



Modifiche al Codice della strada

A.C. 24, A.C. 192, A.C. 193, A.C. 234, A.C. 264, A.C. 367, A.C. 777, A.C. 1051, A.C. 1366, A.C. 1368

Dossier n° 70 - Schede di lettura
 11 dicembre 2018

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	24	192	193	234	264	367	777	1051	1366	1368
Iniziativa:	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare
Primo firmatario:	Brambilla	Schullian	Schullian	Gebhard	Molteni	Comaroli	Gusmeroli	De Lorenzis	Maccanti	Scagliusi

Il presente dossier dà conto del contenuto delle proposte di legge concernenti modifiche al Codice della strada all'esame della IX Commissione.

La proposta di legge A. C. 1051

La proposta di legge [A.C. 1051](#), che consta di **tre articoli**, contiene alcune modifiche puntuali, in materia di circolazione stradale, alle seguenti disposizioni del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285):

- gli articoli 6, 7 e 182 in materia di ordinanze di circolazione dentro e fuori dai centri abitati e di circolazione delle biciclette (velocipedi) (art. 1 della pdl);
- l'art. 164 in materia di sistemazione delle biciclette sui veicoli (art. 2 della pdl);
- l'art. 175 in materia di limitazioni alla circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali per talune categorie di ciclomotori e motoveicoli (art. 3 della pdl).

In dettaglio, **l'articolo 1, comma 1, modifica gli articoli 6 e 7 del Codice** al fine di prevedere (art. 6) che sia **possibile adottare ordinanze da parte dell'ente proprietario della strada, anche per le strade, oltre che per le corsie, per riservarle a determinate categorie di veicoli**, anche con guida di rotaie, o a veicoli destinati a determinati usi. Analogamente, l'art. 7 viene modificato per estendere alle corsie, oltre che alle strade, la possibilità che con ordinanza del sindaco queste siano riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana.

L'articolo 1 interviene inoltre **introducendo all'art. 182 del Codice due nuovi commi, 9-ter e 9-quater**. Il nuovo comma **9-ter consente, con ordinanza comunale, che le biciclette possano circolare** sulle strade o sulle corsie riservate al trasporto pubblico locale di linea nei centri abitati previa valutazione delle condizioni di sicurezza.

Il nuovo comma **9-quater** prevede che **negli incroci con semaforo, la linea di arresto per le biciclette** possa essere realizzata sulla soglia dell'intersezione ed estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semi-carreggiata, in **posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli**, sempre **qualora sussistano le condizioni di sicurezza** (anche in tal caso lo strumento è quello dell'ordinanza comunale). La linea di sicurezza avanzata (denominata casa avanzata) può essere realizzata sulle strade con velocità consentita fino a 50 Km/h ed è posta ad una distanza di almeno 3 metri dalla linea d'arresto del flusso veicolare. L'area è accessibile attraverso una corsia riservata di lunghezza almeno pari a 5 metri, sul lato destro, in prossimità dell'intersezione.

Si ricorda che il vigente **art. 6, comma 4 del Codice della strada** disciplina la **circolazione fuori dai centri abitati** prevedendo che **l'ente proprietario della strada** possa, con **ordinanza** motivata e resa nota al pubblico mediante i prescritti segnali:

- disporre, per il tempo strettamente necessario, la sospensione della circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti per motivi di incolumità pubblica ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico;
- stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade;
- riservare corsie, anche protette, a determinate categorie di veicoli, anche con guida di rotaie, o a veicoli destinati a determinati usi;**
- vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli;
- prescrivere che i veicoli siano muniti ovvero abbiano a bordo mezzi antisdrucchiolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve o su ghiaccio;
- vietare temporaneamente la sosta su strade o tratti di strade per esigenze di carattere tecnico o di pulizia, rendendo noto tale divieto con i prescritti segnali non meno di quarantotto ore prima ed eventualmente con altri mezzi appropriati;

Le ordinanze sono emanate:

- a) per le strade e le autostrade statali, dal capo dell'ufficio periferico dell'A.N.A.S. competente per territorio;
- b) per le strade regionali, dal Presidente della Giunta;
- c) per le strade provinciali, dal Presidente della provincia;
- d) per le strade comunali e le strade vicinali, dal Sindaco.

Per le strade e le autostrade in concessione, i poteri dell'ente proprietario della strada sono esercitati dal concessionario, previa comunicazione dall'ente concedente. In caso di urgenza, i relativi provvedimenti possono essere adottati anche senza la preventiva comunicazione al concedente, che può revocare gli stessi.

Analogamente, l'**articolo 7 del Codice**, relativo alla **circolazione nei centri abitati**, consente ai comuni, con **ordinanza del sindaco**, di:

- a) adottare i provvedimenti (ordinanze del prefetto e dell'ente proprietario della strada) indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4;
- b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti, per le rispettive competenze, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ed il Ministro per i beni culturali e ambientali;
- c) stabilire la precedenza su determinate strade o tratti di strade, ovvero in una determinata intersezione, in relazione alla classificazione di cui all'art. 2, e, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi all'intersezione e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima ;
- d) riservare limitati spazi alla sosta dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, nonché di quelli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, munite del contrassegno speciale, ovvero a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;
- e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;
- f) stabilire, previa deliberazione della Giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti , di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane;
- g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli di categoria N, ai sensi della lettera c) del comma 2 dell'articolo 47, utilizzati per il carico e lo scarico di cose;
- h) istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185;
- i) riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana.**

Il **comma 2 dell'articolo 1**, rinvia all'emanazione di un **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi **entro dodici mesi** dall'entrata in vigore della legge, per le modifiche e integrazioni delle disposizioni contenute nel regolamento che definisce le caratteristiche tecniche degli itinerari ciclabili, di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, 30 novembre 1999, n. 557. con riferimento a quanto previsto dal comma 9-quater. A quanto previsto da tale decreto si conformano le ordinanze comunali a partire dalla data di entrata in vigore del medesimo.

Il **comma 3 dell'articolo 1** prevede che il Ministro delle infrastrutture e trasporti debba stabilire con decreto entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge, le direttive necessarie alla sperimentazione delle disposizioni di cui al nuovo comma 9-quater alle quali si conformano le ordinanze comunali adottate a partire dalla data di entrata in vigore della legge.

L'**articolo 2** della proposta di legge, **modifica l'articolo 164 del Codice della strada**, che disciplina la **sistemazione del carico sui veicoli**. I criteri generali del Codice della Strada per la sistemazione del carico prevedono che questa debba essere fatta in modo da evitare la caduta o la dispersione dello stesso; da non diminuire la visibilità al conducente né impedirgli la libertà dei movimenti nella guida; da non compromettere la stabilità del veicolo; da non mascherare dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva né le targhe di riconoscimento e i segnali fatti col braccio.

L'**articolo 2 novella** in particolare il **comma 2-bis**, introdotto recentemente dall'art. 9, comma 2, lett. b), della legge n. 2 del 2018 " *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*", che disciplina in particolare il **carico sugli autobus da noleggio, sugli autobus gran turismo e sugli autobus di linea** e che consente espressamente l'utilizzo di strutture **portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente**, con il limite che tale struttura possa sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore fino ad un massimo di 80 cm dalla sagoma propria del mezzo. L'**articolo 2** aggiunge un periodo a tale norma che prevede che la **relativa sistemazione delle biciclette sia verificata dal conducente**. Secondo quanto indicato nella relazione alla proposta di legge, la disposizione intende facilitare il trasporto delle biciclette sugli autobus nel trasporto pubblico locale, con la diffusione di portabici a sbalzo collocati anteriormente per facilitare l'utilizzo delle biciclette il cui trasporto a bordo può risultare difficoltoso.

