da sanzioni già previste dall'ordinamento. La disposizione risulta, pertanto, attuabile nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e dei regimi tariffari già applicabili.

In relazione all'articolo 171 concernente la fuga ed omissione di soccorso a seguito di sinistro, la RT rileva che le norme hanno contenuto penalistico e sanzionatorio. Le attività di accertamento, arresto, applicazione delle misure cautelari, trattazione del procedimento penale e applicazione del divieto di guida rientrano nelle attribuzioni ordinarie dell'autorità giudiziaria, degli organi di polizia e delle amministrazioni competenti e sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento all'articolo 172 relativo alla fuga a seguito di ALT o forzatura del posto di blocco, la RT afferma che le attività previste rientrano nelle funzioni istituzionali già attribuite agli organi di polizia, all'autorità giudiziaria e alle amministrazioni competenti per l'esecuzione delle sanzioni accessorie. Le procedure di sequestro e confisca dei veicoli sono svolte secondo la disciplina già vigente e mediante le strutture già operative, senza istituzione di nuovi apparati o ulteriori obblighi di spesa a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT e considerato che le disposizioni recepiscono sostanzialmente la normativa vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

TITOLO V (*ARTICOLI 173-188*)
DELLA PATENTE E DEGLI ALTRI TITOLI ABILITATIVI ALLA GUIDA

CAPI DA I A III
DEI REQUISITI PER GUIDARE, DELLE PATENTI DI GUIDA E DELLE ESERCITAZIONI – DEL RILASCIO E DELLA CONFERMA DI VALIDITÀ DELLE PATENTI – DELLE AUTOSCUOLE

Le norme, che compongono il Titolo V dello schema, disciplinano i requisiti per la guida dei veicoli, le categorie e le caratteristiche dei titoli abilitativi, i requisiti soggettivi per il conseguimento della patente, le esercitazioni di guida e la guida accompagnata, nonché lo scambio di informazioni attraverso la rete dell'Unione europea delle patenti di guida (articoli da 173 a 180); l'accertamento dei requisiti psico-fisici, il rilascio della patente e gli esami di idoneità, la conversione delle patenti estere e militari, la durata e la conferma della validità dei titoli (articoli da 181 a 187); l'attività delle autoscuole e dei centri di istruzione automobilistica (articolo 188). La disciplina di dettaglio è rinviata agli Allegati da V.1 a V.6.

Le norme, in particolare, prevedono:

- l'adozione, da parte del Ministero della salute, d'intesa con i Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, di linee guida per assicurare una disciplina uniforme sul territorio nazionale della valutazione dell'idoneità alla guida da parte delle commissioni mediche locali, anche con riferimento ai pazienti sottoposti a terapie farmacologiche contenenti sostanze stupefacenti o psicotrope; per l'attuazione di tali criteri può essere istituito presso il Ministero della salute un tavolo di lavoro, con la partecipazione del competente Dipartimento della Presidenza del Consiglio dei ministri e dei Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, eventualmente integrato da rappresentanti delle società scientifiche e di ulteriori organismi, per promuovere un programma multicentrico di ricerca clinica e tossicologico-forense (articolo 181, commi 2 e 10);
- la possibilità per le commissioni mediche locali di accertare, su richiesta, la capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta, rilasciando un certificato utilizzabile ai fini della richiesta del contrassegno europeo di parcheggio (articolo 181, comma 7);
- l'individuazione, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero della salute e con il Ministero dell'economia e delle finanze, sentito il Garante per la protezione dei dati personali, dei requisiti, delle caratteristiche, della composizione, delle tariffe e delle modalità di funzionamento per lo svolgimento delle funzioni delle commissioni mediche locali da parte di centri sanitari privati, purché già riconosciuti da enti pubblici e sottoposti al controllo del Ministero della salute (articolo 181, comma 11);
- la disciplina del procedimento di conferma della validità delle patenti e di rilascio del duplicato, che si svolge in modalità telematica attraverso il sistema informatico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (articolo 187) e l'attivazione della patente di guida mobile, nei casi di conversione di patenti estere, previa validazione da parte dell'ufficio provinciale che ha gestito la pratica (articoli 184, comma 5, e 185, comma 9);
- la durata della validità dei titoli, rinviata all'Allegato V.3, il cui articolo 12 mantiene la validità decennale delle patenti delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B e BE fino al compimento del sessantacinquesimo anno di età, anziché del cinquantesimo come previsto dal codice vigente (articolo 187, comma 2, e Allegato V.3);
- la possibilità, per più autoscuole, di consorziarsi in un centro di istruzione automobilistica riconosciuto dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché l'avvio dell'attività delle autoscuole mediante segnalazione certificata e la vigilanza amministrativa e tecnica sulle stesse da parte delle province (articolo 188).

La relazione illustrativa precisa che le disposizioni di cui ai commi 7, 10 e 11 dell'articolo 181 costituiscono innovazioni rispetto alla disciplina vigente e che il comma 11 dà attuazione al criterio di delega di cui all'articolo 35, comma 3, lettera *cc)*, della legge n. 177 del 2024; per le restanti disposizioni del Titolo la relazione illustrativa evidenzia la sostanziale continuità con la disciplina vigente.

La RT evidenzia che le disposizioni intervengono su procedimenti già svolti dagli uffici della Motorizzazione civile, dalle commissioni mediche locali, dai medici certificatori, dagli organi sanitari periferici di Rete Ferroviaria Italiana, dalle autorità diplomatico-consolari e dagli ulteriori soggetti autorizzati, e che la disciplina è attuata utilizzando le strutture e i sistemi informatici già operativi e applicando i diritti e le tariffe previsti per le operazioni richieste dagli interessati.

Per ciascun articolo la relazione tecnica ribadisce che le attività previste rientrano nelle competenze già esercitate dalle amministrazioni interessate e sono svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, mentre gli oneri relativi alle operazioni amministrative, sanitarie e formative, nonché all'adattamento dei veicoli, restano a carico dei soggetti interessati. Analoghe considerazioni sono svolte con riferimento agli Allegati da V.1 a V.6, dei quali si afferma il carattere di riordino di prescrizioni già vigenti o di adeguamento a disposizioni unionali già applicabili.

Con riferimento all'articolo 181, recante Accertamento dei requisiti psico-fisici per la guida di veicoli, la relazione tecnica precisa che l'articolo non istituisce nuove commissioni mediche locali, ma disciplina la composizione e le modalità operative di organismi già previsti, che gli accertamenti sanitari continuano a essere effettuati secondo il vigente regime tariffario con oneri a carico degli interessati e che la partecipazione del personale sanitario specialistico e del personale tecnico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è assicurata mediante le risorse umane disponibili, senza corresponsione di nuovi compensi, indennità o emolumenti comunque denominati e senza incremento delle dotazioni organiche.

Con riferimento agli articoli 182 e 184, la relazione tecnica chiarisce che il sistema informatico richiamato è quello già in uso presso il Ministero per la gestione delle patenti e delle abilitazioni professionali, che la norma non prevede l'istituzione di una nuova piattaforma né autorizza spese per la sua realizzazione e che la validazione necessaria all'attivazione della patente di guida mobile è effettuata mediante i sistemi informatici già utilizzati, senza realizzazione di nuove infrastrutture autonome.

Con riferimento all'articolo 188, recante Autoscuole, la relazione tecnica afferma che il riconoscimento dei centri di istruzione automobilistica è effettuato dai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mediante le risorse disponibili, che le province provvedono alla vigilanza avvalendosi delle strutture e del personale già disponibili e che gli oneri relativi a locali, attrezzature, parco veicolare e formazione di insegnanti e istruttori restano a carico delle autoscuole e degli altri soggetti interessati.

Infine, la relazione tecnica non fornisce elementi in merito alle disposizioni di cui all'articolo 181, comma 2, quarto periodo, e commi 10 e 11, e qualifica l'articolo 187

come «in linea di continuità con l'assetto normativo vigente», senza dare conto della modifica della durata dei titoli recata dall'Allegato V.3.

Al riguardo, si rileva che le norme in esame recano in larga parte il riordino della disciplina vigente in materia di titoli abilitativi alla guida e che la relazione tecnica ne afferma la neutralità finanziaria in ragione del fatto che le attività previste sono svolte da uffici e organismi già operanti, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, e che le operazioni richieste dagli interessati restano assoggettate ai diritti e alle tariffe vigenti. Su tali disposizioni, considerato il loro carattere ordinamentale e di riordino della disciplina vigente, non si hanno osservazioni da formulare, fatto salvo quanto di seguito evidenziato con riferimento all'articolo 181, commi 10 e 11, indicati dalla relazione illustrativa come innovativi e non considerati dalla relazione tecnica, nonché agli articoli 187 e 188.

Relativamente al comma 10 dell'articolo 181, si osserva che la norma consente l'istituzione presso il Ministero della salute di un tavolo di lavoro, integrabile con rappresentanti delle società scientifiche e di ulteriori organismi, finalizzato a promuovere un programma multicentrico di ricerca clinica e tossicologico-forense con il coinvolgimento di esperti e ricercatori di centri clinici e accademici. Il testo non esclude la corresponsione di compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti ai partecipanti, a differenza di quanto disposto per l'Osservatorio di cui all'articolo 290, comma 10, né prevede che il tavolo operi senza nuovi o maggiori oneri. Andrebbero pertanto acquisiti elementi in merito alle modalità di funzionamento del tavolo e di finanziamento del programma di ricerca, che appare di per sé suscettibile di determinare oneri, al fine di verificarne la compatibilità con il vincolo di invarianza finanziaria posto dall'articolo 35, comma 9, della legge n. 177 del 2024; andrebbe altresì valutata l'opportunità di integrare la disposizione con una espressa clausola di invarianza e di esclusione dei compensi.

In merito al comma 11, che consente lo svolgimento delle funzioni delle commissioni mediche locali da parte di centri sanitari privati, in attuazione del criterio di delega di cui all'articolo 35, comma 3, lettera *cc)*, della legge n. 177 del 2024, si rappresenta che, a legislazione vigente, i diritti dovuti per le visite delle commissioni mediche locali sono determinati con decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in misura tale da assicurare l'integrale copertura delle spese di funzionamento delle commissioni[1]. Tali diritti sono versati alle aziende sanitarie competenti e sono destinati per il novanta per cento ai compensi dei componenti e per il restante dieci per cento alle spese di funzionamento[2].

Ne consegue che l'eventuale trasferimento di quote di attività a centri sanitari privati dovrebbe determinare una riduzione sia delle entrate delle aziende sanitarie sia della corrispondente spesa per compensi, mentre potrebbero residuare a carico delle aziende

[1] Articolo 330, comma 17, del d.P.R. n. 495 del 1992, come modificato dal d.P.R. n. 68 del 2013.

[2] D.M. 27 dicembre 1994, articoli 2 e 3, come modificato dal D.M. 14 settembre 1998.

costi di funzionamento non proporzionali al volume delle visite. Andrebbe pertanto chiarito se dall'attuazione della disposizione possano derivare, per le aziende sanitarie, oneri di funzionamento delle commissioni pubbliche non più coperti dai relativi diritti. Andrebbe inoltre confermato che le attività di controllo del Ministero della salute sui centri privati, previste dal criterio di delega, possano essere svolte nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, come richiesto dall'articolo 35, comma 9, della citata legge n. 177 del 2024.

Relativamente all'articolo 187, si rileva che la durata della validità dei titoli, rinviata all'Allegato V.3, risulta modificata rispetto alla disciplina vigente: per le patenti delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B e BE la validità decennale è mantenuta fino al compimento del sessantacinquesimo anno di età, anziché del cinquantesimo, con un conseguente dimezzamento delle conferme di validità per i titolari di età compresa tra i cinquanta e i sessantacinque anni[3]. Considerato che ciascuna conferma di validità comporta il versamento dei diritti di motorizzazione e dell'imposta di bollo[4][5] e che la relazione tecnica qualifica la disposizione come in linea di continuità con l'assetto vigente, andrebbero forniti elementi sulla platea interessata e sui conseguenti effetti di minor gettito, tenendo conto della gradualità derivante dalla salvezza dei titoli già rilasciati prevista dall'articolo 290, comma 1, e degli eventuali minori oneri connessi alla riduzione delle operazioni, e andrebbe chiarito se tali effetti siano già scontati nelle previsioni tendenziali in ragione dell'obbligo di recepimento della direttiva 2025/2205.

Con riferimento all'articolo 188, comma 2, che affida al competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il riconoscimento dei centri di istruzione automobilistica costituiti dai consorzi di autoscuole, si osserva che la disposizione riproduce il testo dell'articolo 123, comma 7, del codice vigente, ma che tale funzione risulta conferita alle province dalla disciplina sul decentramento amministrativo.[6] Considerato che la relazione tecnica fonda la neutralità della disposizione sulla circostanza che il riconoscimento sia effettuato dai competenti uffici del Ministero con le risorse disponibili, andrebbe chiarito se la norma intenda modificare l'attuale riparto delle competenze e, in tal caso, quali effetti organizzativi e finanziari ne derivino per il Ministero e per le province.

---

[3] Allegato V.3, articolo 12, comma 1, dello schema e articolo 126, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992 (tabella di raffronto, pagg. 1.574-1.576 dello stampato), che riconduce la modifica all'adeguamento alla direttiva (UE) 2025/2205.

[4] Per la conferma di validità, comprovata dall'emissione di un duplicato della patente, sono dovuti 10,20 euro di diritti di motorizzazione (tabella 3, voce 2, della legge n. 870 del 1986, come modificata dal decreto ministeriale 5 ottobre 2015) e 16 euro di imposta di bollo (articolo 7-*bis*, comma 3, del decreto-legge n. 43 del 2013).

[5] Per la pratica ordinaria di rinnovo sono dovuti 10,20 euro di diritti di motorizzazione e 16 euro di imposta di bollo (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pagina «Rinnovo patente»).

[6] Articolo 105, comma 3, lettera b), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112; articolo 7 del decreto ministeriale n. 317 del 1995, come sostituito dall'articolo 5 del decreto ministeriale 10 gennaio 2014, n. 30.

TITOLO VI (*ARTICOLI 189-253*)
DEI VEICOLI

CAPI DA I A IV (*ARTICOLI 189-210*)
DEI PRINCIPI GENERALI – DEI VEICOLI A MOTORE E LORO RIMORCHI DIVERSI DAI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI – DEI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI – DELLE MACCHINE OPERATRICI E DELLE MACCHINE MOBILI NON STRADALI

Le norme, che compongono i Capi da I a IV del Titolo VI dello schema, recano la nozione di veicolo, comprensiva dei veicoli dotati di sistemi di guida automatizzata (articolo 189), e disciplinano: gli obblighi dei costruttori, degli importatori e dei distributori, le campagne di richiamo di sicurezza e i controlli sulla conformità della produzione al tipo omologato (articoli da 190 a 195); le caratteristiche costruttive, i dispositivi, l'omologazione, la documentazione di conformità, le modifiche costruttive e il traino dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché i veicoli a guida automatizzata e la relativa sperimentazione su strada (articoli da 196 a 202); la corrispondente disciplina dei veicoli agricoli e forestali, compresi il traino e l'abbinamento dei convogli (articoli da 203 a 209); la classificazione e la circolazione delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali (articolo 210).

La relazione illustrativa chiarisce che le disposizioni sono riformulate al fine di adeguarle ai regolamenti (UE) 2018/858, n. 167/2013 e 2025/14.

Le norme, in particolare, prevedono:

- che ai costruttori competano i costi dei controlli e delle verifiche sulla conformità della produzione al tipo omologato e sulla conformità in servizio (articolo 190, comma 11) e che gli oneri delle verifiche preventive e successive siano a carico del titolare dell'omologazione (articolo 195, comma 5); in caso di dispositivi di manipolazione dei sistemi di controllo delle emissioni, l'articolo 198, comma 11, pone a carico del titolare dell'omologazione gli oneri derivanti dall'attuazione del primo periodo del medesimo comma, relativo alla decorrenza del termine assegnato per il ripristino della conformità;
- l'estensione delle campagne di richiamo di sicurezza, oggi riferite ai veicoli delle categorie M, N e O, anche ai veicoli della categoria L, ai veicoli agricoli e forestali, alle macchine operatrici e alle macchine mobili non stradali, con l'obbligo per il costruttore di inserire nell'elenco telematico istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione i veicoli non adeguati decorsi ventiquattro mesi dall'avvio della campagna; i veicoli iscritti nell'elenco non possono essere sottoposti alle procedure tecniche e amministrative di competenza degli uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, fatta eccezione per la rottamazione (articolo 191);
- l'individuazione, con decreto ministeriale, dei soggetti diversi dai costruttori competenti a effettuare modifiche costruttive, iscritti in un apposito registro (articoli 200, comma 8, e 207);
- l'individuazione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottare entro tre mesi dall'entrata in vigore del codice, delle categorie di veicoli a motore per le quali è obbligatoria l'installazione di sistemi idonei a ridurre o eliminare gli angoli ciechi e a rilevare pedoni e ciclisti, nonché delle modalità e dei termini di adeguamento dei veicoli già immatricolati (articolo 200, comma 11);
- la sperimentazione su strade aperte al traffico, previa autorizzazione, di veicoli omologati e di mezzi innovativi dotati di tecnologie di guida automatica o connessa (articolo 202, comma 2);
- l'inclusione tra le macchine operatrici delle macchine aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t e inferiore a 7,5 t, rispondenti alle caratteristiche dei veicoli della categoria internazionale N2, con carrozzeria permanentemente installata, dotata di moduli operativi per la manutenzione delle strade e idonea al carico e allo scarico di rifiuti solidi urbani, nonché la

ricomprensione nella nozione di cantiere delle attività di raccolta dei rifiuti solidi urbani (articolo 210, comma 1).

La relazione illustrativa precisa che la disciplina delle campagne di richiamo «amplia dunque sia l'ambito soggettivo dei richiami sia gli effetti conseguenti alla mancata esecuzione degli interventi prescritti».

La RT afferma che le disposizioni del Capo I hanno natura prevalentemente definitoria, tecnica, regolatoria e di coordinamento con la normativa unionale e UNECE e che i profili finanziari di maggiore rilievo, relativi alle verifiche tecniche, ai controlli di conformità, alle campagne di richiamo, all'accesso agli archivi e alle attività di vigilanza, sono riconducibili a competenze già attribuite alle amministrazioni interessate, con oneri posti, ove previsto, a carico degli operatori economici.

Con riferimento ai Capi da II a IV, la relazione tecnica evidenzia che le norme non istituiscono nuovi organismi, nuove strutture amministrative o nuove dotazioni organiche, né introducono nuove autorizzazioni di spesa; le attività di omologazione, visita e prova, certificazione, approvazione, aggiornamento dei documenti di circolazione, autorizzazione e controllo sono svolte dagli uffici competenti nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, mentre le operazioni richieste dagli interessati restano assoggettate ai diritti, alle tariffe e ai corrispettivi vigenti e gli oneri relativi agli adeguamenti tecnici, alle modifiche costruttive, agli interventi correttivi, alle prove e alle sperimentazioni restano a carico dei soggetti interessati.

Con riferimento all'articolo 191, recante Campagne di richiamo di sicurezza, la relazione tecnica afferma che l'elenco telematico non comporta l'istituzione di una nuova banca dati autonoma, ma si innesta su infrastrutture informatiche e archivi già disponibili presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e che gli oneri relativi all'attivazione, allo svolgimento e all'aggiornamento delle campagne di richiamo restano integralmente a carico dei costruttori.

Con riferimento all'articolo 195, recante Controlli di conformità, la relazione tecnica precisa che la neutralità finanziaria è assicurata dalla previsione espressa secondo cui gli oneri relativi alle verifiche preventive e successive sono posti a carico del titolare dell'omologazione; analoga considerazione è svolta per gli articoli 190 e 198.

Con riferimento agli articoli 200 e 207, la relazione tecnica chiarisce che un professionista abilitato, a spese del richiedente, predispone la relazione tecnica sostitutiva del nulla osta del costruttore e che il registro dei soggetti competenti a effettuare le modifiche costruttive è istituito e gestito mediante i sistemi informativi e le banche dati già disponibili, con le attività di iscrizione e aggiornamento ricondotte ai regimi di diritti e tariffe vigenti.

Con riferimento all'articolo 202, recante Dei veicoli a guida automatizzata, la relazione tecnica afferma che gli oneri relativi alla progettazione, all'allestimento, all'assicurazione, alla gestione e allo svolgimento delle sperimentazioni restano integralmente a carico dei soggetti richiedenti.

Infine, la relazione tecnica non fornisce elementi in merito alle disposizioni di cui all'articolo 200, comma 11, e all'articolo 210, comma 1, lettera *d)*.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare in merito alle norme che recano il riordino della disciplina vigente e l'adeguamento ai regolamenti unionali in materia di omologazione e vigilanza del mercato, tenuto conto sia di quanto riferito dalla relazione tecnica sia di quanto previsto dagli articoli 190, comma 11, e 195, comma 5, che pongono espressamente a carico dei costruttori e dei titolari dell'omologazione gli oneri dei controlli e delle verifiche.

Riguardo all'articolo 200, comma 11, si rileva che il decreto ministeriale ivi previsto è chiamato a individuare le categorie di veicoli per le quali è obbligatoria l'installazione di sistemi idonei a ridurre o eliminare gli angoli ciechi, nonché le modalità e i termini di adeguamento dei veicoli già immatricolati. Considerato che la relazione tecnica non considera tale profilo e che l'obbligo di adeguamento potrebbe riguardare anche veicoli di proprietà di amministrazioni pubbliche, andrebbero acquisiti elementi in merito alle categorie di veicoli che si intende assoggettare all'obbligo e agli eventuali oneri di adeguamento a carico delle amministrazioni pubbliche, al fine di verificarne la sostenibilità nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, come richiesto dall'articolo 35, comma 9, della legge n. 177 del 2024, anche tenuto conto che, per i veicoli delle categorie M2, M3, N2 e N3, la normativa unionale già prescrive sistemi di rilevamento di pedoni e ciclisti situati in prossimità della parte anteriore del veicolo o sul lato del marciapiede, con divieto di immatricolazione dei veicoli nuovi non conformi a decorrere dal 7 luglio 2024[7]: andrebbe pertanto chiarito in quale misura le prescrizioni del decreto siano ulteriori rispetto a quelle già previste dalla normativa unionale e quali veicoli delle amministrazioni pubbliche ne sarebbero interessati.

Relativamente all'articolo 210, comma 1, lettera *d)*, si osserva che la disposizione - che la relazione illustrativa annovera tra le previsioni qualificanti del Titolo VI e che non trova corrispondenza nell'elencazione delle macchine operatrici recata dall'articolo 58, comma 2, del codice vigente - riconduce tra le macchine operatrici veicoli che, per massa e caratteristiche tecniche, corrispondono alla categoria internazionale N2 e che a legislazione vigente risultano immatricolati quali autoveicoli e iscritti al Pubblico registro automobilistico. Considerato che le macchine operatrici sono registrate esclusivamente nell'Archivio nazionale dei veicoli, come precisa la stessa relazione tecnica con riferimento all'articolo 220, e non sono pertanto soggette alle formalità presso il Pubblico registro automobilistico cui è collegata l'imposta provinciale di trascrizione[8], e che la riclassificazione appare suscettibile di incidere anche sull'applicazione della tassa automobilistica, il cui presupposto è collegato dalla

---

[7] Regolamento (UE) 2019/2144, articolo 9, paragrafo 3, e allegato II, voce B6 («Sistema di monitoraggio degli angoli morti», regolamento UNECE n. 151), nota B: rifiuto dell'omologazione UE dei nuovi tipi dal 6 luglio 2022 e divieto di immatricolazione dei veicoli non conformi dal 7 luglio 2024. Per la visione diretta nei veicoli pesanti (voce B9, regolamento UNECE n. 167) le date sono, rispettivamente, il 7 gennaio 2026 e il 7 gennaio 2029.

[8] Articolo 56 del decreto legislativo n. 446 del 1997. Alle formalità presso il Pubblico registro automobilistico sono collegati anche gli emolumenti dovuti all'Automobile Club d'Italia, stabiliti dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 21 marzo 2013 (ad esempio, 27 euro per l'iscrizione o il trasferimento di proprietà).

normativa statale all'iscrizione nei pubblici registri[9], andrebbe chiarito se dalla disposizione possano derivare minori entrate per le province e per le regioni, nonché per l'Automobile Club d'Italia, anche con riferimento ai veicoli già in circolazione, e, in caso affermativo, andrebbero forniti i relativi elementi di quantificazione e le modalità di compensazione, tenuto conto del vincolo di invarianza finanziaria posto dall'articolo 35, comma 9, della legge n. 177 del 2024. Andrebbero altresì acquisiti elementi sulla titolarità dei veicoli interessati, al fine di valutare gli eventuali risparmi per le amministrazioni pubbliche proprietarie.

Per quanto attiene alla formulazione delle disposizioni, andrebbe valutata l'opportunità di riferire la clausola di cui all'articolo 198, comma 11, secondo periodo, alle misure di ripristino della conformità previste dal comma 10, cui fa riferimento la relazione tecnica, anziché al solo primo periodo del comma 11, relativo alla decorrenza del termine, nonché di correggere i rinvii all'articolo 197, comma 5, contenuto nell'articolo 204, comma 2, e all'articolo 205, comma 2, contenuto nell'articolo 207, comma 1, che si riferiscono a commi non presenti nel testo.

CAPO V (*ARTICOLI 211-219*)
DELLE ALTRE TIPOLOGIE DI VEICOLI E DEGLI ALTRI DISPOSITIVI

Le norme, che compongono il Capo V del Titolo VI dello schema, disciplinano le caratteristiche costruttive e funzionali e le condizioni di circolazione di specifiche categorie di veicoli e dispositivi: i velocipedi (articolo 211), i monopattini elettrici (articolo 212), i dispositivi per la micromobilità elettrica (articolo 213), i veicoli a trazione animale e le slitte (articolo 214), i carri allegorici (articolo 215), i veicoli adibiti all'attività dello spettacolo viaggiante (articolo 216), i veicoli eccezionali e quelli adibiti al trasporto eccezionale (articolo 217), i veicoli d'epoca, i veicoli di interesse storico e collezionistico e i veicoli di interesse a fini di restauro (articolo 218), nonché i mezzi d'opera (articolo 219).

Le norme, in particolare, prevedono:

- che il trasferimento dei carri allegorici su strade aperte al traffico, nei casi di cui all'articolo 110, commi 2 e 3, sia subordinato a una specifica autorizzazione del comune nel quale si svolge la manifestazione, cui segue quella dell'ente proprietario o gestore della strada, rilasciata previa acquisizione, da parte del richiedente, di una relazione di un tecnico abilitato che attesti la corretta frenatura del complesso e la compatibilità delle masse (articolo 215);
- per i veicoli dello spettacolo viaggiante trainati e non classificabili come rimorchi, il rilascio da parte del competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un'autorizzazione rinnovabile annualmente, unitamente a una targa provvisoria di durata annuale (articolo 216);
- la ricomprensione tra i veicoli eccezionali dei veicoli per il trasporto di persone che, per specifiche esigenze funzionali, superano i limiti di massa, con immatricolazione e autorizzazione all'impiego riservate alle imprese autorizzate al trasporto di persone, nonché la disciplina con provvedimento ministeriale dei veicoli destinati esclusivamente ai servizi negli ambiti portuali e aeroportuali e di quelli per uso speciale (articolo 217);
- l'istituzione presso la Direzione generale per la motorizzazione dell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca, l'introduzione della categoria dei veicoli di interesse a fini di restauro e l'esenzione dei veicoli di interesse storico e collezionistico dalle limitazioni della circolazione adottate per finalità

[9] Articolo 5, commi 31 e 32, del decreto-legge n. 953 del 1982, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 53 del 1983; articolo 23 del decreto legislativo n. 504 del 1992.

di tutela ambientale, direttamente per quelli con età di costruzione di almeno quaranta anni, fatte salve le disposizioni occasionali di carattere emergenziale, e, per quelli con età di costruzione compresa tra venti e ventinove e tra trenta e trentanove anni, con le modalità stabilite con decreto interministeriale, nonché l'esenzione dei veicoli storici e d'epoca in occasione di manifestazioni e raduni autorizzati; la riconduzione dei veicoli d'epoca, di interesse storico e collezionistico e di interesse a fini di restauro alla categoria dei veicoli di particolare interesse culturale e la loro esclusione dalla definizione di rifiuto e dalla disciplina dei veicoli fuori uso (articolo 218).