Si ricorda che in proposito il **comma 2 dell'art. 164** prevede come criterio generale che il **carico non superi i limiti di sagoma** stabiliti dall'art. 61 e non possa sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore del veicolo; può sporgere longitudinalmente dalla parte posteriore, se costituito da cose indivisibili, fino ai 3/10 della lunghezza del veicolo stesso, sempre nei **limiti massimi stabiliti dall'art. 61 per tutti i veicoli**, che sono i seguenti:

- a) larghezza massima non eccedente 2,55 m; nel computo di tale larghezza non sono comprese le sporgenze dovute ai retrovisori, purché mobili;
- b) altezza massima non eccedente 4 m; per gli autobus e i filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani

e suburbani circolanti su itinerari prestabiliti è consentito che tale altezza sia di 4,30 m;

c) lunghezza totale, compresi gli organi di traino, non eccedente 12 m, con l'esclusione dei semirimorchi, per i veicoli isolati. Nel computo della lunghezza non sono considerati i retrovisori, purché mobili. Anche in tale disposizione è previsto che gli **autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possano essere dotati di strutture portasci, portabiciclette o portabagagli applicate a sbalzo posteriormente o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente, secondo direttive stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri.**

Con Decreto 13 marzo 1997, sono state determinate le caratteristiche della struttura portasci o portabagagli applicata negli autobus da noleggio, gran turismo e di linea.

Si ricorda che la [legge n. 2 del 2018](#), entrata in vigore il 15 febbraio 2018, prevede lo **sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica** con l'obiettivo di **promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto**, sia per le esigenze quotidiane e ricreative, che per lo sviluppo dell'attività turistica. La legge prevede che tali obiettivi siano perseguiti a tutti i livelli amministrativi sia centrali che locali in modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete una componente fondamentale delle politiche della mobilità. La legge introduce inoltre nell'ordinamento la **definizione normativa delle ciclovie e delle reti cicloviarie e la loro classificazione.**

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, si prevede l'adozione di un **Piano generale della mobilità ciclistica, di durata triennale**, che dovrà costituire parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica.

Il Piano sarà adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro dei beni culturali e del turismo, previa intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni e province autonome

Il Piano sarà articolato in due specifici settori di intervento:

- lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano;
- lo sviluppo della mobilità ciclistica su percorrenze definite a livello regionale, nazionale ed europeo.

Il Piano dovrà, tra l'altro, individuare le **ciclovie di interesse nazionale** che costituiranno la **Rete ciclabile nazionale denominata "Bicitalia"**, la rete infrastrutturale di livello nazionale che dovrà essere integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea "Eurovelo". Sarà inoltre definito nel Piano generale il **quadro**, per ciascuno dei tre anni, delle **risorse finanziarie**, pubbliche e private, reperibili per la mobilità ciclistica e l'individuazione delle modalità di finanziamento degli interventi indicati nei Piani della mobilità ciclistica di comuni e città metropolitane.

Per conseguire le finalità del provvedimento si prevede che anche **le regioni** predispongano e approvino, in coerenza con il Piano regionale dei trasporti e della logistica, un **Piano regionale della mobilità ciclistica**, di durata triennale per disciplinare l'intero sistema ciclabile regionale. Il Piano regionale, dopo la deliberazione della regione deve essere inviato entro dieci giorni dall'approvazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In sede di prima applicazione si prevede che debba essere approvato entro dodici mesi dall'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica. Il Piano regionale deve essere redatto sulla base dei Piani urbani della mobilità sostenibile e dei relativi programmi e progetti presentati dai comuni e dalle città metropolitane e deve definire, tra l'altro, la **Rete ciclabile regionale** e le ciclovie incluse nella Rete denominata Bicitalia che ricadono nel territorio regionale. Del Piano regionale della mobilità ciclistica fa parte integrante il **Piano regionale di riparto dei finanziamenti** per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati.

Per quanto riguarda le **città metropolitane ed i comuni** non facenti parte di città metropolitane, questi dovranno predisporre e definire i **Piani urbani della mobilità ciclistica**, chiamati **Biciplan**, quali piani di settore dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), per definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta. In particolare spetta ai comuni il compito di prevedere la realizzazione di velostazioni e di favorire la creazione di spazi attrezzati per il deposito e la sosta delle biciclette.

Entro il 30 aprile di ogni anno, dovrà essere presentata una **relazione annuale al Parlamento sulla mobilità ciclistica** da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Si ricorda che la Conferenza Unificata il 17 luglio 2018 ha confermato lo stanziamento di 361,78 milioni € per la nascita del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche. Lo schema di decreto MIT/AMBIENTE individua i criteri di ripartizione delle risorse stanziato nel 2015 e nel 2016, disciplinando la progettazione e realizzazione delle opere.

L'articolo 3 della proposta di legge modifica l'art. 175, comma 2, del Codice della strada, che attualmente vieta la **circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali**, ai seguenti veicoli:

- **velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico e motocarrozette di cilindrata inferiore a 250 cm³ se a motore termico;**
- altri motoveicoli di massa a vuoto fino a 400 kg o di massa complessiva fino a 1300 kg;
- veicoli non muniti di pneumatici;
- macchine agricole e macchine operatrici;
- veicoli con carico disordinato e non solidamente assicurato o sporgente oltre i limiti consentiti;
- veicoli a tenuta non stagna e con carico scoperto, se trasportano materie suscettibili di dispersione;
- veicoli il cui carico o dimensioni superino i limiti previsti dagli articoli 61 e 62, ad eccezione dei casi previsti dall'art. 10;
- veicoli le cui condizioni di uso, equipaggiamento e gommatura possono costituire pericolo per la circolazione;
- veicoli con carico non opportunamente sistemato e fissato.

Si ricorda che, in base all'art. 2, comma 3 del Codice, per **Strada extraurbana principale**: si intende una strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

Attualmente pertanto **non vi sono nell'articolo 175 riferimenti a divieti di circolazione in autostrada e sulle strade extraurbane principali per ciclomotori e motoveicoli con motore elettrico** e pertanto la definizione dei casi di violazione del divieto di circolazione per i veicoli elettrici è sostanzialmente rimessa alle interpretazioni delle forze di polizia e della magistratura. Ciò dipende dal fatto che i veicoli elettrici non hanno una cubatura.

Con la modifica apportata dall'**articolo 3**, che novella il comma 2, lettera a), dell'art. 175, **si introduce espressamente il divieto di circolazione in autostrada e sulle strade extraurbane principali anche per i velocipedi, i ciclomotori ed i motocicli di potenza fino a 11 Kw alimentati a motore elettrico.**

Si ricorda che l'**articolo 47, comma 2, lett. a) del Codice**, che reca la **classificazione di tutti i veicoli**, contempla le seguenti **categorie di veicoli la cui propulsione può essere diversa da quella** dei motori tradizionali alimentati a benzina, diesel o altri combustibili):

- nelle categorie L1e, L2e, rientrano anche i veicoli rispettivamente a due e tre ruote la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) non supera i 45 km/h (ciclomotori);
- nelle categorie L3e, L4e e L5e, rientrano anche i motoveicoli, rispettivamente a due ruote, a tre ruote, asimmetrici (motocarrozette) e simmetrici, la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) supera i 45 km/h;
- nella categoria L6e, i quadricicli leggeri, la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 350 kg, esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, la cui velocità massima per costruzione è inferiore o uguale a 45 km/h e la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici;
- nella categoria L7e: i quadricicli, diversi da quelli di cui alla categoria L6e, la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 400 kg esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici e la cui potenza massima netta del motore è inferiore o uguale a 15 kW.

In proposito si ricorda peraltro che nel Codice della Strada esiste anche, all'**art. 116**, comma 3, una diversa **classificazione, basata sulla patente necessaria** a condurre i veicoli. La classificazione delle patenti, in base ai ciclomotori e ai motoveicoli che consentono di condurre è la seguente:

a) patente di categoria AM (età richiesta 14 anni):

- 1) ciclomotori a due ruote (categoria L1e) ;
- 2) veicoli a tre ruote (categoria L2e);
- 3) quadricicli leggeri la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 350 kg (categoria L6e), ;

b) patente di categoria A1 (età richiesta 16 anni):

- 1) motocicli di cilindrata massima di 125 cm³, di potenza massima di 11 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg;
- 2) tricicli di potenza non superiore a 15 kW;

c) patente categoria A2 (età richiesta 18 anni): motocicli di potenza non superiore a 35 kW con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,2 kW/kg e che non siano derivati da una versione che sviluppa oltre il doppio della potenza massima;

d) patente di categoria A (età richiesta 20 anni: 18 anni più due anni di patente A2):

- 1) motocicli, ossia veicoli a due ruote, senza carrozetta (categoria L3e) o con carrozetta (categoria L4e), muniti di un motore con cilindrata superiore a 50 cm³ se a combustione interna e/o aventi una velocità massima per costruzione superiore a 45 km/h;
- 2) tricicli di potenza superiore a 15 kW (in questo caso l'età richiesta è di 21 anni);

e) patente di categoria B1 (età richiesta 16 anni): quadricicli diversi da quelli di cui alla lettera a), numero 3), la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 400 kg (categoria L7e) (550 kg per i veicoli destinati al trasporto di merci), esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, e la cui potenza massima netta del motore è inferiore o uguale a 15 kW.