La relazione illustrativa chiarisce che le disposizioni relative ai velocipedi, ai veicoli a trazione animale e ai mezzi d'opera riproducono sostanzialmente la disciplina vigente, mentre presentano carattere innovativo la disciplina autonoma dei dispositivi per la micromobilità elettrica, quella dei carri allegorici, le previsioni relative ai veicoli eccezionali per il trasporto di persone e ai mezzi operanti negli ambiti portuali e aeroportuali, nonché, con riferimento ai veicoli storici, la nuova categoria dei veicoli di interesse a fini di restauro, l'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca e la disciplina organica delle esenzioni dalle limitazioni ambientali.

La RT afferma che le disposizioni del Capo V hanno natura prevalentemente tecnica, classificatoria e regolatoria e si collocano nell'ambito delle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, agli uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, ai comuni, agli enti proprietari o gestori delle strade e agli altri soggetti pubblici competenti. Gli eventuali oneri relativi alla conformità tecnica, all'omologazione, agli equipaggiamenti, alle autorizzazioni, agli allestimenti, alle relazioni dei tecnici abilitati e all'ammissione alla circolazione restano a carico dei costruttori, dei proprietari, degli utilizzatori, degli organizzatori delle manifestazioni e degli altri soggetti interessati, secondo il vigente sistema di diritti, tariffe e corrispettivi. Il Capo non istituisce nuovi organismi, nuove strutture amministrative o nuove autorizzazioni di spesa e le relative attività pubbliche sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento all'articolo 215, recante Carri allegorici, la relazione tecnica precisa che l'attività autorizzatoria posta a carico del comune si inserisce tra le ordinarie funzioni amministrative relative all'organizzazione delle manifestazioni e alla regolamentazione della circolazione ed è svolta dagli uffici già competenti, mentre le relazioni e le dichiarazioni tecniche sono predisposte da professionisti abilitati con oneri a carico del richiedente.

Con riferimento all'articolo 216, recante Veicoli adibiti all'attività dello spettacolo viaggiante, la relazione tecnica evidenzia che le operazioni di immatricolazione, visita e prova, rilascio della documentazione e rinnovo delle autorizzazioni sono effettuate nell'interesse dei proprietari e degli esercenti dello spettacolo viaggiante e continuano a essere assoggettate ai diritti e alle tariffe vigenti.

Con riferimento all'articolo 218, recante Veicoli d'epoca, veicoli di interesse storico e collezionistico e veicoli di interesse a fini di restauro, iscritti negli appositi Registri, la relazione tecnica chiarisce che l'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca è gestito come sezione o funzionalità dei sistemi informativi già disponibili presso la Direzione generale per la motorizzazione, senza realizzazione di una nuova piattaforma autonoma, e che le operazioni richieste dagli interessati restano assoggettate ai diritti e alle tariffe

vigenti. La relazione tecnica afferma, inoltre, che l'esenzione dalle limitazioni ambientali ha natura regolatoria e non determina un trasferimento di risorse o una minore entrata direttamente quantificabile, non essendo prevista l'esenzione da tributi, tariffe o sanzioni pecuniarie.

Con riferimento all'articolo 219, recante Mezzi d'opera, la relazione tecnica precisa che la norma non introduce nuovi procedimenti amministrativi né prevede interventi finanziari a favore dei proprietari o delle imprese utilizzatrici e che gli oneri relativi all'acquisto, all'allestimento, alla conformità tecnica, all'immatricolazione, alle autorizzazioni e agli indennizzi di usura gravano sui proprietari, sugli utilizzatori e sulle imprese interessate.

Al riguardo, considerato il carattere tecnico, classificatorio e regolatorio delle norme, che riproducono in larga parte la disciplina vigente e pongono a carico dei proprietari, degli utilizzatori e degli organizzatori gli oneri connessi alla conformità tecnica dei veicoli e al rilascio delle autorizzazioni, e tenuto conto di quanto riferito dalla relazione tecnica in merito all'assenza di effetti finanziari dell'esenzione dei veicoli di interesse storico e collezionistico dalle limitazioni ambientali alla circolazione, non si hanno osservazioni da formulare, fatto salvo quanto segue con riferimento ai mezzi d'opera. L'articolo 219 appare volto a riprodurre la disciplina vigente, che ricomprende tra i materiali assimilati quelli derivanti dalla raccolta dei rifiuti solidi urbani, dallo spurgo dei pozzi neri, dal ciclo produttivo delle imprese forestali e dall'industria siderurgica[10], ma la riformula con riferimento ai veicoli impiegati in tali attività, con espressioni che appaiono non del tutto coerenti («veicoli derivanti dalla raccolta e compattazione di rifiuti solidi urbani», «veicoli dell'industria siderurgica, compresi i *coils*»). Considerato che dall'appartenenza alla categoria dei mezzi d'opera dipende l'obbligo di corrispondere l'indennizzo d'usura, andrebbe confermato che la riformulazione non modifichi la platea dei veicoli tenuti al relativo versamento; per la destinazione dell'indennizzo si rinvia a quanto osservato con riferimento all'articolo 276.

CAPI VI E VII (*ARTICOLI 220-236*) DELL'IMMISSIONE IN CIRCOLAZIONE, DELL'IMMATRICOLAZIONE E DEI DATI IDENTIFICATIVI – DELLA REVISIONE DEI VEICOLI

Le norme, che compongono i Capi VI e VII del Titolo VI dello schema, disciplinano il documento unico di circolazione e di proprietà e la registrazione dei veicoli nell'Archivio nazionale dei veicoli e, ove prevista, nel Pubblico registro automobilistico (articolo 220), l'immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi, dei veicoli esteri nella disponibilità di residenti e dei veicoli di importazione parallela (articoli da 221 a 223), i documenti di circolazione dei ciclomotori, dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali, le ricevute sostitutive

[10] Articolo 54, comma 1, lettera *n)*, del decreto legislativo n. 285 del 1992 e articolo 11, comma 2, della legge n. 454 del 1997, che ricomprende tali materiali tra i «materiali assimilati».

e i certificati internazionali (articoli da 224 a 229), la disciplina delle targhe e della sigla distintiva dello Stato di immatricolazione (articoli da 230 a 234), nonché la revisione dei veicoli, compresi quelli impiegati nelle competizioni motoristiche (articoli 235 e 236).

Le norme, in particolare, prevedono:

- la reimmatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico già radiati, anche se rottamati ai sensi della normativa sui contributi statali alla rottamazione, previo pagamento, in tale ultimo caso, di un contributo determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (articolo 221, comma 11);
- la possibilità per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di rilasciare, su istanza dell'interessato, targhe con una successione di caratteri alfanumerici personalizzati (articolo 230, comma 3);
- che il corrispettivo di vendita delle targhe, comprensivo del costo di produzione e di una quota di maggiorazione da destinare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché l'ulteriore corrispettivo, da destinare al medesimo Ministero, per gli oneri di personalizzazione della targa siano stabiliti nell'Allegato VI.2 (articolo 230, comma 5). L'Allegato fissa, tra l'altro, in 41,78 euro il prezzo della coppia di targhe per autoveicoli e in 22,26 euro quello della targa per motoveicoli (Tabella 1) e in 500 euro per gli autoveicoli e 300 euro per i motoveicoli il corrispettivo per la personalizzazione, indicando inoltre una «quota di maggiorazione di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti» pari al 20 per cento del prezzo di vendita (Tabella 2);
- il rilascio, per i veicoli di interesse storico e collezionistico reimmatricolati, della targa della prima iscrizione o di una targa del periodo storico di costruzione, previo pagamento di un contributo determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (articolo 230, comma 8);
- la determinazione con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, delle tariffe per le operazioni di revisione e per le attività ispettive sui centri di controllo privati autorizzati, nonché il divieto di sottoporre a revisione i veicoli iscritti nell'elenco telematico relativo alle campagne di richiamo (articolo 235, commi 11, 13 e 14).

La relazione illustrativa chiarisce che la disciplina della revisione è riformulata al fine di adeguarla alla direttiva 2014/45/UE, mantenendo i principi fondamentali del codice vigente.

La RT afferma che le disposizioni del Capo VI hanno natura prevalentemente amministrativa, documentale, tecnica e regolatoria e si collocano nell'ambito delle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, agli uffici della Motorizzazione civile, al Centro elaborazione dati del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, all'ACI, al Pubblico registro automobilistico, ai comuni e ai soggetti aderenti allo Sportello telematico dell'automobilista, e che gli adempimenti sono svolti mediante archivi, banche dati, collegamenti telematici, procedure informatiche e strutture già disponibili. Le operazioni richieste dagli utenti continuano a essere assoggettate ai diritti, alle imposte, alle tariffe e ai corrispettivi vigenti e il Capo non istituisce nuovi organismi, nuove strutture amministrative o nuove autorizzazioni di spesa.

Con riferimento all'articolo 221, recante Immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi, la relazione tecnica precisa che il contributo previsto per la reimmatricolazione dei veicoli radiati in applicazione di incentivi alla rottamazione è

posto a carico del richiedente e deve essere determinato in modo da assicurare la copertura degli oneri amministrativi e tecnico-informatici connessi alla procedura.

Con riferimento all'articolo 230, recante Della disciplina della targa, la relazione tecnica evidenzia che il corrispettivo di vendita delle targhe e dei contrassegni, posto a carico dell'utente, è comprensivo del costo di produzione e di una quota di maggiorazione destinata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che anche l'ulteriore corrispettivo per gli oneri di personalizzazione della targa è posto a carico dell'interessato e che il rilascio delle targhe per i veicoli di interesse storico e collezionistico è soggetto al pagamento dello specifico contributo previsto dalla disposizione. In considerazione della previsione dei predetti corrispettivi e contributi a carico degli interessati, la relazione tecnica conclude che dall'attuazione delle disposizioni non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento all'articolo 235, recante Della revisione dei veicoli in generale, la relazione tecnica afferma che le operazioni di revisione effettuate dagli uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione sono finanziate mediante le tariffe poste a carico degli utenti, determinate in misura idonea ad assicurare la copertura dei costi delle operazioni tecniche, comprensivi dell'impiego delle strutture, delle attrezzature e del personale necessari, e che gli oneri relativi ai centri di controllo privati gravano integralmente sui medesimi centri.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare in merito alle norme che riordinano la disciplina vigente in materia di immatricolazione, documenti di circolazione e revisione, tenuto conto che le operazioni restano assoggettate ai diritti, alle tariffe e ai corrispettivi vigenti e che, per la revisione, l'articolo 235 rinvia la determinazione delle tariffe a un decreto adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che la relazione tecnica riferisce essere commisurate alla copertura dei costi, fatto salvo quanto di seguito osservato.

In merito all'articolo 230, comma 5, e all'Allegato VI.2, si osserva preliminarmente che, a legislazione vigente, il prezzo di vendita delle targhe, comprensivo del costo di produzione e della quota di maggiorazione, è determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze[11], e che gli importi attualmente applicati, fissati dal decreto ministeriale 6 novembre 2015, coincidono con quelli riportati nella Tabella 1 dell'Allegato VI.2[12]. La trasposizione dei prezzi in un Allegato del codice, privo di un meccanismo di aggiornamento, pone un problema di coordinamento con l'articolo 289, comma 2, che conserva validità ed efficacia ai provvedimenti attuativi adottati ai sensi del codice vigente e ne consente la modifica con le medesime modalità: andrebbe pertanto chiarito con quale atto potranno

[11] Articolo 101, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992, che destina la quota di maggiorazione alle attività di cui all'articolo 208, comma 2, del medesimo decreto legislativo.

[12] Il decreto ministeriale 6 novembre 2015 distingue, per ciascuna tipologia di targa, il costo di produzione, comprensivo dell'IVA, e la quota di maggiorazione: per la coppia di targhe per autoveicoli formato A, il prezzo di 41,78 euro risulta pari alla somma di 27,85 euro di costo di produzione e di 13,93 euro di maggiorazione.

essere aggiornati i prezzi fissati nell'Allegato. Andrebbe altresì chiarito come si intenda assicurare nel tempo la copertura dei costi di produzione delle targhe, al fine di escludere che eventuali maggiori costi gravino sul bilancio dello Stato o determinino una compressione della quota di maggiorazione, e andrebbe valutata l'opportunità di rinviare la determinazione e l'aggiornamento dei prezzi a un decreto ministeriale, adottato sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, in continuità con la disciplina vigente. Si segnala, inoltre, che la Tabella 1 riporta il solo prezzo finale, senza distinguere il costo di produzione dalla quota di maggiorazione da destinare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: andrebbe pertanto precisato l'importo di tale quota per ciascuna tipologia di targa, anche ai fini dell'applicazione dell'articolo 291, commi 4 e 5. Tali disposizioni prevedono rispettivamente che i proventi delle maggiorazioni previste dall'articolo 230, comma 5, destinati alla competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono utilizzati per il mantenimento e il potenziamento dei servizi di motorizzazione, delle relative strutture ed infrastrutture e per compensi al personale ivi impiegato e che i proventi derivanti dai contributi di cui all'articolo 230, comma 8 (nuova immatricolazione di veicoli di interesse storico), concorrono al raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica.

Con riferimento alle targhe personalizzate (articolo 230, comma 3), si osserva preliminarmente che, diversamente da quanto indicato dalla relazione illustrativa, il codice vigente già consente all'intestatario della carta di circolazione di richiedere una specifica combinazione alfanumerica, ai costi fissati con il decreto di cui all'articolo 101, comma 1[13]. A tale facoltà dà attuazione, a decorrere dal 1° marzo 2027, il disegno di legge di bilancio per il 2027 (A.C. 3174, articolo 38, commi 5-7), che fissa i corrispettivi a carico dei richiedenti, a regime, in 5.000 euro per le persone giuridiche, le società e le imprese e in 500 euro per le persone fisiche, oltre al costo di produzione e alla quota di maggiorazione destinata al Ministero, e destina le maggiori entrate a un fondo per la manutenzione delle strade dei comuni con popolazione fino a 50.000 abitanti. Andrebbe pertanto chiarito il coordinamento tra le due discipline, considerato che, dalla data di acquisto di efficacia del codice, l'applicazione dei diversi importi e della diversa destinazione previsti dall'articolo 230 e dall'Allegato VI.2 appare suscettibile di ridurre le risorse del predetto fondo. Si rileva inoltre che l'articolo 230, comma 5, destina al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'intero ulteriore corrispettivo per gli oneri di personalizzazione, mentre la Tabella 2 dell'Allegato VI.2, accanto al prezzo di vendita di 500 euro per gli autoveicoli e di 300 euro per i motoveicoli, indica una quota di maggiorazione di competenza del medesimo Ministero pari al 20 per cento del prezzo, senza precisare se tale quota sia ricompresa nel prezzo, come avviene per le targhe ordinarie, ovvero si aggiunga a esso. Andrebbe pertanto chiarito se il corrispettivo di personalizzazione si aggiunga al prezzo ordinario della targa, a quale soggetto spetti la quota non destinata al Ministero e se essa sia idonea a

[13] Articolo 100, comma 8, del decreto legislativo n. 285 del 1992, riportato nella tabella di raffronto allegata allo schema (pag. 1.407 dello stampato).

coprire i costi di produzione delle targhe personalizzate e delle verifiche sul sistema informativo volte a escludere la duplicazione delle sigle. Nulla da osservare, invece, in ordine all'assenza di effetti di maggiore entrata ascritti alla disposizione, in linea con un criterio prudenziale; per la destinazione delle relative somme si rinvia a quanto osservato con riferimento all'articolo 291.

Relativamente all'articolo 235, comma 6, si osserva che esso sembra delimitare l'ambito delle revisioni affidabili ai centri di controllo privati per esclusione, escludendo i soli veicoli adibiti al trasporto di persone con oltre sedici posti escluso il conducente, mentre a legislazione vigente i veicoli esclusi da revisioni da parte di centri privati sono quelli capaci di contenere al massimo sedici persone compreso il conducente e, oltre le 3,5 t, i soli veicoli destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata[14]. Considerato che la relazione tecnica non dà conto di tale differenza e che le tariffe delle revisioni svolte dagli uffici del Ministero costituiscono entrate del bilancio dello Stato, andrebbe chiarito se l'ampliamento dell'ambito delle revisioni effettuabili dai centri privati, la cui concreta portata dipende dai decreti attuativi, sia suscettibile di ridurre le operazioni svolte dagli uffici e le relative entrate, al netto dei corrispondenti minori costi, fornendo i relativi elementi di valutazione.

Per quanto attiene alla formulazione delle disposizioni, andrebbe valutata l'opportunità di modificare i rinvii contenuti nell'articolo 225, comma 2, alle definizioni di carta di circolazione e di certificato di idoneità tecnica alla circolazione, che si trovano nell'articolo 6, e non nell'articolo 4, dell'Allegato I.1, e nell'articolo 235, comma 12, ai centri di controllo privati «di cui al comma 3», che disciplina invece i locali dedicati alle revisioni, nonché di chiarire il riferimento, nell'articolo 235, comma 7, ai controlli a campione sui veicoli sottoposti a revisione «presso i predetti Uffici», in luogo dei veicoli revisionati dai centri privati sottoposti a vigilanza.

CAPI DA VIII A XI (*ARTICOLI 237-253*) DELLE FORMALITÀ NECESSARIE PER IL TRASFERIMENTO DI PROPRIETÀ E INTESTAZIONE TEMPORANEA – DELLE FORMALITÀ NECESSARIE PER LA CESSAZIONE DEI VEICOLI – DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DI PROVA – DELLE DISPOSIZIONI SPECIALI

Le norme, che compongono i Capi da VIII a XI del Titolo VI dello schema, disciplinano le formalità relative al trasferimento di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi, l'intestazione temporanea, il Registro dei veicoli immatricolati all'estero e il divieto di intestazione fittizia (articoli da 237 a 240); il trasferimento di proprietà dei ciclomotori, dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali, il trasferimento di residenza dell'intestatario e l'attestazione provvisoria rilasciata in caso di indisponibilità dei sistemi informatici (articoli da 241 a 245); le formalità per la cessazione dalla circolazione, il foglio di via e la targa provvisoria, il Registro unico telematico dei veicoli fuori uso e l'immatricolazione dei veicoli delle rappresentanze diplomatiche

[14] Articolo 80, comma 8, del decreto legislativo n. 285 del 1992 (tabella di raffronto, pag. 1.413 dello stampato).

e consolari (articoli da 246 a 249); l'autorizzazione alla circolazione di prova e la relativa targa (articoli 250 e 251); il trasporto su strada di merci pericolose e di merci deperibili (articoli 252 e 253).

Le norme, in particolare, prevedono:

- una presunzione di intestazione simulata nel caso in cui una persona fisica, già intestataria di almeno venti autovetture per uso proprio, richieda l'immatricolazione di un ulteriore veicolo della medesima categoria senza dimostrare il possesso di un ISEE superiore a 50.000 euro ovvero la strumentalità dei veicoli a un'attività economica o di volontariato (articolo 240);
- che si proceda all'annotazione della cessazione dalla circolazione e alla conseguente cancellazione del veicolo dall'Archivio nazionale dei veicoli e, se previsto, dal Pubblico registro automobilistico in caso di demolizione, di esportazione all'estero e di iscrizione nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca, e che l'iscrizione del fermo amministrativo sui veicoli conferiti ai centri di raccolta per la rottamazione non costituisca, alle condizioni indicate, elemento ostativo alla radiazione (articolo 246);
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa affidare, senza oneri per lo Stato, la produzione e la distribuzione delle targhe di prova ai soggetti esercenti attività di consulenza automobilistica in possesso dei requisiti stabiliti (articolo 251).

La relazione illustrativa chiarisce che l'articolo 246 riprende e riordina la disciplina vigente della cessazione dalla circolazione per demolizione ed esportazione, coordinandola con il documento unico, con il Registro unico telematico dei veicoli fuori uso e con la disciplina del fermo amministrativo, e che gli articoli 250 e 251 incorporano nel codice la disciplina vigente dell'autorizzazione alla circolazione di prova e della relativa targa.

La RT afferma che le disposizioni si innestano, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, su procedimenti, archivi, banche dati e collegamenti telematici già esistenti presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Pubblico registro automobilistico, l'Automobile Club d'Italia e gli Sportelli telematici dell'automobilista, senza istituire nuovi organismi, nuove strutture amministrative o nuove autorizzazioni di spesa, e che le formalità, effettuate su richiesta degli interessati, continuano a essere assoggettate ai diritti, agli emolumenti, alle imposte e alle tariffe vigenti.

Con riferimento all'articolo 240, recante Divieto di intestazione fittizia dei veicoli, la relazione tecnica precisa che la verifica del numero dei veicoli intestati è effettuata mediante interrogazione dell'Archivio nazionale dei veicoli e che la dimostrazione delle condizioni idonee a superare la presunzione grava sull'interessato, senza svolgimento di autonome attività investigative da parte degli uffici.

Con riferimento all'articolo 246, recante Obblighi conseguenti alla cessazione della circolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi, la relazione tecnica afferma che la disposizione disciplina, oltre alle ipotesi di demolizione, esportazione e iscrizione nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca, la cancellazione d'ufficio in caso di mancato pagamento delle tasse automobilistiche per almeno tre anni consecutivi, previa notifica al proprietario, da parte dell'ente impositore, dell'avviso di avvio del procedimento. La relazione tecnica precisa che le relative attività sono svolte dagli enti impositori, dai soggetti incaricati della riscossione e dagli uffici ministeriali con le risorse disponibili a legislazione vigente e che la cancellazione del veicolo non determina rinuncia al credito tributario né estinzione delle somme dovute. La relazione tecnica aggiunge che il coordinamento con il fermo amministrativo e con la disciplina dei veicoli fuori uso non

comporta nuovi oneri, in quanto le comunicazioni al proprietario, la registrazione nel Registro unico telematico dei veicoli fuori uso e l'aggiornamento del Pubblico registro automobilistico e dell'Archivio nazionale dei veicoli avvengono mediante sistemi telematici già previsti, e che gli oneri di conferimento, raccolta, demolizione e trattamento del veicolo restano regolati dalla disciplina vigente.

Con riferimento all'articolo 251, recante Targa di prova, la relazione tecnica evidenzia che la previsione dell'affidamento senza oneri per lo Stato assicura che i costi relativi alla produzione, alla distribuzione, alla sostituzione e alla distruzione delle targhe di prova restino a carico dei soggetti affidatari e dei titolari delle autorizzazioni.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare in merito alle norme che riordinano la disciplina vigente delle formalità relative ai trasferimenti di proprietà, alla cessazione dalla circolazione per demolizione ed esportazione, alla circolazione di prova e ai trasporti di merci pericolose e deperibili, considerato che le relative operazioni restano assoggettate ai diritti, agli emolumenti e alle tariffe vigenti e che l'articolo 251 esclude espressamente oneri per lo Stato derivanti dall'affidamento della produzione delle targhe di prova.

Relativamente all'articolo 246, si rileva che la relazione tecnica ne illustra un contenuto, la cancellazione d'ufficio dei veicoli per mancato pagamento della tassa automobilistica per almeno tre anni consecutivi, che non trova riscontro nel testo dell'articolo, il quale disciplina esclusivamente le ipotesi di demolizione, di esportazione e di iscrizione nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca. Considerato che tale procedura è attualmente disciplinata dall'articolo 96 del codice vigente, che la stessa tabella di raffronto allegata allo schema pone in corrispondenza dell'articolo 246[15], che l'articolo 292 abroga, dalla data in cui il codice acquista efficacia, l'intero decreto legislativo n. 285 del 1992 e che lo schema continua a richiamare l'istituto della cancellazione d'ufficio nelle definizioni di cui all'Allegato I.1, andrebbe chiarito se la mancata riproduzione della procedura sia intenzionale ovvero derivi da un difetto di coordinamento del testo. Nella prima ipotesi andrebbero valutati gli effetti sull'attività di gestione e di riscossione della tassa automobilistica da parte delle regioni e dei soggetti incaricati della riscossione, per i quali la cancellazione d'ufficio costituisce uno strumento di definizione delle posizioni relative a veicoli per i quali il tributo non è più versato; nella seconda, andrebbe valutata l'opportunità di integrare il testo in coerenza con quanto descritto dalla relazione tecnica.

Con riferimento all'articolo 246, comma 6, si segnala un'incongruenza tra lo schema in esame e la normativa vigente, con potenziali effetti sulla riscossione dei crediti. La disposizione prevede che il fermo amministrativo non impedisca la radiazione dei

[15] L'articolo 96 del decreto legislativo n. 285 del 1992 prevede che, fermo restando il recupero delle somme dovute, l'ente impositore, accertato il mancato pagamento della tassa automobilistica per almeno tre anni consecutivi, notifichi al proprietario l'avviso di avvio del procedimento e, decorsi trenta giorni senza che sia dimostrato il pagamento, richieda al competente ufficio la cancellazione d'ufficio del veicolo dall'Archivio nazionale dei veicoli e dal Pubblico registro automobilistico.

veicoli da rottamare se il proprietario presenta opposizione entro 60 giorni dall'attestazione di inutilizzabilità di cui all'articolo 3 della legge n. 14 del 2026. Tuttavia, la legislazione vigente stabilisce la condizione opposta: la demolizione e la cancellazione del veicolo avvengono se il proprietario non si oppone entro il termine[16]. Inoltre, l'articolo 3 della legge n. 14 del 2026 disciplina il rilascio dell'attestazione da parte della polizia locale o dell'ente proprietario della strada, senza prevedere un'opposizione del proprietario.

Il testo dello schema sembra quindi invertire la condizione prevista dalla norma vigente. La Relazione Tecnica, rinviando alla disciplina attuale, non considera questo mutamento. Poiché il fermo amministrativo garantisce la riscossione coattiva dei crediti, occorrerebbe chiarire il coordinamento tra le disposizioni, al fine di escludere che la radiazione dei veicoli fermati comprometta il recupero dei crediti con effetti finanziari non considerati dalla Relazione Tecnica.

Per quanto attiene alla formulazione delle disposizioni, andrebbe valutata l'opportunità di verificare i rinvii contenuti nell'articolo 238, comma 1, all'articolo 235, comma 1, relativo alle revisioni, anziché all'articolo 237, comma 1; nell'articolo 249, comma 2, alle targhe speciali «di cui al comma», privo dell'indicazione del numero; nell'articolo 251, comma 9, secondo periodo, ai commi 6 e 8, relativi al deterioramento, anziché ai commi 5 e 7, relativi allo smarrimento e alla sottrazione; nell'articolo 252, comma 1, secondo periodo, al comma 1, che non reca la classificazione delle merci pericolose; nonché nell'articolo 240, comma 2, all'articolo 41, comma 2, del decreto legislativo n. 117 del 2017, che riguarda le sole reti associative nazionali.