In base a quanto prevede l'**articolo 3 della proposta di legge**, pertanto, il **divieto di circolazione in autostrada e sulle strade extraurbane principali** introdotto si applicherebbe **ai seguenti veicoli** :

- i **ciclomotori a due e tre ruote delle categorie L1e, L2e**, in quanto di potenza inferiore a 11 kw, e i **quadricicli leggeri** della categoria L6e, in quanto aventi potenza inferiore a 4 Kw, per i quali è necessaria la **patente AM** (14 anni di età);
- i **motocicli elettrici di potenza inferiore a 11 KW**, per i quali è necessaria la **patente A1 (16 anni di età)**;
- i **motoveicoli a due e tre ruote delle restanti categorie L3e, L4e, L5e e i quadricicli più pesanti, della categoria L7e**, che abbiano **potenza inferiore a 11 KW** (in quanto in queste categorie sono comprese potenze sia inferiori che superiori a 11 kw), e per i quali sono rispettivamente richieste le **patenti di categoria A** (20 anni o 24 anni) e **B1** (16 anni). **Per queste categorie di veicoli pertanto il divieto di circolazione in autostrada e sulle strade extraurbane principali dovrà basarsi esclusivamente sulla potenza del veicolo, che dovrà essere inferiore a 11 KW, e non sulla categoria del veicolo, né sulla categorie della patente o sull'età richiesta.**

In base all'**articolo 3**, risultano invece **esclusi dal divieto**, e pertanto **possono circolare sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali**:

- i **tricicli la cui potenza sia compresa tra 11 e 15 kw** , per i quali è richiesta la **patente A1 (16 anni di età)**;
- i **tricicli di potenza superiore a 15 KW** per i quali è richiesta la **patente A** (21 anni di età);
- i **motocicli di potenza superiore a 11 e inferiore a 35 kW** , per i quali è richiesta la **patente A2** (18 anni di età);
- i **motocicli di altra potenza** per i quali è richiesta la **patente A** (20 anni se in possesso da due anni di patente A2 oppure 24 anni)
- i **quadricicli (cat 7e) di potenza compresa tra 11 e 15 KW** per i quali è richiesta la **patente B1 (16 anni di età)**.

La proposta di legge A. C. 1366

La proposta di legge [Atto Camera n.1366](#), Maccanti ed altri, consta di **17 articoli**.

Gli **articoli 1 e 2 non modificano articoli del codice della strada** ma intervengono prescrivendo l'obbligatoria **introduzione di specifiche caratteristiche costruttive e funzionali in alcune tipologie di veicoli**.

In particolare l'**articolo 1** prevede che tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei soli veicoli a motore appartenenti alle categorie N, N1, N2 e N3 di cui all'articolo 47, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono compresi anche **sistemi per la guida assistita**.

L'articolo 47 comma 2 del Codice della strada definisce veicoli di categoria N i veicoli a motore destinati al trasporto di merci, aventi almeno quattro ruote. Le sottocategorie N1, N2 ed N3 distinguono all'interno della categoria i veicoli in considerazione della diversa massa massima (N1 non superiore a 3,5 t; N2 superiore a 3,5 t ma non superiore a 12 t; N3 superiore a 12 t).

Si valuti l'opportunità di riferirsi ai veicoli di categoria N posto che la citata categoria è comprensiva delle sue articolazioni.

La disposizione dispone che il Governo entro 3 mesi dall'entrata in vigore della legge adegui l'appendice V, al titolo III del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, che disciplina proprio le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

L'**articolo 2** prevede poi che tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore appartenenti alle categorie M, M1, M2 e M3 di cui all'articolo 47, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sia compreso anche **un dispositivo di segnalazione acustica**, all'interno dell'abitacolo, che avverta il conducente del **mancato azionamento del freno di stazionamento** a veicolo spento.

L'articolo 47 comma 2 del Codice della strada definisce veicoli di categoria M i veicoli a motore destinati al trasporto di persone ed aventi almeno quattro ruote. Le sottocategorie M1, M2 ed M3 distinguono all'interno della categoria i veicoli in considerazione del diverso numero di posti a sedere previsti e alla massa massima (M1 otto posti a sedere oltre al sedile del conducente; M2 più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 t; M3 più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima superiore a 5 t).

Si valuti l'opportunità di riferirsi ai veicoli di categoria M posto che la citata categoria è comprensiva delle sue articolazioni.

In relazione alla previsione di ulteriori dispositivi di sicurezza per i veicoli a motore si veda la proposta di regolamento [COM\(2018\)286](#), relativo ai requisiti di **omologazione dei veicoli** e alla protezione di conducenti, passeggeri e **pedoni** o altri "utenti vulnerabili della strada". Si ricorda che la materia delle omologazioni dei veicoli a motore, dei rimorchi e dei relativi sistemi, **anche con riferimento ai componenti ed alle entità tecniche ad essi destinati** è disciplinata dal regolamento (CE) n. 661/2009, che, all'allegato IV, richiama anche i regolamenti UNECE direttamente applicabili nell'Unione europea. Nella citata proposta di regolamento COM(2018)286 la Commissione segnala l'opportunità di incorporare nella legislazione in materia di omologazione nell'Unione i regolamenti UNECE e le relative modifiche che l'Unione ha approvato o che applica. Con riguardo all'applicazione del principio di sussidiarietà la Commissione segnala che: "per quanto riguarda numerosi elementi ambientali e di sicurezza, i requisiti tecnici per l'omologazione dei veicoli a motore sono stati armonizzati a livello di Unione e **un'azione intrapresa dai soli Stati membri minerebbe l'intero sistema di omologazione dei veicoli**. L'azione dell'Unione è necessaria in quanto occorre **evitare la formazione di barriere al mercato interno**; inoltre, essa consegnerà gli obiettivi della proposta in maniera più efficace, poiché scongiurerà la frammentazione del mercato interno che altrimenti si produrrebbe, migliorando altresì la sicurezza e le prestazioni ambientali dei veicoli".

Si valuti l'opportunità di verificare la compatibilità delle disposizioni introdotte dagli articoli 1 e 2 con quanto previsto nell'ambito dell'ordinamento europeo in materia di omologazioni di veicoli e componenti.

L'**articolo 3** modifica l'articolo 41 del Codice della strada, concernente le segnalazioni luminose, novellando il comma 10 al fine di introdurre un **periodo minimo di durata della luce semaforica gialla** pari ad almeno cinque secondi.

L'**articolo 4** modifica l'articolo 187 del Codice della strada, concernente la guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, al fine di **eliminare ogni riferimento alla condizione di alterazione psico-fisica derivante dall'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope** nella configurazione della condotta oggetto di accertamento, individuando pertanto come oggetto di sanzione **il semplice fatto di essersi posto alla guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope** (modifica comma 1).

Allo stesso modo le sanzioni vengono raddoppiate, nel caso di incidente, per il solo fatto di avere precedentemente assunto sostanze stupefacenti o psicotrope (modifica comma 1-bis). Infine, gli organi di polizia stradale possono disporre il ritiro della patente di guida fino all'esito degli accertamenti, nel caso in cui si accerti la guida "sotto l'effetto conseguente all'uso" delle sostanze stupefacenti e non più lo stato di alterazione psico-fisica derivante dall'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope (modifica al comma 5-bis).

L'**articolo 5** modifica l'articolo 207 del codice della strada che disciplina le **sanzioni amministrative per i veicoli immatricolati all'estero** o muniti di targa EE, aggiungendo un nuovo comma (3-bis).

La nuova disposizione prevede che la mancata corresponsione della sanzione amministrativa dovuta, delle spese di trasporto e custodia entro novanta giorni dalla data di notifica del verbale di fermo amministrativo, comporti l'alienazione del veicolo secondo le modalità di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2001, n. 189. Nel caso in cui l'Autorità amministrativa o penale disponga la restituzione del veicolo prima di essersi definitivamente pronunciata sull'eventuale procedura di ricorso, la restituzione avviene solo previo pagamento, a titolo di cauzione, della sanzione amministrativa dovuta, delle spese di trasporto e di custodia.