TITOLO VII (*ARTICOLI 254-276*)
DELLE STRADE

CAPI DA I A VIII
PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE DELLE STRADE – DELL'USO SPECIFICO DELLE STRADE – DELLA PUBBLICITÀ – DELLE AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI – DELLE PISTE E CORSIE CICLABILI – DELLA SEGNALETICA STRADALE – DELLE COMPETIZIONI SPORTIVE SULLA STRADA – DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI E DEI TRASPORTI IN CONDIZIONI DI ECCEZIONALITÀ

Le norme, che compongono il Titolo VII dello schema, disciplinano la nozione, la classificazione, la progettazione e la costruzione delle strade (articoli 254 e 255); le fasce di rispetto, gli accessi, le pertinenze, la delimitazione dei centri abitati, l'occupazione della sede stradale, i cantieri, i fabbricati e

[16] Articolo 5, commi 8-*bis* e 8-*ter*, del decreto legislativo n. 209 del 2003 e articolo 231, commi 5-*bis* e 5-*ter*, del decreto legislativo n. 152 del 2006, introdotti rispettivamente dagli articoli 1 e 2 della legge n. 14 del 2026. In base ai commi 8-*ter* e 5-*ter*, i comuni, le province, le città metropolitane o l'ente proprietario della strada attestano l'inutilizzabilità del veicolo rinvenuto, non reclamato o acquisito per occupazione e ne danno comunicazione al proprietario senza ritardo e, comunque, non oltre sette giorni; ove il proprietario non si opponga entro sessanta giorni dalla ricezione della comunicazione, l'ente procedente può provvedere alla rimozione, alla demolizione e alla cancellazione del veicolo, senza che possa essere opposto il fermo.

le opere di sostegno, la condotta delle acque e la manutenzione delle ripe (articoli da 256 a 263); la pubblicità lungo le strade (articolo 264); il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni e l'occupazione del suolo pubblico (articoli 265 e 266); le piste e le corsie ciclabili (articoli 267 e 268); la segnaletica stradale (articolo 269); le competizioni sportive su strada e gli allenamenti organizzati (articoli da 270 a 272); la circolazione dei veicoli e dei trasporti in condizioni di eccezionalità e il relativo indennizzo d'usura (articoli da 273 a 276).

Le norme, in particolare, prevedono:

- che la collocazione di cartelli e altri mezzi pubblicitari lungo le strade sia subordinata all'autorizzazione dell'ente proprietario o, nei centri abitati, del comune, mentre la collocazione delle insegne di esercizio sia subordinata alla presentazione della segnalazione certificata di inizio attività allo sportello unico per le attività produttive (articolo 264, commi 1 e 2);
- che, in caso di scadenza del titolo senza rinnovo, per il periodo di occupazione senza titolo del suolo stradale sia dovuta un'indennità commisurata al canone che sarebbe stato dovuto in caso di occupazione legittima, salvo il maggior danno (articolo 266, comma 6);
- che, per i trasporti eccezionali su percorsi ripetitivi con analoghe sagome, l'autorizzazione sia rilasciata previo pagamento di un indennizzo forfettario per la maggiore usura, pari a 1,5, 2 o 3 volte gli importi dovuti a seconda della tipologia di veicolo, da corrispondere in un'unica soluzione contestualmente al rilascio o al rinnovo dell'autorizzazione, e che i relativi proventi siano versati direttamente agli enti proprietari o gestori della rete stradale interessata dall'itinerario, con vincolo di destinazione a interventi di manutenzione straordinaria, adeguamento e consolidamento statico delle opere d'arte (articolo 274, comma 3);
- che i mezzi d'opera eccedenti i limiti di massa possano circolare senza autorizzazione sulle strade transitabili, previo pagamento di un indennizzo d'usura pari alla tassa di possesso, da corrispondere contestualmente alla medesima tassa, e che il regolamento determini l'indennizzo dovuto all'ente proprietario per i veicoli eccezionali e le modalità di assegnazione agli enti proprietari dei proventi di tale ultimo indennizzo (articoli 275 e 276).

La relazione illustrativa chiarisce che l'articolo 264, comma 1, ripristina il regime autorizzatorio vigente prima del decreto-legge n. 19 del 2026, limitando la segnalazione certificata alle insegne di esercizio, che l'indennità di cui all'articolo 266, comma 6, colma una lacuna della disciplina vigente e che, per l'indennizzo forfettario di cui all'articolo 274, comma 3, «i relativi proventi sono versati direttamente agli enti proprietari o gestori della rete interessata».

La RT afferma che le disposizioni del Titolo VII hanno natura prevalentemente tecnico-regolatoria e ricognitiva, che gli adempimenti delle amministrazioni competenti sono svolti nell'ambito delle funzioni già esercitate e con le risorse disponibili a legislazione vigente e che gli oneri relativi a opere, occupazioni, accessi, attraversamenti, cantieri, manutenzioni, ripristini e interventi sostitutivi restano a carico dei soggetti obbligati o richiedenti, con recupero delle spese in caso di esecuzione d'ufficio. Gli eventuali costi derivanti dall'applicazione delle norme tecniche alle opere pubbliche sono ricompresi nei quadri economici dei singoli interventi.

Con riferimento all'articolo 264, recante Autorizzazioni per la collocazione di pubblicità, la relazione tecnica evidenzia che la gestione della segnalazione certificata da parte degli sportelli unici e la trasmissione agli enti proprietari delle strade avvengono mediante le strutture e le piattaforme già disponibili e che restano dovuti i canoni, i diritti istruttori e i corrispettivi previsti dalla normativa vigente.

Con riferimento all'articolo 266, recante Occupazione del suolo pubblico, la relazione tecnica precisa che le somme dovute per l'occupazione o l'uso della strada

costituiscono entrate degli enti competenti e che il pagamento in annualità o in unica soluzione riguarda soltanto le modalità temporali di corresponsione e non comporta, di per sé, riduzione dell'importo dovuto.

Con riferimento al Capo VIII, la relazione tecnica afferma che le norme sono costruite secondo un criterio di imputazione degli oneri ai soggetti che richiedono o effettuano il trasporto, ai quali sono posti a carico gli accertamenti tecnici preventivi, la verifica degli itinerari, le scorte tecniche, le opere di rafforzamento, il ripristino della sede stradale e l'indennizzo per la maggiore usura. Con riferimento all'articolo 276, la relazione tecnica precisa che l'indennizzo ha funzione direttamente compensativa, in quanto evita che la maggiore usura prodotta dai veicoli eccezionali e dai mezzi d'opera gravi sulle risorse ordinarie degli enti proprietari, ai quali i proventi sono destinati nei limiti delle somme effettivamente riscosse.

Al riguardo, in merito ai profili di quantificazione, si rinvia preliminarmente a quanto osservato in termini generali con riferimento al Titolo V (articoli da 173 a 188). Non si hanno osservazioni da formulare in merito alle norme che riordinano la disciplina vigente in materia di classificazione, progettazione e uso delle strade, piste ciclabili, segnaletica e competizioni sportive, considerato che esse non impongono la realizzazione di nuove opere e pongono a carico dei proprietari, dei concessionari, dei richiedenti e dei promotori gli oneri connessi agli adempimenti previsti. Si formulano invece le osservazioni che seguono.

Con riferimento all'articolo 262, comma 4, si osserva che il secondo periodo pone a carico dei proprietari e degli utenti dei canali artificiali gli oneri di manutenzione e rifacimento dei manufatti stradali esistenti sopra i canali, «a meno che ne provino la preesistenza alla realizzazione della strada ovvero non abbiano titolo o possesso in contrario», mentre l'articolo 33, comma 2, del codice vigente esclude tali oneri ove i medesimi soggetti «abbiano titolo o possesso in contrario»[17]. Nella formulazione dello schema l'esonero risulterebbe quindi applicabile proprio ai soggetti privi di un titolo contrario, con il conseguente trasferimento dei relativi oneri a carico degli enti proprietari delle strade, diversamente da quanto affermato dalla relazione tecnica, secondo cui tali oneri restano a carico dei proprietari, degli utenti e dei titolari delle relative concessioni. Si osserva inoltre che il terzo periodo del medesimo comma consente l'esecuzione d'ufficio, con addebito delle spese ai soggetti obbligati, per le sole finalità di cui ai commi 1, 2 e 3, senza richiamare quelle del comma 4, il che potrebbe incidere sul recupero delle spese sostenute dall'ente proprietario in caso di inadempienza dei proprietari e degli utenti dei canali. Andrebbe pertanto confermata la neutralità finanziaria della disposizione.

Con riferimento all'articolo 266, comma 6, si osserva che, per le strade di pertinenza degli enti locali, le occupazioni senza titolo sono già assoggettate al canone patrimoniale

[17] Articolo 33, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992: «Gli oneri di manutenzione e rifacimento di manufatti stradali esistenti sopra canali artificiali sono a carico dei proprietari e degli utenti di questi, a meno che ne provino la preesistenza alle strade o abbiano titolo o possesso in contrario».

di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria, che prevede per le occupazioni abusive un'indennità pari al canone maggiorato fino al 50 per cento[18]. Andrebbe pertanto chiarito il coordinamento tra le due discipline, al fine di escludere che la nuova previsione determini sovrapposizioni o una riduzione delle somme dovute a legislazione vigente.

In merito all'articolo 274, comma 3, si osserva che la disposizione modifica la disciplina vigente dell'indennizzo forfettario dovuto per i trasporti eccezionali su percorsi ripetitivi, i cui proventi, a legislazione vigente, affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato per essere assegnati agli enti proprietari delle strade e sono corrisposti contestualmente alla tassa di possesso e per la stessa durata[19]. Lo schema prevede, invece, che i proventi siano versati direttamente agli enti proprietari o gestori della rete stradale interessata e che l'indennizzo sia corrisposto in un'unica soluzione contestualmente al rilascio o al rinnovo dell'autorizzazione. La tabella di raffronto allegata allo schema qualifica la disposizione come una riformulazione che introduce un vincolo di destinazione dei proventi agli interventi di manutenzione straordinaria, di adeguamento e di consolidamento statico delle opere d'arte stradali. Considerato che la relazione tecnica non dà conto delle modifiche, andrebbe chiarito se il venir meno del transito dei proventi per il bilancio dello Stato sia finanziariamente neutrale, fornendo un raccordo tra le entrate attualmente iscritte nel bilancio dello Stato e le corrispondenti assegnazioni agli enti proprietari. Andrebbe altresì chiarito se l'attribuzione diretta dei proventi anche ai gestori della rete, tra i quali rientrano le società concessionarie autostradali, ove esterne al perimetro delle pubbliche amministrazioni, possa determinare effetti negativi in termini di indebitamento netto.

Relativamente all'articolo 276, si rileva che il comma 2 disciplina l'indennizzo d'usura dovuto per i mezzi d'opera eccedenti i limiti di massa, pari alla tassa di possesso, ma non ne specifica la destinazione. Il comma 3 rinvia al regolamento le regole di assegnazione agli enti proprietari delle strade, limitandole però ai soli veicoli eccezionali di cui al comma 1. Considerato che, a legislazione vigente, l'indennizzo dovuto per i mezzi d'opera affluisce al bilancio dello Stato per essere ripartito tra gli enti proprietari delle strade[20] e che tale disciplina è abrogata dall'articolo 292, andrebbe chiarito, anche tenuto conto della salvezza dei provvedimenti attuativi prevista dall'articolo 289, comma 2, se il relativo gettito continui ad affluire al bilancio dello Stato e secondo quali modalità sia ripartito tra gli enti proprietari, valutando l'opportunità di estendere espressamente anche all'indennizzo di cui al comma 2 la disciplina di assegnazione di cui al comma 3.

Si rileva inoltre che il comma 2 riferisce l'obbligo di corrispondere l'indennizzo d'usura ai soli mezzi d'opera eccedenti i limiti massimi di massa, ai fini della

---

[18] Articolo 1, commi 816 e seguenti, e in particolare comma 821, lettera g), della legge 27 dicembre 2019, n. 160.

[19] Articolo 10, comma 2-*bis*, del decreto legislativo n. 285 del 1992.

[20] Articolo 34 del decreto legislativo n. 285 del 1992.

circolazione senza l'autorizzazione di cui all'articolo 275, mentre a legislazione vigente esso è dovuto da tutti i mezzi d'opera ai fini della circolazione[21]. Considerato che la relazione tecnica afferma la continuità con la disciplina vigente, andrebbe chiarito se la diversa formulazione restringa la platea dei soggetti tenuti al pagamento e, in caso affermativo, andrebbero quantificati i possibili effetti di minor gettito, anche con riferimento all'integrazione dovuta per la circolazione in autostrada; per i profili connessi alla nozione di mezzo d'opera si rinvia a quanto osservato con riferimento all'articolo 219.

Per quanto attiene alla formulazione delle disposizioni, andrebbe valutata l'opportunità di verificare il rinvio dell'articolo 265, comma 2, all'articolo 18, comma 1, lettera i), relativa ai mezzi pubblicitari, anziché alla lettera l), nonché il rinvio dell'articolo 266, comma 4, alla «somma di cui al comma 4», da riferire al comma 3; i rinvii degli articoli 270 e 271 al disciplinare tecnico «di cui all'articolo 28, comma 7, lettera b)» e «di cui all'articolo 28, comma 1, lettera b)», che non recano tale disciplinare, previsto invece dall'articolo 28, comma 8.

TITOLO VIII (*ARTICOLI 277-288*)
USO DEI VEICOLI PER ATTIVITÀ DI AUTOTRASPORTO PERSONE E COSE

CAPI DA I A III
ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI PERSONE – ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI COSE – DELLA LOCAZIONE DEI VEICOLI

Le norme, che compongono il Titolo VIII dello schema, disciplinano l'uso dei veicoli per il trasporto di persone in conto proprio, il servizio di noleggio con conducente, il servizio taxi, l'uso in conto terzi dei veicoli per il trasporto di persone e il trasporto di persone con autocarri (articoli da 277 a 281); l'uso dei veicoli per il trasporto di cose in conto proprio e per conto di terzi (articoli 282 e 283); la locazione senza conducente dei veicoli, compresi quelli per il trasporto di cose e gli autobus, la locazione con facoltà di acquisto, il leasing e la vendita con patto di riservato dominio, nonché gli obblighi degli operatori di noleggio dei monopattini elettrici (articoli da 284 a 288).

Le norme, in particolare, prevedono:

- per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente e del servizio taxi in assenza del prescritto titolo, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 1.800 a 7.200 euro, oltre alla confisca del veicolo e al divieto di guida, e, per le violazioni commesse dal titolare dell'autorizzazione o della licenza, un sistema sanzionatorio progressivo, con sanzioni che vanno da un minimo di 170 euro per la prima violazione a un minimo di 500 euro, per il noleggio con conducente, e di 880 euro, per il servizio taxi, per le violazioni successive alla terza, nonché una sanzione da 80 a 320 euro per le ulteriori violazioni delle condizioni del titolo (articoli 278 e 279);
- la soppressione dell'autorizzazione all'impiego, in via eccezionale, degli autobus destinati al servizio di noleggio con conducente in servizio di linea e viceversa, prevista dall'articolo 82, comma 6, terzo periodo, del codice vigente, nonché del nulla osta al rilascio della carta di circolazione dei veicoli adibiti al servizio di linea, previsto dall'articolo 87, comma 3, del

[21] Articolo 34, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992 (tabella di raffronto, pag. 1.484 dello stampato).

medesimo codice, fermo restando il possesso del titolo abilitativo allo svolgimento del servizio (articolo 280);

– l'obbligo per gli operatori di noleggio dei monopattini elettrici di organizzare campagne informative in accordo con i comuni e di acquisire, al termine di ogni noleggio, una fotografia che attesti la posizione del mezzo, con la previsione, in caso di violazione, di una sanzione amministrativa da 50 a 200 euro a carico dell'utente e da 1.000 a 4.000 euro a carico dell'operatore di noleggio (articolo 288).

La RT afferma che le disposizioni del Titolo VIII hanno natura prevalentemente autorizzatoria, documentale e sanzionatoria, si collocano nell'ambito di competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai comuni, alle Prefetture e agli organi di polizia stradale e non istituiscono nuovi servizi pubblici, nuovi procedimenti onerosi o nuovi apparati amministrativi. Le operazioni richieste dagli interessati continuano a essere assoggettate ai diritti e alle tariffe vigenti, gli oneri relativi ai veicoli e all'esercizio delle attività gravano sugli operatori e le attività di controllo e di applicazione delle sanzioni rientrano nelle funzioni ordinarie degli organi competenti.

Con riferimento all'articolo 280, recante Uso in conto terzi di veicoli per trasporto di persone, la relazione tecnica precisa che la semplificazione conseguente al venir meno dell'autorizzazione prevista dalla disciplina vigente non determina nuovi procedimenti o nuovi compiti amministrativi.

Con riferimento agli articoli 285 e 286, la relazione tecnica afferma che la neutralità finanziaria è assicurata a condizione che l'acquisizione e la registrazione delle comunicazioni relative alle targhe dei veicoli locati avvengano attraverso l'Archivio nazionale dei veicoli, il Registro elettronico nazionale o altri sistemi ministeriali già esistenti, senza realizzazione di nuove piattaforme autonome.

Con riferimento all'articolo 288, recante Locazione di monopattini elettrici, la relazione tecnica evidenzia che gli oneri organizzativi, informativi e tecnologici restano integralmente a carico degli operatori di noleggio e che il coinvolgimento dei comuni non comporta obblighi di cofinanziamento né la realizzazione di piattaforme pubbliche dedicate.

Infine, la relazione tecnica non fornisce elementi in merito agli importi delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dagli articoli del Titolo VIII.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare in merito alle norme che riordinano la disciplina vigente dell'uso dei veicoli per il trasporto di persone e di cose e della locazione, considerato che le relative operazioni restano assoggettate ai diritti e alle tariffe vigenti e che gli oneri connessi all'esercizio delle attività, compresi quelli posti a carico degli operatori di noleggio dei monopattini elettrici dall'articolo 288, gravano sui soggetti privati interessati.

Relativamente agli articoli 278 e 279, si rileva che le sanzioni amministrative pecuniarie relative al servizio di noleggio con conducente e al servizio taxi, che, come le altre sanzioni previste dal Titolo VIII, sono disciplinate direttamente nell'articolato, presentano minimi edittali inferiori a quelli vigenti in tutte le fattispecie considerate, a

fronte di massimi edittali in parte superiori, in particolare per le violazioni commesse dal titolare della licenza taxi successivamente alla terza[22]. Considerato che il pagamento in misura ridotta è commisurato al minimo edittale, la riduzione appare suscettibile di determinare minori entrate per lo Stato e per gli enti locali destinatari dei relativi proventi, che la relazione tecnica non considera, con riferimento alle violazioni commesse dai titolari dell'autorizzazione o della licenza, posto che per l'esercizio del servizio in assenza del titolo, cui consegue la confisca del veicolo, il pagamento in misura ridotta non è ammesso (articolo 144, comma 2, dello schema). In proposito, pur prendendo atto che la relazione tecnica riferita al riordino complessivo del sistema sanzionatorio richiama esigenze di arrotondamento dei minimi e dei massimi edittali, andrebbero forniti elementi idonei a confermare la trascurabilità di tali effetti, sulla base dei dati relativi al numero delle violazioni accertate e alle relative modalità di definizione.

Si osserva inoltre che le altre sanzioni pecuniarie previste dal Titolo VIII presentano importi superiori a quelli vigenti[23], mentre l'articolo 288, comma 2, introduce specifiche sanzioni per la violazione dell'obbligo di acquisire l'immagine fotografica al termine del noleggio dei monopattini elettrici, che, secondo la relazione illustrativa, rendono effettivo un obbligo già previsto dalla legislazione vigente, ma privo di una specifica conseguenza sanzionatoria. Trattandosi di eventuali maggiori entrate, non considerate dalla relazione tecnica, non si formulano osservazioni; appare comunque opportuno che gli elementi richiesti con riferimento agli articoli 278 e 279 siano forniti nel quadro degli effetti complessivi delle variazioni degli importi sanzionatori del Titolo VIII.

Per quanto attiene alla formulazione delle disposizioni, si segnala che l'articolo 144, comma 3, lettera b), dello schema richiama, ai fini del pagamento in misura ridotta pari a un terzo del massimo, l'articolo 282, comma 3, che non esiste, constando l'articolo 282 di due soli commi: andrebbe pertanto chiarita la disposizione cui il rinvio intende riferirsi.

---

[22] A legislazione vigente, gli articoli 85 e 86 del decreto legislativo n. 285 del 1992 prevedono, rispettivamente per il noleggio con conducente e per il servizio taxi: per l'esercizio senza titolo, una sanzione da 1.812 a 7.249 euro (nello schema da 1.800 a 7.200 euro); per le violazioni commesse dal titolare, sanzioni progressive con minimi pari a 178, 264 e 356 euro (nello schema 170, 260 e 350 euro) e, per le violazioni successive alla terza, pari a 528 euro per il noleggio con conducente e a 884 euro per il taxi (nello schema 500 e 880 euro); per le ulteriori violazioni delle condizioni del titolo, una sanzione da 86 a 338 euro (nello schema da 80 a 320 euro). Quanto ai massimi edittali, per le violazioni progressive commesse dal titolare la disciplina vigente prevede 672, 1.010 e 1.344 euro (nello schema 680, 1.040 e 1.400 euro) e, per le violazioni successive alla terza, 2.020 euro per entrambi i servizi (nello schema 2.000 euro per il noleggio con conducente e 3.520 euro per il taxi).

[23] In particolare: articolo 277, comma 3 (da 173-694 a 200-800 euro); articoli 280, comma 4, 283, comma 3, 284, comma 9, e 285, comma 8 (da 430-1.731 a 500-2.000 euro e, per i veicoli diversi dagli autoveicoli e dai rimorchi di cui all'articolo 284, comma 9, da 42-173 a 50-200 euro); articolo 280, comma 5 (da 1.998-7.993 a 2.000-8.000 euro).

TITOLO IX (*ARTICOLI 289-293*)
DISPOSIZIONI FINALI

Articoli 289, 290, 292 e 293
(Disposizioni finali)

Le norme che compongono il Titolo IX dello schema recano le disposizioni attuative e sull'entrata in vigore (articolo 289), le disposizioni transitorie (articolo 290), le abrogazioni (articolo 292) e le disposizioni sugli aggiornamenti del codice (articolo 293).

Le norme, in particolare, prevedono:

- che le disposizioni necessarie per coordinare il regolamento di esecuzione e di attuazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, con il nuovo codice siano adottate, anche mediante integrale sostituzione del medesimo regolamento, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del codice, e che restino validi ed efficaci i provvedimenti attuativi adottati ai sensi delle pertinenti disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (articolo 289, commi 1 e 2);
- che il codice entri in vigore il 1° aprile 2027 e acquisti efficacia il 1° gennaio 2028 e comunque non prima di centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del regolamento, ovvero, se tale termine scade successivamente, il 1° aprile 2028, subordinatamente all'emanazione del regolamento (articolo 289, commi 3 e 4);
- la conservazione della validità delle patenti e dei titoli abilitativi già rilasciati, una disciplina transitoria per gli esaminatori abilitati alla data del 30 giugno 2015, la regolarizzazione, previo accertamento tecnico, degli accessi e delle diramazioni privi di autorizzazione e l'estensione della procedura di alienazione prevista dall'articolo 16, commi 7 e 8, ai veicoli giacenti a seguito del fermo amministrativo disposto ai sensi della normativa vigente (articolo 290, commi da 1 a 8);
- che, in sede di primo aggiornamento dei limiti minimi e massimi delle sanzioni amministrative pecuniarie ai sensi dell'articolo 122, comma 2, la variazione dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati sia calcolata assumendo come parametro di riferimento l'indice rilevato alla data in cui il codice acquista efficacia (articolo 290, comma 9);
- l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un Osservatorio, con la partecipazione di rappresentanti dei Ministeri dell'interno, delle imprese e del *made in Italy* e della giustizia, nonché dell'Agenzia per l'Italia digitale, per valutare e monitorare i presupposti di circolazione dei veicoli a guida totalmente automatizzata, stabilendo che per la partecipazione non sono riconosciuti compensi, gettoni, emolumenti, indennità o rimborsi di spese comunque denominati (articolo 290, comma 10);
- l'abrogazione, dalla data in cui il codice acquista efficacia, tra l'altro, degli articoli 17, 18, 19 e 21 e della tabella 3 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, del decreto legislativo n. 285 del 1992, del Capo I della legge 29 luglio 2010, n. 120, e dell'articolo 1, commi da 75 a 75-*vicies-quinquies*, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (articolo 292);
- che ogni intervento normativo incidente sul codice o sulle materie dallo stesso disciplinate sia disposto mediante esplicita modifica, integrazione, deroga o abrogazione delle sue disposizioni e che i richiami al decreto legislativo n. 285 del 1992 si intendano riferiti alle corrispondenti disposizioni del codice o, in mancanza, ai principi desumibili dal codice stesso (articolo 293).

La relazione illustrativa chiarisce che la clausola di continuità di cui all'articolo 289, comma 2, è finalizzata a evitare vuoti regolatori e interruzioni nell'esercizio delle funzioni amministrative e tecniche e che il differimento dell'efficacia del codice assicura un congruo periodo di adeguamento per le amministrazioni, gli operatori e i cittadini. Con riferimento all'articolo 292, precisa che le disposizioni della legge n. 870 del 1986 relative ai diritti e agli oneri delle operazioni di motorizzazione sono recepite e aggiornate dal codice e dai relativi allegati e che la disciplina dei monopattini contenuta nella legge n. 160 del 2019 trova ingresso nel codice.

La RT afferma che le disposizioni dell'articolo 289 hanno carattere transitorio, ricognitivo e di coordinamento e che le attività regolatorie, amministrative e tecniche ivi previste rientrano nelle competenze già attribuite alle amministrazioni interessate e sono svolte con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento all'articolo 290, recante Disposizioni transitorie, la relazione tecnica afferma che le attività previste rientrano nelle competenze già esercitate dalle amministrazioni interessate e sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente. Quanto al comma 9, precisa che la clausola si rende necessaria in considerazione delle sostanziali modifiche apportate dal codice al regime sanzionatorio, che inducono a considerare la data di acquisto di efficacia del codice come termine iniziale ai fini della prima rilevazione delle variazioni inflattive e dell'adozione del primo decreto di aggiornamento degli importi delle sanzioni, e rinvia a quanto indicato con riferimento all'articolo 148. Quanto al comma 10, ribadisce che per la partecipazione alle attività dell'Osservatorio non sono riconosciuti compensi, gettoni, emolumenti, indennità o rimborsi di spese comunque denominati.

Con riferimento agli articoli 292 e 293, la relazione tecnica si limita a descriverne il contenuto.