Il decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2001, n. 189 ha ad oggetto la semplificazione del procedimento relativo all'alienazione di beni mobili dello Stato e disciplina in particolare la procedura per l'alienazione di tali beni.

Le targhe EE sono quelle attribuite, ai sensi dell'articolo 134 del Codice della strada e secondo quanto previsto dall'articolo 340 del regolamento di attuazione, ad autoveicoli, motoveicoli e rimorchi importati temporaneamente o nuovi di fabbrica acquistati per l'esportazione, che abbiano già adempiuto alle formalità doganali, se prescritte, e appartengano a cittadini italiani residenti all'estero o a stranieri che sono di passaggio. Esse sono rilasciate (unitamente ad una carta di circolazione) per la durata massima di un anno, salvo eventuale proroga.

L'**articolo 6** interviene sull'articolo 142 del Codice della strada, in materia di limiti di velocità. Pur novellando integralmente il comma 1 di tale articolo, la disposizione si limita ad **elevare a 150 km/h il limite di velocità massimo sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza** per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati. Nella disciplina vigente ciò è previsto come una semplice possibilità, rimessa agli enti proprietari o ai concessionari. Sono fatti comunque salvi i fattori (intensità del traffico, condizioni atmosferiche prevalenti e dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio) che vanno tenuti in considerazione al fine di valutare la sussistenza delle condizioni per la circolazione dei veicoli con limite massimo a 150 km/h.

Andrebbe valutata l'opportunità di prevedere un'apposita segnalazione che indichi con chiarezza agli automobilisti la sussistenza di circostanze che impongano una riduzione della velocità massima rispetto ai 150 km/h ordinariamente consentiti individuando anche le opportune modalità.

L'**articolo 7** prevede l'esenzione dal pedaggio autostradale, ai sensi del comma 2 dell'articolo 373 del regolamento attuativo del Codice della strada, che disciplina appunto la materia di pedaggi, per i veicoli con targa C.R.I., per i **veicoli dei servizi di trasporto e soccorso sanitario**, per i veicoli della protezione civile, nonché per i veicoli delle associazioni di volontariato appartenenti a reti nazionali e degli altri enti del terzo settore di natura non commerciale di cui al decreto legislativo 3 luglio 2017, n.117, se impegnati nello svolgimento di attività istituzionali, in ogni caso provvisti di apposito contrassegno approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (comma 1). Prevede quindi che il Governo provveda ad apportare le opportune modifiche al citato regolamento entro un mese dall'entrata in vigore della citata legge.

Il comma 2 stabilisce che le società concessionarie siano tenute a dare attuazione alle modifiche previste dal comma 1.

Il comma 3 novella l'articolo 54, comma 1, lettera g) del Codice, che definisce gli autoveicoli, al fine di prevedere che sulle autoambulanze sia consentito il trasporto di un accompagnatore, se richiesto dalla persona soccorsa.

Il comma 4 prevede l'introduzione di una nuova tipologia di stalli di sosta (contrassegnata dal colore rosso) riservata alle autoambulanze. Anche in tal caso entro un mese dall'entrata in vigore della legge il governo adegua l'articolo 149, comma 3 del regolamento di attuazione del Codice della strada, concernente la delimitazione degli stalli di sosta, a quanto disposto dalla disposizione.

Il comma 5 concerne la copertura finanziaria dell'intervento.

L'**articolo 8** novella l'articolo 152, comma 1, del Codice al fine di introdurre l'obbligo per i veicoli a motore che ne sono dotati di usare durante la marcia fuori dai centri abitati le **luci di marcia diurna**. Qualora i veicoli non ne siano dotati, con riferimento agli autoveicoli, viene quindi meno l'obbligo di utilizzare le luci di posizione, i proiettori anabbaglianti e, se prescritte, le luci della targa e le luci d'ingombro. Viene poi riprodotto, con leggeri adattamenti, il testo vigente dell'articolo 152 comma 1, che regola la marcia fuori dei centri abitati di ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli individuati ai sensi del regolamento (UE) n.168/2013, prevedendo anche in tal caso la possibilità che tali veicoli, se ne sono dotati, possano utilizzare le luci di marcia diurna.

L'**articolo 9** interviene sull'articolo 116 del Codice della strada, avente ad oggetto la disciplina della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli a motore, al fine di prevedere che per la guida dei soli veicoli aventi una massa massima autorizzata non superiore a 7500 kg, progettati e costruiti per il **trasporto e la raccolta di rifiuti, sia prevista la titolarità della patente B anziché della patente C** (come attualmente previsto).

Si ricorda che le diverse categorie di patenti di guida ed i veicoli che possono essere condotti sulla base di tali patenti sono definiti a livello europeo dalla direttiva n.2006/126/CE avente ad oggetto le patenti di guida.

L'**articolo 10** modifica l'articolo 190, comma 7, del Codice della strada, che disciplina la possibilità che le macchine per uso di bambini o di persone invalide, anche se asservite da motore, con le limitazioni di cui all'articolo 46 (che esclude tali vetture dalla nozione di veicolo ai sensi del codice della strada), possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni, secondo le modalità stabilite dagli enti proprietari delle strade. Con la disposizione in commento si prevede l'ulteriore possibilità che le macchine per uso di persone invalide, se asservite da motore, transitino sulle piste riservate ai velocipedi quando necessario.

L'**articolo 11** modifica l'articolo 122 del Codice della strada che concerne le esercitazioni di guida. In particolare si modifica il comma 6, concernente la durata di validità dell'autorizzazione a svolgere esercitazioni di guida per chi ha fatto domanda per sostenere **l'esame per la patente di guida** ed è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti (il cosiddetto "foglio rosa"), prevedendo una **proroga di ulteriori tre mesi** del nel caso in cui le prove orali o quelle pratiche non si siano potute svolgere per cause non ascrivibili all'aspirante.

L'**articolo 12** modifica l'articolo 80, comma 8, del Codice della strada che disciplina la possibilità per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di affidare in concessione quinquennale le revisioni relative a **veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone** compreso il conducente, ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitino altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione.

La disposizione è volta ad estendere la possibilità di avvalersi del regime sopra descritto anche per le

revisioni dei veicoli a motore aventi massa a pieno carico superiore a 3,5 t, se tali veicoli siano destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP). Si prevede anche che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotti i provvedimenti necessari alla attuazione delle modifiche sopra indicate entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge.

L'**articolo 13, comma 1**, interviene sull'articolo 60 del Codice della strada al fine di estendere **ai ciclomotori e alle macchine agricole di interesse storico, collezionistico o d'epoca il regime di veicolo tipico previsto dal medesimo articolo** relativamente ai motoveicoli e agli autoveicoli. A questo scopo viene novellato il comma 1 della disposizione. Allo stesso scopo è esteso alle macchine agricole e ai ciclomotori quanto previsto dal comma 2 della disposizione che definisce come "veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli cancellati dal P.R.A. perché destinati alla loro conservazione in musei o locali pubblici e privati, ai fini della salvaguardia delle originarie caratteristiche tecniche specifiche della casa costruttrice, e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione" prevedendo poi che tali veicoli siano iscritti in apposito elenco presso il Centro storico del Dipartimento per i trasporti terrestri" (comma 1, lettera a)).

Si modifica poi l'articolo 80 del Codice della strada, inserendo un nuovo comma 4-bis, per prevedere che per i veicoli di interesse storico, collezionistico o d'epoca la **revisione sia disposta ogni 4 anni** (comma 1, lettera b).

Il **comma 2** prevede la classificazione come veicolo d'interesse storico o collezionistico delle macchine agricole la cui data di costruzione sia precedente di almeno 40 anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Si stabilisce inoltre che le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo. Entro un mese dalla entrata in vigore della legge il Governo provvede alla modifica dell'articolo 215 del regolamento di attuazione del codice della strada, che disciplina le caratteristiche dei veicoli di interesse storico e collezionistico, al fine di adeguarlo a quanto disposto dal comma in commento.