Infine, la relazione tecnica riferita all'articolo 122 evidenzia che, rispetto alle previsioni vigenti, è stata eliminata la periodicità automatica biennale dell'aggiornamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, oggetto negli ultimi esercizi di reiterate sospensioni disposte per legge con riferimento agli anni dal 2023 al 2026, e che l'aggiornamento può essere disposto con decreto solo in presenza di una variazione dell'indice dei prezzi al consumo pari almeno al 5 per cento. Il testo dell'articolo 122, comma 2, richiede invece una variazione superiore al 5 per cento e rimette al decreto la determinazione della misura dell'aggiornamento, entro il limite della variazione accertata.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare in merito alle disposizioni dell'articolo 289 sull'entrata in vigore e sull'efficacia del codice, alle disposizioni transitorie dell'articolo 290, commi da 1 a 8, all'Osservatorio di cui al comma 10 del medesimo articolo, per il quale è espressamente esclusa la corresponsione di compensi, gettoni, emolumenti, indennità o rimborsi di spese, e all'articolo 293, comma 2, che presentano carattere ordinamentale.

Relativamente all'articolo 289, comma 2, si osserva che la clausola di continuità riguarda i provvedimenti attuativi adottati ai sensi del decreto legislativo n. 285 del 1992 e non anche quelli adottati sulla base di altre fonti, tra cui rientrano atti che determinano entrate rilevanti ai fini della neutralità finanziaria affermata dalla relazione tecnica. In particolare, appare da verificare la riconducibilità alla clausola dei decreti che fissano gli importi dei diritti per le operazioni di motorizzazione, adottati sulla base della legge n. 870 del 1986 e di altre disposizioni di legge diverse dal codice, che modificano o integrano la tabella 3 della medesima legge, abrogata dall'articolo 292 insieme alle

disposizioni sull'aggiornamento, mentre la disciplina contenuta nel regolamento di esecuzione e di attuazione è destinata a essere coordinata con il codice o integralmente sostituita ai sensi del comma 1: si tratta, in particolare, della tabella VII.1, relativa ai diritti per nulla osta, approvazioni e omologazioni di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e del relativo meccanismo di aggiornamento biennale (articolo 405 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992), nonché dei diritti dovuti per le visite delle commissioni mediche locali, la cui misura, ai sensi dell'articolo 330, comma 17, del medesimo decreto, deve assicurare l'integrale copertura delle spese di funzionamento delle commissioni. Andrebbe pertanto confermato che, dalla data di acquisto di efficacia del codice, sarà assicurata la continuità delle tariffe vigenti e dei relativi criteri di determinazione e di aggiornamento, rinviando, per i profili specifici, a quanto osservato in merito agli articoli 181 e 291.

Con riferimento all'articolo 292, si rinvia a quanto osservato in merito agli articoli 246, 274 e 276, con riguardo agli effetti dell'abrogazione degli articoli 96, 10, comma 2-*bis*, e 34 del codice vigente, nonché all'articolo 291, quanto alle disposizioni della legge n. 870 del 1986 relative ai diritti per le operazioni di motorizzazione. Con riferimento all'articolo 293, comma 1, si rinvia a quanto osservato in merito agli articoli da 220 a 236, con riguardo agli importi fissati negli allegati al codice e privi di un meccanismo di aggiornamento.

Si segnala inoltre che l'articolo 292, comma 1, lettera f), abroga integralmente il decreto legislativo n. 59 del 2011, il cui articolo 22, comma 4, provvede alla copertura degli eventuali nuovi o maggiori oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni sul modello di patente di guida, compresi gli elementi di sicurezza aggiuntivi e il supporto di memorizzazione (*microchip*), mediante corrispondente revisione delle tariffe per le operazioni di motorizzazione di cui al punto 1 della tabella 3 della legge n. 870 del 1986, anch'essa abrogata. L'articolo 1 dell'Allegato V.1, che riprende il contenuto dei commi da 1 a 3 del predetto articolo 22, non reca un'analoga clausola di revisione delle tariffe per coprire nuovi o maggiori oneri[24]. Andrebbe pertanto chiarito con quali modalità sarebbero fronteggiati gli eventuali oneri derivanti dall'introduzione di elementi di sicurezza aggiuntivi o del supporto di memorizzazione, anche alla luce della disciplina dei diritti di cui agli articoli 15 e 291.

Per quanto attiene alla formulazione delle disposizioni, si segnala che l'articolo 290, commi da 3 a 5, richiama, ai fini della deroga, l'articolo 3, comma 2, punto 2.2, dell'Allegato V.5, il cui comma 2 è invece articolato in lettere, e, ai fini della qualifica iniziale, l'articolo 4, punto 3, del medesimo Allegato, che non contiene un articolo 4, essendo la qualifica iniziale disciplinata dall'articolo 5.

[24] Si veda la tabella di raffronto, pag. 1.520.

Articolo 291
(Disposizioni sulla destinazione di proventi)

L'articolo disciplina la destinazione delle entrate derivanti dalle operazioni di motorizzazione e dalle ulteriori attività tecniche e amministrative previste dal codice, nonché dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie spettanti allo Stato.

In particolare, il comma 1 prevede che gli importi derivanti dalle entrate di cui all'articolo 15, commi 2, 3, 4 e 5, relative alle operazioni effettuate presso le sedi dei soggetti richiedenti e alle attività di controllo, ispezione e vigilanza, siano utilizzati, in sede di accordo di comparto, parzialmente e comunque in misura non superiore a 25 milioni di euro per ogni anno, per maggiorazioni del compenso incentivante, collegato alla professionalità, al personale in servizio presso la competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche dirigenziale, in relazione all'accertato aumento della produttività dei servizi. Gli importi delle maggiorazioni dovute per le operazioni richieste con carattere d'urgenza, di cui all'articolo 15, comma 6, affluiscono alle entrate dello Stato con imputazione ad apposito capitolo del Ministero per l'ammodernamento e il miglioramento dei servizi, inclusa la digitalizzazione.

Il comma 2 stabilisce che i proventi derivanti dai diritti dovuti per le operazioni di motorizzazione di cui all'Allegato I.2, Capo II, articolo 3, versati all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnati ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 15, comma 2, sono destinati al finanziamento delle attività istituzionali del Ministero in materia di motorizzazione e, in particolare, agli interventi previdenziali, assistenziali e di welfare a favore del personale, ai sistemi informativi, alle banche dati e alle piattaforme digitali, alle attrezzature e alle infrastrutture tecniche, alla sicurezza informatica, alla manutenzione delle piattaforme realizzate nell'ambito di programmi nazionali, dell'Unione europea e del PNRR, compresi i costi di esercizio successivi alla conclusione dei relativi programmi di finanziamento, all'interoperabilità, alla produzione di documenti e modulistica, alla formazione del personale e alle attività di ricerca e di innovazione.

Il comma 3 rinvia al regolamento di cui all'articolo 289 la determinazione degli importi relativi alle operazioni di cui all'articolo 6 dell'Allegato I.2, concernenti i nulla osta per gare fra veicoli, l'approvazione di dispositivi segnaletici e l'approvazione od omologazione di dispositivi e mezzi tecnici di controllo, di regolazione del traffico e per l'accertamento delle violazioni, che l'Allegato qualifica come diritti dovuti agli enti proprietari, nonché degli oneri di concessione, autorizzazione, licenze e permessi dovuti agli enti proprietari delle strade, salvo quanto stabilito per i concessionari nelle convenzioni di concessione; le relative risorse sono destinate all'acquisto e alla manutenzione delle attrezzature tecniche, alla vigilanza sul mercato dei veicoli e dei dispositivi connessi, all'aggiornamento dell'Archivio nazionale delle strade, alle attività del CCISS e dell'Osservatorio nazionale della sicurezza stradale e ai censimenti della circolazione.

Il comma 4 disciplina l'utilizzo dei proventi delle maggiorazioni previste dall'articolo 230, comma 5, destinati alla competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevedendo che siano impiegati per il mantenimento e il potenziamento dei servizi di motorizzazione, delle relative strutture e infrastrutture e per compensi al personale ivi impiegato, secondo criteri di riparto indicati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Il comma 5 prevede che i proventi dei contributi per il rilascio delle targhe dei veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'articolo 230, comma 8, concorrano al raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica, mentre il comma 6 destina alle finalità di cui al comma 1 i proventi delle tariffe inerenti alle attività di vigilanza sui centri di cui all'articolo 235, comma 13.

Il comma 7 prevede che i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie spettanti allo Stato ai sensi dell'articolo 148, comma 1, siano destinati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella misura dell'80 per cento del totale annuo, per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale e per le ulteriori finalità ivi indicate, e nella misura del 20 per

cento per studi, ricerche e propaganda sulla sicurezza del veicolo, nonché al Ministero dell'istruzione e del merito, nella misura del 7,5 per cento, per l'insegnamento dell'educazione stradale. I commi 8 e 9, infine, destinano al Fondo contro l'incidentalità notturna, di cui all'articolo 6-*bis* del decreto-legge n. 117 del 2007, i proventi statali derivanti dall'incremento delle sanzioni per le violazioni commesse in orario notturno e una quota pari al 20 per cento dell'ammenda irrogata per i reati di cui all'articolo 170.

La relazione illustrativa chiarisce che il comma 2 «amplia e aggiorna il quadro delle spese finanziabili», includendovi, tra l'altro, la manutenzione e l'evoluzione delle piattaforme digitali realizzate nell'ambito del PNRR, di cui si intende assicurare la sostenibilità operativa anche successivamente alla conclusione delle relative fonti di finanziamento, e che i proventi delle maggiorazioni sulle targhe sono destinati anche alla valorizzazione del personale impiegato nei servizi di motorizzazione.

La RT afferma che la disposizione disciplina la destinazione delle entrate e dei proventi derivanti dalle operazioni tecnico-amministrative e dalle attività istituzionali in materia di motorizzazione e di sicurezza stradale secondo i vigenti meccanismi di versamento all'entrata del bilancio dello Stato e di riassegnazione ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Dopo aver illustrato le finalità cui sono destinate le diverse categorie di entrate, la relazione tecnica precisa che la disposizione conferma la destinazione al Fondo contro l'incidentalità notturna, in continuità con l'articolo 195, comma 2-*bis*, del codice vigente, e conclude che essa non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto disciplina la destinazione di entrate già previste dall'ordinamento, nei limiti delle somme effettivamente versate e riassegnate.

Al riguardo, si premette che l'articolo in esame, in assenza nello schema di una specifica norma di copertura finanziaria e di una clausola generale di invarianza, assume rilievo per la valutazione dell'intero provvedimento, in quanto disciplina le entrate su cui la relazione tecnica fonda, per numerose disposizioni, l'assenza di effetti onerosi, ossia i diritti e le tariffe vigenti per le operazioni di motorizzazione. In proposito, non si formulano osservazioni in merito ai commi 5 e 8, che confermano la destinazione di entrate secondo la disciplina vigente, mentre si formulano le seguenti considerazioni sugli altri commi.

Con riferimento al comma 2, si osserva preliminarmente che, a legislazione vigente, i diritti per le operazioni di motorizzazione si articolano su due livelli: gli importi dovuti per ciascuna operazione, ovunque effettuata, recati dalla tabella 3 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, come da ultimo rideterminati dai decreti ministeriali 12 aprile 2007 e 5 ottobre 2015[25], e aggiornabili ai sensi dell'articolo 18 della medesima legge e dell'articolo 228, comma 1, del codice vigente; gli ulteriori importi dovuti, ai sensi dell'articolo 19 della stessa legge, per le operazioni effettuate, su richiesta degli

[25] Gli importi vigenti sono pari, tra l'altro, a 16,20 euro per gli esami dei conducenti, a 10,20 euro per duplicati e certificazioni, a 25 euro per le visite e prove dei veicoli e a 200 euro per l'omologazione dei veicoli. Il decreto ministeriale 12 aprile 2007 è stato adottato ai sensi dell'articolo 1, comma 921, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, che prevedeva un incremento delle tariffe tale da assicurare maggiori entrate su base annua pari ad almeno 50 milioni di euro.

interessati, presso le sedi da essi predisposte, a titolo di compenso per il personale incaricato, pari a 350 o 175 euro per giornata, e di rimborso delle spese di trasferta. Lo schema, all'articolo 292, comma 1, lettera *a)*, abroga la tabella 3 e gli articoli 18 e 19 della legge n. 870 del 1986, oltre all'intero codice vigente. L'articolo 15, comma 2, riproduce quasi testualmente l'articolo 19, comma 1, e rinvia al regolamento di cui all'articolo 289 la definizione degli «importi dovuti dai soggetti interessati» e degli «importi da corrispondere al personale incaricato dello svolgimento delle operazioni di cui agli articoli 4 e 5 dell'Allegato I.2, Capo III», ossia, secondo la lettera della disposizione, dei soli compensi e rimborsi relativi alle operazioni effettuate presso le sedi dei richiedenti. Nessuna disposizione dello schema corrisponde invece alla tabella 3, all'articolo 18 e all'articolo 228, comma 1: l'Allegato I.2, Capo II, articolo 3, cui rinviano il comma in esame e l'articolo 15, si limita a elencare le operazioni, senza indicarne gli importi, e lo schema non prevede alcun meccanismo di aggiornamento dei diritti; la stessa tabella di raffronto non pone l'articolo 18 in corrispondenza di alcuna disposizione del nuovo codice. Depongono nel senso di un'attribuzione al regolamento anche della determinazione dei diritti ordinari l'articolo 15, comma 6, che applica la maggiorazione per le operazioni richieste con carattere d'urgenza agli importi di tutte le operazioni elencate nell'articolo 3 dell'Allegato I.2, «come determinati ai sensi del comma 2», la relazione tecnica, secondo la quale «gli importi dovuti per le operazioni tecnico-amministrative di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e per le connesse attività di controllo, ispezione e vigilanza, nonché i compensi e i rimborsi spettanti al personale impiegato nelle relative operazioni saranno determinati con il regolamento di cui all'articolo 289», e la tabella di raffronto, che fa riferimento al rinvio al regolamento attuativo per «la definizione degli importi dovuti e delle somme da corrispondere al medesimo personale»[26]. Andrebbe pertanto confermato, valutando l'opportunità di esplicitarlo nel testo, che il regolamento determina gli importi di tutti i diritti per le operazioni di motorizzazione, e non soltanto quelli dovuti per le operazioni effettuate presso le sedi dei richiedenti, e che ne disciplina l'aggiornamento periodico. Considerato inoltre che gli importi vigenti sono stati fissati con decreti ministeriali adottati sulla base dell'articolo 18 della legge n. 870 del 1986 e di altre disposizioni di legge diverse dal codice della strada, che modificano o integrano la stessa tabella 3[27], sicché il loro fondamento viene meno con l'abrogazione della tabella e dell'articolo 18 e la loro riconducibilità alla clausola di salvezza di cui all'articolo 289, comma 2, riferita ai provvedimenti adottati ai sensi del decreto legislativo n. 285 del 1992, appare dubbia, andrebbe chiarito con quale atto e con quale decorrenza saranno determinati gli importi

[26] Relazione tecnica, commento all'articolo 15 (pag. 186 dello stampato); tabella di raffronto, commento all'articolo 15 (pag. 766 dello stampato).