Il **comma 3** modifica l'articolo 63 della legge n. 342 del 2000, in materia di tassa automobilistica, che, al comma 1, stabilisce che siano esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche i veicoli ed i motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, a decorrere dall'anno in cui si compie il trentesimo anno dalla loro costruzione. Salvo prova contraria, tali veicoli si considerano costruiti nell'anno di prima immatricolazione in Italia o in altro Stato. A tale scopo per i veicoli di interesse storico e collezionistico iscritti ai registri individuati dall'articolo 60, comma 4, del Codice della strada (ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI) **viene previsto che siano indicati i periodi di produzione** (comma 3, lettera a).

Viene inoltre introdotto un comma 1-bis che sancisce che ripristina, a partire dal 1° gennaio 2019, l'esenzione dalla tassa automobilistica per gli autoveicoli, ai motoveicoli e ai ciclomotori di particolare interesse storico e collezionistico la cui data di costruzione sia precedente di almeno 20 anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Ai sensi del nuovo comma 1-ter spetta agli enti abilitati alla compilazione dei registri di cui all'articolo 60, comma 4, sopra ricordati, individuare i veicoli rientranti nell'ambito applicativo del comma 1-bis ed aggiornare annualmente tale determinazione (comma 3, lettera b). Tali veicoli saranno assoggettati, in caso di utilizzazione sulla pubblica strada, ad una tassa di circolazione forfettaria annua di importo ridotto (comma 3, lettera c).

Il **comma 4** individua la copertura finanziaria.

L'**articolo 14** modifica l'articolo 173, comma 3-bis, del Codice della strada che **sanziona il divieto di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici** ovvero di usare cuffie sonore, **innalzando le sanzioni attualmente previste per tale comportamento** (si passa da una sanzione compresa tra 161 e 647 euro ad un importo compreso tra 422 e 1697 euro).

L'**articolo 15** modifica l'articolo 193 del Codice della strada avente ad oggetto l'obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile. In particolare la disposizione prevede che la **sanzione prevista nel caso di reiterazione della condotta di circolazione senza copertura assicurativa venga raddoppiata** (comma 1, lettera a), n.1). Inoltre, sempre nel caso di reiterazione della citata violazione, si prevede la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per quarantacinque giorni nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente per sessanta giorni (comma 1, lettera a), n. 2). Infine si modifica, riducendolo significativamente, l'importo della riduzione delle sanzioni prevista dalla normativa vigente nel caso in cui l'assicurazione del veicolo per la responsabilità verso i terzi sia comunque resa operante nei quindici giorni successivi al termine di cui all'articolo 1901 del codice civile (che disciplina i casi di mancato pagamento del premio di assicurazione) e nel caso in cui l'interessato, entro trenta giorni dalla contestazione della violazione, previa autorizzazione dell'organo accertatore, esprime la volontà e provvede alla demolizione e alle formalità di radiazione del veicolo. In tali casi la normativa vigente prevede la riduzione della sanzione ad un quarto dell'importo dovuto (la sanzione amministrativa è pari al pagamento di una somma da euro 849 ad euro 3.396). Con la modifica introdotta la sanzione è ridotta non più ad un quarto ma **di un quarto** (comma 1, lettera a), n. 3). Si prevede infine **una riduzione di 5 punti sulla patente di guida** attraverso una apposita modifica della tabella allegata all'articolo 126-bis (comma 1, lettera c, *rectius* lettera b).

L'**articolo 16** modifica l'articolo 158, comma 5 del Codice della strada che prevede le sanzioni per la violazione del divieto di fermata e di sosta dei veicoli nei casi di:

- sosta negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza;
- sosta negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli;

- nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici.

La disposizione stabilisce che le sanzioni previste per tali violazioni passino da una somma compresa tra 85 e 334 euro (oggi vigente) ad un importo compreso tra 161 e 647 euro.

L'**articolo 17** modifica gli articoli 57, 104 e 105 del Codice della strada al fine di aggiornare le disposizioni concernenti le macchine e i rimorchi agricoli.

In particolare si modifica la nozione di macchine agricole operatrici trainate (prevista dal comma 2, lettera b, numero 1 dell'articolo 57) al fine di inserirvi oltre a quelle destinate al trasporto di attrezzature e di accessori funzionali per le lavorazioni meccanico-agrarie quelle che trasportano prodotti inerenti l'operatività della macchina.

Viene inoltre modificato il comma 3 della disposizione che prevede che ai fini della circolazione su strada, le macchine agricole semoventi a ruote pneumatiche o a sistema equivalente non devono essere atte a superare, su strada orizzontale, la velocità di 40 km/h. Tale regime viene esteso alle macchine agricole semoventi a cingoli in gomma.

Con riferimento alle modifiche agli articoli 104 e 105 del Codice esse concernono rispettivamente le sagome e le masse limite delle macchine agricole e il traino di macchine agricole.

L'intervento posto in essere con la proposta di legge eleva innanzi tutto le masse limite **per le macchine agricole semoventi e per quelle trainate munite di pneumatici** previste dal comma 3 nel caso in cui il carico unitario medio trasmesso dall'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm² e, se trattasi di veicoli a due o più assi, la distanza fra due assi contigui non sia inferiore a 1,20 m.

Il nuovo comma 3-bis disciplina i carichi e le masse limite per le **macchine agricole trainate munite di pneumatici** nel caso in cui il carico unitario medio trasmesso dall'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm² distinguendo i diversi limiti a seconda del numero di assi e della tipologia di timone.

Alla luce del contenuto del nuovo comma 3-bis andrebbe soppresso, al comma 3, il riferimento alle macchine agricole trainate munite di pneumatici.

Con la novella del comma 4 dell'articolo 104 si modifica la modalità di calcolo della massa massima per asse (distinguendo tra asse non motore e asse motore).

E' previsto poi, novellando il comma 6, l'aumento della massa complessiva massima delle macchine agricole semoventi cingolate (da 16 a 32 tonnellate) ed è inoltre definito il limite al carico unitario medio trasmesso dall'area d'impronta sulla strada e il carico massimo per rullo per le macchine agricole trainate con cingoli in gomma e munite di timone rigido (nuovo comma 6-bis).

Le modifiche all'articolo 105 dispongono l'aumento la lunghezza massima dei convogli agricoli (da 16,50 a 18 metri), introducendo anche un limite di massa per i medesimi convogli.

La proposta di legge A. C. 1368

La proposta di legge [A.C. 1368 Scagliusi](#), consta di **14 articoli** che intervengono modificando una serie di norme del Codice della Strada, attinenti a diversi profili.

Gli **articoli del Codice interessati** alle modifiche sono i seguenti:

- gli articoli 7, 39, 158 e 188, relativi alla **tutela dei soggetti vulnerabili** (art. 1 della Pdl);
- gli articoli 10 e 167 in materia di **trasporto eccezionale di merci pericolose** (art. 2);
l'art. 50 sull'utilizzo di alcuni nuovi **mezzi elettrici con bilanciamento assistito** (art. 3);
- l'art. 70 in materia di **servizio di piazza con slitte** (art. 4);
- l'art. 115 sull'**accertamento dei requisiti psicofisici per la guida** (art. 5);
- l'art. 126-bis relativo alla comunicazione del pagamento di sanzioni che comportino decurtazione di punti patente (art. 6);
- l'art. 142 sulla pubblicazione delle informazioni relative alle **sanzioni riscosse dagli enti locali** per violazioni al Codice della strada (art. 7);
- l'art. 168 sull'obbligo di utilizzo di alcuni **sistemi di sicurezza** sugli **autocarri** che trasportino **merci pericolose** (art. 8);
- gli articoli 173 e 126-bis, relativamente all'utilizzo di **smartphone** e dispositivi simili alla guida (art. 9);;
- l'art. 173 sul divieto di **fumo alla guida** (art. 10);
- gli articoli 158 e 182, in materia di circolazione e sosta dei **velocipedi sui marciapiedi e nelle aree pedonali e di circolazione in senso opposto a quello di marcia rispetto agli altri veicoli** nelle aree urbane (art. 11);
- l'art. 201 sui dispositivi di rilevamento delle infrazioni nei centri urbani, senza obbligo di contestazione immediata (art. 12);
- l'art. 208, sulla **destinazione dei proventi delle sanzioni per violazioni al Codice** della strada e sulla pubblicazioni dei **dati** ad esse relativi (art. 13).

Le modifiche proposte sono di seguito sintetizzate.

L'articolo 1 della proposta di legge modifica gli articoli 7, 39, 158 e 188, in materia di tutela dei **soggetti vulnerabili**, in particolare le **donne in gravidanza o con figli molto piccoli**, fino ad un anno di vita, nonché in materia di **spazi di sosta riservati agli invalidi** e di **spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici**.

Il **comma 1** interviene in particolare sull'articolo 7, co. 1, lett.d), che elenca i poteri del sindaco relativi alla regolamentazione della **circolazione nei centri abitati**, aggiungendo alla possibilità attualmente prevista di riservare spazi di sosta ai veicoli di persone con limitata o impedita capacità motoria, anche quella di

riservare tali spazi anche ai veicoli di donne in gravidanza o con un figlio di età non superiore ad un anno.

Il **comma 2** prevede la modifica dell'art. 39, che elenca la segnaletica verticale, introducendo tra i segnali di prescrizione, che rendono noti obblighi, divieti e limitazioni cui gli utenti della strada devono uniformarsi, anche **altri segnali che indichino messaggi sociali e di sensibilizzazione**.

Il **comma 3** interviene sulla regolamentazione della circolazione e **sosta dei veicoli per invalidi** recata dall'art. 188, comma 3, prevedendo anche che i veicoli al servizio di invalidi, oltre a non essere tenuti all'obbligo del rispetto dei limiti di tempo previsti nei parcheggi a tempo determinato come previsto dalla norma vigente, **non siano tenuti alla corresponsione di alcuna somma nel caso di occupazione di spazi in aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora gli stalli a loro riservati risultino indisponibili**.

Infine il **comma 4** interviene sulla decurtazione dei **punti patente** nell'ipotesi di violazione del divieto di fermata e di sosta di cui all'art. 158, **umentando da 2 a 4 punti** la decurtazione in caso di violazione del divieto di **sosta negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide** e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli. Viene inoltre introdotta la **decurtazione di 2 punti patente**, attualmente non prevista, per la violazione del **divieto di sosta e di fermata negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici** (divieto previsto dall'art. 158, co. 1, lett. h-bis).

L'articolo 2 modifica gli articoli 10 in materia di veicoli eccezionali e **trasporti in condizioni di eccezionalità, e 167 in materia di trasporti di cose su veicoli a motore e rimorchi**.

Si ricorda che è considerato **eccezionale il veicolo** che nella propria configurazione di marcia superi, per specifiche esigenze funzionali, i limiti di sagoma o massa stabiliti negli articoli 61 e 62 del Codice.

La modifica dell'art. 2 interviene sulla **nozione di trasporto in condizioni di eccezionalità**, attualmente contenuta nel comma 2 dell'art. 10, che considera tali due tipologie di trasporto:

a) il trasporto di cose indivisibili che eccedano i limiti di sagoma (fissati nell'art. 61) ma non quelli di massa (fissati nell'art. 62);

b) il trasporto che ecceda sia i limiti di sagoma che di massa di blocchi di pietra naturale, di prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, eseguito con veicoli eccezionali, il quale può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva del veicolo e, nel caso vengano invece superati i limiti di massa ma non di sagoma, può essere effettuato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo; in entrambi i casi la massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate per gli autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate per gli autoveicoli isolati a quattro assi, a 86 tonnellate nel caso di sei assi, a 108 tonnellate nel caso di otto assi, a meno che venga trasportato un unico pezzo indivisibile.

Con la prima modifica, introdotta dal **comma 1, lett. a)** si riformula la citata lett. b) del comma 2 specificando che si considera trasporto in condizioni di eccezionalità quello effettuato con veicoli eccezionali trasportando **cose indivisibili che eccedano congiuntamente i limiti di sagoma e di massa, ovvero per la sua massa ecceda i limiti previsti dall'articolo 62**. Inoltre per il trasporto di blocchi di pietra e degli altri elementi e manufatti già indicati nell'attuale formulazione della lett. b), quando il trasporto è effettuato, con riguardo ad almeno un carico, con veicoli eccezionali vengono modificati i **limiti di massa complessiva** confermando il limite di 38 tonnellate per il trasporto su autoveicoli isolati a tre assi e di 48 tonnellate per gli autoveicoli isolati a quattro **o più assi**, mentre vengono stabiliti i **nuovi limiti di 72 tonnellate per i complessi di veicoli a cinque assi e di 86 tonnellate** nel caso di complessi di **veicoli a sei o più assi** e viene pertanto **ridotto**, rispetto alla disciplina vigente, **da 108 a 86 tonnellate il limite massimo per i complessi di veicoli ad otto assi** (che non vengono più menzionati).

Viene poi **soppressa (comma 1, lett. b)**, la **disposizione** del comma 6 dell'art. 10 che prevede che non si richieda l'autorizzazione specifica alla circolazione, necessaria in generale per i trasporti eccezionali, per i sopracitati trasporti di pietre prefabbricati etcc. definiti nella citata lett. b) del comma 2.

La terza modifica (**comma 1, lett. c)** sostituisce il comma 7 dell'art. 10, che disciplina la circolazione dei **mezzi d'opera che eccedano i limiti di massa**, aggiungendo i **nuovi commi 7-bis e 7-ter** relativi all'**autorizzazione alla circolazione**.

Si ricorda che l'art. 54 classifica come **mezzi d'opera** i veicoli o complessi di veicoli dotati di particolare attrezzatura per il carico e il trasporto di materiali di impiego o di risulta dell'attività edilizia, stradale, di escavazione mineraria e materiali assimilati ovvero che completano, durante la marcia, il ciclo produttivo di specifici materiali per la costruzione edilizia; tali veicoli o complessi di veicoli possono essere adibiti a trasporti in eccedenza ai limiti di massa stabiliti nell'art. 62 e non superiori a quelli di cui all'art. 10, comma 8 (che variano tra le 20 e le 54 tonnellate a seconda degli assi), e comunque nel rispetto dei limiti di sagoma fissati nell'art. 61.

Il comma 7 dispone attualmente che non sia necessaria l'autorizzazione alla circolazione qualora i mezzi d'opera non superino i limiti di massa del comma 8 ed i limiti dimensionali stabiliti dall'articolo 61 (comma 7, lettera a), qualora circolino su strade che risultino transitabili per tali mezzi (lettera b), che sia stato verificato che non esistano limiti di massa specifici sul percorso (lettera c) e che sia stato corrisposto l'indennizzo di usura (lettera d). Si prevede poi che qualora non siano rispettate le condizioni di cui alle lettere a), b) e c) i suddetti mezzi **devono richiedere l'apposita autorizzazione prevista per tutti gli altri trasporti eccezionali**.

La nuova formulazione dell'articolo 7 si limita a **sopprimere tale ultima disposizione**. Vengono introdotti in sua vece i nuovi commi 7-bis e 7-ter.

Con il **nuovo comma 7-bis** si prevede che sia necessaria l'**autorizzazione alla circolazione** qualora si **superino i soli limiti di sagoma**, ovvero i mezzi **circolino in strade diverse da quelle indicate**

nell'archivio delle strade transitabili per tali mezzi, ovvero **non sia stato verificato** da chi esegue il trasporto **che nel percorso non esistano limitazioni di massa segnalate dai cartelli**.

Il nuovo **comma 7-ter** dispone che **l'autorizzazione non possa essere rilasciata** nel caso siano **superati i limiti di massa o non sia stato corrisposto l'indennizzo di usura**. Il comma 7-ter prevede quindi per tali ipotesi **il divieto di circolazione**.

La **lett. d) del comma 1** sostituisce il comma 18 dell'articolo 10 in materia di **sanzioni amministrative** per la circolazione dei trasporti eccezionali violando i criteri previsti (circolazione senza autorizzazione o violandone le condizioni o superando i limiti dimensionali o di massa) sopprimendo il riferimento al comma 7, che disciplina la circolazione dei mezzi d'opera in eccedenza rispetto ai limiti di sagoma, ed aggiungendo, in sua vece, un periodo in base al quale è assoggettata alla **medesima sanzione amministrativa** da 779 a 3.143 euro la **circolazione dei mezzi d'opera in eccedenza rispetto ai limiti di sagoma** senza la prescritta autorizzazione, ovvero in eccedenza rispetto ai limiti **di massa** indicati nel comma 8, ovvero in eccedenza rispetto alle previsioni dell'articolo 62, **senza che sia stato corrisposto l'indennizzo di usura**.