[27] Il decreto ministeriale 12 aprile 2007 è stato adottato ai sensi dell'articolo 18, comma 1, della legge n. 870 del 1986 e prevede la ridefinizione biennale delle tariffe in relazione alle variazioni dell'indice ISTAT ai sensi dell'articolo 18, comma 4, della medesima legge; il decreto ministeriale 5 ottobre 2015, adottato ai sensi dell'articolo 22, comma 4, del decreto legislativo n. 59 del 2011 e dell'articolo 11 del decreto legislativo n. 2 del 2013, modifica direttamente le voci 1 e 2 della tabella 3. La tabella era stata modificata anche dall'articolo 405, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992.

dei diritti, in modo da assicurare, dalla data di acquisto di efficacia del codice, la continuità del relativo gettito, che affluisce al capitolo 2163 dello stato di previsione dell'entrata ed è risultato pari a circa 399 milioni di euro nel 2025. Quanto ai compensi spettanti al personale per le operazioni svolte presso le sedi dei richiedenti, per i quali l'Allegato I.2, Capo III, articolo 4, individua le sole condizioni, senza indicarne gli importi, andrebbe confermato che essi resteranno integralmente coperti dalle somme versate dai richiedenti, come previsto a legislazione vigente.

Sempre con riferimento al comma 2, si rileva che, a legislazione vigente, la quota dei diritti riassegnabile allo stato di previsione del Ministero è determinata entro limiti percentuali degli introiti, pari, complessivamente, al 25 per cento ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge n. 1090 del 1966, come sostituito dall'articolo 16 della legge n. 870 del 1986, e a un ulteriore 10 per cento ai sensi dell'articolo 228, comma 2, del codice vigente[28]. Il comma 2 elenca invece le finalità di spesa senza richiamare alcun limite quantitativo, ampliandole sensibilmente, come riconosciuto dalla stessa relazione illustrativa, mentre l'articolo 292 non abroga l'articolo 16 della legge n. 870 del 1986 e l'abrogazione del codice vigente fa venir meno l'ulteriore quota di cui all'articolo 228, comma 2. Andrebbe pertanto chiarito se i limiti percentuali vigenti continuino ad applicarsi e, in caso contrario, se la disposizione consenta di riassegnare quote dei diritti superiori a quelle previste a legislazione vigente, nel qual caso ne deriverebbero maggiori spese, ovvero minori entrate nette per il bilancio dello Stato, rispetto agli andamenti tendenziali, che andrebbero quantificate e coperte. In proposito, si rileva che, a fronte di un gettito del capitolo 2163 pari a circa 399 milioni di euro nel 2025, gli stanziamenti definitivi dei capitoli di spesa del Ministero destinati alle finalità previste dalla disciplina vigente sono risultati complessivamente pari a circa 33 milioni di euro[29]: andrebbe pertanto acquisito un prospetto di raccordo tra il gettito dei diritti, le quote stabilizzate nelle previsioni di bilancio e le somme riassegnate negli ultimi esercizi, al fine di valutare la portata dell'eliminazione dei limiti percentuali. Particolare attenzione merita la previsione che pone a carico dei diritti i costi di esercizio delle piattaforme realizzate con risorse del PNRR successivi alla conclusione dei relativi programmi, trattandosi di oneri di natura permanente.

Andrebbe infine chiarito se nell'ambito applicativo del comma 2 rientri anche il maggior gettito derivante dagli incrementi tariffari disposti dal decreto ministeriale 5 ottobre 2015, che affluisce al capitolo 2454, articolo 20, ed è attualmente riassegnabile

---

[28] L'articolo 5 del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, come sostituito dall'articolo 16 della legge n. 870 del 1986, prevede assegnazioni fino al 10 per cento degli introiti per spese previdenziali e assistenziali in favore del personale, fino al 5 per cento per la fornitura di patenti, carte di circolazione e stampati e fino al 10 per cento per le attrezzature tecniche; l'articolo 228, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992 aggiunge una quota fino al 10 per cento per il procedimento centralizzato di conferma di validità della patente di guida.

[29] Capitoli 1169 (misure previdenziali e assistenziali per il personale), 1234 (patenti, carte di circolazione e stampati), 1235 e 7116 (attrezzature tecniche) e 1296 (procedimento di conferma della validità della patente), con stanziamenti definitivi pari complessivamente a 37,7 milioni di euro nel 2024 e a 33 milioni nel 2025 (Rendiconto generale dello Stato). Il rapporto tra tali stanziamenti e il gettito non misura, di per sé, la quota effettivamente riassegnata, anche in ragione della stabilizzazione nelle previsioni di bilancio di parte delle entrate finalizzate.

al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la sola parte eccedente 17.686.000 euro annui, ai sensi dell'articolo 11 del decreto legislativo n. 2 del 2013. Andrebbe altresì precisato il coordinamento con tale disposizione, anche in relazione all'abrogazione del decreto legislativo n. 59 del 2011 prevista dall'articolo 292, comma 1, lettera f), posto che il decreto legislativo n. 2/2013 è un decreto correttivo e integrativo del decreto legislativo n. 59/2011 ma l'articolo 11 citato non modifica il decreto n. 59 e quindi non è abrogato per effetto dell'abrogazione del citato decreto n. 59.

Relativamente ai commi 1 e 4, si osserva che il comma 1 riproduce in parte l'articolo 19, comma 8, della legge n. 870 del 1986, elevando tuttavia, in termini nominali, il limite annuo delle somme utilizzabili per maggiorazioni del compenso incentivante da 24 miliardi di lire, pari a circa 12,4 milioni di euro, a 25 milioni di euro, e che la disposizione vigente risulta disapplicata, per il personale non dirigenziale e dirigenziale del comparto Ministeri, a seguito della contrattazione collettiva[30]. Il comma 4, inoltre, include i compensi al personale tra le finalità cui sono destinati, secondo criteri di riparto fissati con decreto interministeriale, i proventi delle maggiorazioni sui prezzi delle targhe attribuiti alla competente Direzione generale, mentre l'articolo 101, comma 1, del codice vigente destina la quota di maggiorazione esclusivamente alle attività di cui all'articolo 208, comma 2, ripartendola annualmente nella misura del 20 per cento al Ministero e dell'80 per cento al Dipartimento per i trasporti terrestri. Si osserva altresì che, mentre l'articolo 230, comma 5, destina al Ministero l'intera quota di maggiorazione, il comma 4 disciplina l'utilizzo dei soli proventi attribuiti alla competente Direzione generale, senza individuarne la misura: andrebbe pertanto chiarito se la maggiorazione sia attribuita per intero alla Direzione generale ovvero ripartita tra più strutture del Ministero, indicando in tal caso la misura e le finalità della quota restante. Andrebbe inoltre chiarito se le disposizioni dei commi 1 e 4 siano suscettibili di determinare maggiori spese per il trattamento accessorio del personale rispetto a quelle scontate nei tendenziali, fornendo i dati relativi alle somme erogate negli ultimi esercizi, nonché il rapporto delle stesse con la disciplina contrattuale e con il limite di cui all'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 75, considerato che lo schema non reca alcuna deroga espressa a tale limite.

Con riferimento al comma 3, si rileva che i diritti per i nulla osta, le approvazioni e le omologazioni ivi richiamati sono attualmente di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, cui l'articolo 228, comma 3, del codice vigente ne destina gli importi, distinguendoli dai diritti e dagli oneri dovuti agli enti proprietari delle strade di cui al comma 5 del medesimo articolo, essendo fissati nella tabella VII.1 del regolamento di esecuzione e versati su conto corrente intestato al Ministero, e sono aggiornati ogni due anni in base alla variazione dell'indice dei prezzi al consumo[31].

---

[30] Si vedano gli allegati A e B al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

[31] Articolo 405, commi 1 e 3, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. L'ultimo aggiornamento è stato disposto con decreto ministeriale 10 gennaio 2025. Il comma 2 del medesimo articolo prevede che gli importi dovuti per il rilascio di concessioni, autorizzazioni, licenze e permessi siano fissati dagli enti proprietari delle strade.

L'Allegato I.2, articolo 6, e il comma in esame li qualificano invece come diritti dovuti agli enti proprietari, pur destinandone le risorse anche a finalità proprie del Ministero, quali la vigilanza sul mercato dei veicoli e le attività del CCISS. Andrebbe pertanto chiarito il soggetto titolare di tali entrate, considerato che, ove le stesse fossero attribuite agli enti proprietari, ne deriverebbero minori entrate per il bilancio dello Stato, nonché confermato che il regolamento ne assicurerà l'aggiornamento periodico.

Relativamente al comma 6, si segnala che il rinvio all'articolo 235, comma 13, che riguarda le tariffe per le operazioni di revisione, anziché al comma 14, relativo alle tariffe inerenti alle attività ispettive sui centri di controllo, potrebbe estendere alle tariffe di revisione la destinazione di cui al comma 1, compreso il finanziamento del compenso incentivante: andrebbe pertanto chiarita la portata del rinvio.

Con riferimento al comma 7, si osserva che esso riproduce le quote di destinazione previste dall'articolo 208, comma 2, del codice vigente, che complessivamente ammontano al 107,5 per cento, per cui andrebbe valutata l'opportunità di un intervento che riconduca al 100 per cento il riparto delle quote.

Inoltre, non è riprodotto l'articolo 208, comma 3, in base al quale le quote dei proventi da destinare alle singole finalità sono determinate annualmente con decreto interministeriale e le variazioni di bilancio sono adottate nel rispetto di tali quote, né il comma 3-*bis*, che prevede la trasmissione al Parlamento di una relazione annuale sull'utilizzo dei proventi. Andrebbe pertanto chiarito con quale meccanismo saranno determinate le somme da destinare alle finalità indicate, al fine di escludere che la disposizione possa essere intesa nel senso di una destinazione automatica dell'intero gettito, con conseguenti maggiori spese rispetto agli andamenti tendenziali. In proposito, si rileva che, secondo l'ultima relazione trasmessa al Parlamento ai sensi dell'articolo 208, comma 3-*bis*, del codice vigente, le quote dei proventi riassegnate ai capitoli 1233 e 7333 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risultano «in misura comunque sempre inferiore a quanto stabilito dalla norma» e l'entità complessiva dei proventi spettanti allo Stato, che affluiscono ai capitoli di entrata del Ministero dell'economia e delle finanze, non è nota alla competente Direzione generale[32]. Andrebbe altresì valutata l'opportunità di mantenere la relazione annuale al Parlamento, che dà conto dell'effettivo utilizzo delle quote.

Con riferimento al comma 9, si osserva che esso destina al Fondo contro l'incidentalità notturna una quota pari al 20 per cento dell'ammenda irrogata con la sentenza di condanna per tutti i reati di cui all'articolo 170, mentre l'articolo 186, comma 2-*octies*, del codice vigente, richiamato anche dall'articolo 187, comma 1-*quater*, limita tale destinazione alle condanne che hanno ritenuto sussistente l'aggravante della commissione del fatto dopo le ore 22 e prima delle ore 7. Ne deriva

[32] Doc. CXCII, n. 3, relativo all'anno 2024 e trasmesso il 19 novembre 2025. La relazione riferisce che nel 2024 sono stati impegnati sul capitolo 7333 circa 24,9 milioni di euro, di cui 17,1 milioni per interventi sulla segnaletica verticale nei comuni con popolazione compresa tra 100.000 e 250.000 abitanti, e che le risorse del capitolo 1233 sono state impiegate per circa il 90 per cento per i contratti relativi al funzionamento del CCISS e allo sviluppo dei sistemi informativi.

un ampliamento della quota delle ammende vincolata al Fondo, che la relazione tecnica non considera, limitandosi a richiamare la conferma della destinazione, e che appare suscettibile di determinare minori entrate per il bilancio dello Stato, ovvero maggiori spese ove le relative somme siano riassegnate al Fondo, rispetto agli andamenti tendenziali. Andrebbero pertanto forniti i dati relativi alle ammende irrogate e riscosse per i reati in questione, distinguendo quelle relative a fatti commessi in orario notturno, nonché chiarito il raccordo con la procedura di versamento in un apposito capitolo di entrata e di riassegnazione al Fondo, con provvedimento del Ministero dell'economia e delle finanze sulla base di rilevazioni trimestrali del Ministero dell'interno, prevista dall'articolo 208, comma 2-*bis*, del codice vigente anche per la quota delle ammende e non riprodotta nello schema. Si segnala inoltre che un'analoga previsione è recata dall'articolo 170.

Infine, si rinvia a quanto osservato in merito agli articoli 230, 274 e 276, con riguardo, rispettivamente, alla quota di maggiorazione compresa nei prezzi delle targhe e alla destinazione dei proventi forfettari e degli indennizzi dei mezzi d'opera, che l'articolo in esame non disciplina.