La **lett. e) del comma 1** **sostituisce il comma 21** che attualmente prevede le sanzioni amministrative e accessorie del ritiro della carta di circolazione, fino alla revoca in caso di tre violazioni nel quinquennio, per chi adibisca mezzi d'opera al trasporto di cose diverse da quelle previste dall'articolo 54, comma 1, lettera n). La norma viene riformulata facendo **venire meno l'inciso che fa il riferimento alla possibilità che tale trasporto di cose diverse possa essere autorizzato**, comunque entro i limiti di cui all'articolo 62, nelle rispettive licenze ed autorizzazioni al trasporto di cose.

La **lett. f) del comma 1)** sostituisce il comma 25, **eliminando**, in conseguenza delle modifiche introdotte al medesimo comma 21, **il potere dell'agente accertatore, nel caso di violazioni del comma 21** (trasporto di cose diverse da quelle previste), **intimi al conducente di non proseguire il viaggio, fino a che non si sia munito dell'autorizzazione o non abbia corrisposto l'indennizzo di usura**, ovvero non abbia ottemperato alle norme e alle cautele stabilite nell'autorizzazione. Con la riformulazione del comma 25 tale potere rimane invece per le sole violazioni dei commi 18 (circolazione senza autorizzazione o violandone le condizioni o superando i limiti dimensionali o di massa) e 22. Per queste ultime si **elimina** altresì **l'obbligo di fare menzione** della non prosecuzione del viaggio **nel verbale di contestazione**. In tali ipotesi del comma 25 la norma prevede che il veicolo sia condotto in un luogo indicato dal proprietario, al fine di ottemperare al fermo amministrativo e che in caso di inosservanza di tali disposizioni si applichi la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi.

Il **comma 2** riformula infine l'articolo 167, comma 11 del codice, relativo all'applicazione delle sanzioni per le **violazioni delle norme di comportamento per i trasporti eccezionali**, stabilendo che, in caso venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione, con applicazione di franchigia del 5 per cento, nell'**ipotesi in cui una nuova autorizzazione non possa essere rilasciata, la continuazione del viaggio è subordinata alla riduzione del carico entro i limiti consentiti**. Viene pertanto meno l'attuale disposizione che prevede che la franchigia del 5 per cento si applichi anche ai trasporti eccezionali e che in tal caso non decada l'autorizzazione.

L'articolo 3 modifica l'art. 50, comma 1, relativo ai velocipedi (biciclette, anche a pedalata assistita), ricomprendendo tra questi anche i **mezzi elettrici**, concepiti per il trasporto di una sola persona di età non inferiore a sedici anni, **con bilanciamento assistito** ovvero dotati di due ruote in asse, con sistemi e sottosistemi di sicurezza ridondanti, che hanno una **velocità massima di 20 km/h** con possibilità di autolimitazione a 6 km/h. Si tratta dei c.d *Segway*, degli *hoverboard*, di monopattini e *skateboard* elettrici che rispettino queste caratteristiche e che non sono attualmente ricompresi nella nozione di veicoli di cui all'art. 47, che elenca tutte le tipologie di veicoli, tra cui i velocipedi.

Occorre rilevare che l'equiparazione di tali mezzi ai velocipedi comporta l'applicazione di altre disposizioni previste dal Codice per i velocipedi, che non sempre si attagliano ai mezzi elettrici a bilanciamento assistito. Si tratta ad esempio del caso delle caratteristiche costruttive, funzionali e dei requisiti di equipaggiamento dei velocipedi definite dall'art. 68, come ad esempio l'obbligo previsto dall'articolo 68 di avere un campanello per le segnalazioni acustiche (si pensi agli hoverboard) e luci anteriori e posteriori per le segnalazioni visive, nonché delle caratteristiche di frenatura per le quali l'articolo 69 rinvia al regolamento di attuazione del Codice (definite negli articoli 223 e 224 del regolamento).

L'articolo 4 interviene sulla disciplina del **servizio di piazza con slitte**, sostituendo l'art. 70 del Codice che attualmente disciplina il "Servizio di piazza con veicoli a trazione animale o con slitte". Attualmente il servizio è possibile nell'area comunale su autorizzazione del comune e può riguardare sia slitte che altri veicoli a trazione animale, anche per interessi turistici e culturali.

Con la modifica della proposta in esame viene innanzitutto cambiata la rubrica dell'art. 70, facendo riferimento al **solo servizio con slitte**: viene quindi **eliminato il riferimento al servizio di piazza con veicoli a trazione animale**, che non viene più disciplinato nella disposizione e che pertanto non risulterebbe più possibile.

Il nuovo art. 70 consente quindi, su licenza del comune e per l'area comunale, il solo servizio di piazza con slitte, nelle località e nei periodi di tempo in cui è consentito il loro utilizzo, ai sensi dell'art. 51, cioè quando le strade sono ricoperte di ghiaccio o neve di spessore sufficiente ad evitare il danneggiamento del manto stradale, mentre rinvia la determinazione delle caratteristiche del servizio e dei criteri e requisiti per ottenere le licenze al regolamento di esecuzione del Codice della strada.

Vengono confermate le sanzioni per chi opera senza licenza, tra cui la sanzione accessoria della confisca

della slitta in talune ipotesi. Si prevede infine, innovando rispetto al testo vigente, che il Ministro della salute, sentito il Ministro delle politiche agricole agroalimentari, forestali e del turismo, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della disposizione, stabilisca con decreto i **criteri per la dismissione e la collocazione degli animali utilizzati per la trazione di veicoli adibiti al servizio di piazza** e per i servizi pubblici non di linea di persone, in strutture espressamente individuate, sentite le principali associazioni di protezione animale riconosciute dal Ministero della salute.

L'articolo 5 modifica l'art. 115 sui **requisiti**, di età e psicofisici per la **guida dei veicoli** e la conduzione di animali. Con il **comma 1, lett. a)**, viene in particolare sostituito il comma 3, che prevede attualmente l'applicazione di una **sanzione amministrativa** da 85 a 338 euro per chi guida veicoli o conduce animali senza rispettare le condizioni di età previste dall'articolo per le varie tipologie di veicoli, aggiungendo che le **sanzioni si applicano anche nel caso di mancato possesso dei requisiti dell'Allegato III al D. Lgs. n. 59 del 2011**, che ha dato attuazione alle norme europee sulle patenti di guida e prevedendo che, se il fatto è accertato in occasione di un incidente stradale in cui il conducente è rimasto coinvolto, le sanzioni siano raddoppiate. Viene inoltre fatto salvo il richiamo, già previsto dalla legislazione vigente all'articolo 126, comma 12, che stabilisce sanzioni più severe nell'ipotesi di guida in violazione dei limiti d'età previsti dal comma 3 della medesima disposizione.

L'articolo 126 comma 3 prevede che le patenti di guida delle categorie C1, C1E, C e CE, sono valide per cinque anni fino al compimento del sessantacinquesimo anno di età e, oltre tale limite di età, per due anni, previo accertamento dei requisiti fisici e psichici in commissione medica locale. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 115, comma 2, lettera a), concernente la possibilità di prorogare di anno in anno l'abilitazione alla guida di autotreni, ed autoarticolati la cui massa complessiva a pieno carico sia superiore a 20 t, successivamente ai 65 anni d'età, la disposizione citata prevede che al compimento del sessantacinquesimo anno di età, le patenti di categoria C e CE abilitano alla guida di autotreni ed autoarticolati di massa complessiva a pieno carico non superiore a 20 t.

L'Allegato III che viene richiamato è quello che definisce i **requisiti minimi di idoneità fisica e mentale per la guida di un veicolo a motore**, per i quali è prevista la verifica tramite **visita medica** e relativa **certificazione**, sia per il conseguimento delle patenti che successivamente in sede di rinnovo.

Tale certificazione deve conformarsi ai requisiti di idoneità fisica e psichica stabiliti dagli articoli da 319, 320, 321, 323, 324, 326, 327, 328 e 329 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 per quanto concerne le seguenti patologie: vista, affezioni cardiovascolari, diabete mellito, epilessia, dipendenza da alcool o guida dipendente da alcool, uso di sostanze stupefacenti o psicotrope e abuso e consumo abituale di medicinali, turbe psichiche e malattie neurologiche.

Nel testo novellato del comma 3 non viene riprodotta la norma attuale che prevede la **sanzione amministrativa** da 155 a 625 € **per la mancanza di carta di qualificazione** che è chiesta ai **conducenti** dei veicoli che circolano in servizio di emergenza nonché ai conducenti cui è richiesto un certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB, che sono obbligatori rispettivamente per la guida professionale di motoveicoli e autovetture in servizio pubblico di piazza o NCC e taxi. Con il nuovo comma 3 sembra pertanto venir meno **la sanzione amministrativa per la mancanza di tale carta di qualificazione professionale**.

Il comma 1, lett. b) dell'art. 4, introduce poi due **nuovi commi 3-bis e 3-ter all'art. 115 del Codice**.

Il nuovo comma 3-bis prevede che **l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope** possa essere dimostrato attraverso gli **accertamenti sulla saliva effettuati, nel rispetto dell'integrità fisica, presso laboratori accreditati, fissi o mobili**, che forniscano risultati quantitativi atti a provarne la presenza nell'organismo e che l'accertamento di condizioni ostative alla guida porti alla revisione della patente di guida ai sensi dell'articolo 128.

Il nuovo comma 3-ter prevede, nel caso di **rifiuto del conducente di sottoporsi all'accertamento, l'applicazione delle sanzioni** dell'art. 180, comma 8, **da euro 422 ad euro 1.697**, salvo che il fatto costituisca reato.

L'articolo 6 interviene sull'art. 126-bis del Codice in materia di modalità di comunicazione del soggetto alla guida per le **violazioni che comportino perdita di punti patente**

Si segnala che la rubrica si riferisce erroneamente all'articolo 126 anziché all'art. 126-bis.

La lett. a) del comma 1, modifica l'art. 126-bis, comma 2, prevedendo che la comunicazione dei dati personali e della patente al momento della commessa violazione debba essere effettuata da parte **del conducente solo se diverso dal proprietario del veicolo** nel caso di mancata identificazione del conducente responsabile della violazione.

La lett. b) prevede un analogo riferimento a dati da fornire da parte del solo proprietario al quinto periodo della medesima disposizione che prevede le sanzioni.

Si segnala che tale intervento non è riferibile al quinto periodo, ma presumibilmente al sesto periodo del comma 2.

La lett. c) sostituisce il comma 3 dell'art. 126-bis, prevedendo che ogni **variazione del punteggio della patente**, anziché essere comunicato agli interessati dall'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, come prevede attualmente la norma, **sia verificabile sul Portale dell'Automobilista**, con le modalità indicate dal competente Dipartimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si segnala che la verifica dei punti sul portale dell'Automobilista risulta già operativa.

L'articolo 7 della proposta interviene sull'articolo 142, comma 12-*quater*, del Codice della strada, relativamente alle **sanzioni riscosse dagli enti locali per infrazioni al codice della strada, comprese quelle relative ai limiti di velocità**, prevedendo che il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 giugno di ogni anno, pubblici** in un'apposita sezione del proprio sito internet, **in un formato dati di tipo aperto**, come definito dal Codice dell'amministrazione digitale, le **relazioni relative alle sanzioni riscosse** per violazioni al Codice della strada che ciascun ente locale è già tenuto a trasmettere al

L'articolo 8 interviene sull'art. 168 prevedendo l'**obbligo dal 1° gennaio 2019** per tutti gli **autocarri di prima immatricolazione**, con massa complessiva a pieno carico di **3,5 tonnellate adibiti al trasporto di merci pericolose**, di **disporre dei seguenti sistemi di sicurezza**:

- il **cruise control adattivo** (sistema che consente di mantenere una velocità impostata nonché la distanza rispetto al veicolo antistante, adattando quindi la velocità) con frenata d'emergenza;
- il sistema di **controllo della stabilità del veicolo**;
- il sistema di allarme in caso di perdita di controllo da parte del conducente.

Andrebbe valutata l'opportunità di sostituire l'espressione "con massa complessiva a pieno carico di 3,5 tonnellate" con la seguente: "con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate"

Dal 1° gennaio 2024 lo stesso obbligo viene **esteso a tutti gli autocarri in circolazione**, sempre con massa complessiva a pieno carico di almeno 3,5 tonnellate, adibiti al trasporto di merci pericolose.

In relazione alla previsione di ulteriori dispositivi di sicurezza per i veicoli a motore si veda la proposta di regolamento [COM\(2018\)286](#), relativo ai requisiti di **omologazione dei veicoli** e alla protezione di conducenti, passeggeri e **pedoni** o altri "utenti vulnerabili della strada". Si ricorda che la materia delle omologazioni dei veicoli a motore, dei rimorchi e dei relativi sistemi, **anche con riferimento ai componenti ed alle entità tecniche ad essi destinati** è disciplinata dal regolamento (CE) n. 661/2009, che, all'allegato IV, richiama anche i regolamenti UNECE direttamente applicabili nell'Unione europea. Nella citata proposta di regolamento COM(2018)286 la Commissione segnala l'opportunità di incorporare nella legislazione in materia di omologazione nell'Unione i regolamenti UNECE e le relative modifiche che l'Unione ha approvato o che applica. Con riguardo all'applicazione del principio di sussidiarietà la Commissione segnala che: "per quanto riguarda numerosi elementi ambientali e di sicurezza, i requisiti tecnici per l'omologazione dei veicoli a motore sono stati armonizzati a livello di Unione **e un'azione intrapresa dai soli Stati membri minerebbe l'intero sistema di omologazione dei veicoli**. L'azione dell'Unione è necessaria in quanto occorre **evitare la formazione di barriere al mercato interno**; inoltre, essa conseguirà gli obiettivi della proposta in maniera più efficace, poiché scongiurerà la frammentazione del mercato interno che altrimenti si produrrebbe, migliorando altresì la sicurezza e le prestazioni ambientali dei veicoli.

Si valuti l'opportunità di verificare la compatibilità delle disposizioni introdotte dall'articolo 8 con quanto previsto nell'ambito dell'ordinamento europeo in materia di omologazioni di veicoli e componenti.

L'articolo 9, comma 1 della proposta modifica l'articolo 173 del Codice della strada che **sanziona l'uso** durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, aggiungendovi espressamente **smartphone, computer portatili, notebook, tablet e gli altri dispositivi analoghi** che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento della mani dal volante. Oltre alla sanzione amministrativa attualmente previste per tale comportamento si aggiunge la sanzione accessoria della **sospensione della patente di guida da uno a tre mesi**. Si prevede inoltre che qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, la sanzione amministrativa sia aumentata a una somma da euro 319 a euro 1276 e la sospensione della patente di guida vada da due a sei mesi.

Il **comma 2** modifica la Tabella del Codice che prevede la decurtazione dei **punti patente** per tali fattispecie, **aumentando la sanzione a 10 punti nel caso di reiterazione della violazione**.

Il **comma 3** stabilisce che le **nuove disposizioni siano applicabili a decorrere dal 365° giorno dalla data di entrata in vigore della legge**, e che **entro 364 giorni dalla data di entrata in vigore della legge** il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della salute provveda, nell'ambito delle campagne per la sicurezza stradale e di sensibilizzazione sociale, ad **informare in modo adeguato l'utenza** su tali nuovi divieti e sanzioni.

L'articolo 10 introduce nel codice l'**art. 173-bis** che prevede il **divieto per il conducente di fumare durante la guida**.

Si prevede la **sanzione amministrativa da 81 a 326 euro**, la stessa prevista dall'art. 173, comma 3 per il mancato utilizzo di lenti o altri apparecchi che siano stati prescritti al conducente.

L'articolo 11 interviene in materia di **circolazione e sosta di velocipedi** (biciclette e mezzi assimilati), introducendo innanzitutto un nuovo comma 4-bis all'articolo 158, con il quale si dispone che con **ordinanza del sindaco** sia **autorizzata la sosta dei velocipedi sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali**, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio. Si prevede che in ogni caso, il velocipede in sosta non debba recare intralcio ai pedoni e non debba essere collocato lungo i percorsi tattili per i disabili visivi (nuovo comma 4-bis). Attualmente è previsto il divieto di sosta di tutti i veicoli nelle aree pedonali urbane (comma 2, lett. i) dell'art. 158) ed il divieto sia di fermata che di sosta sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione (art. 158, co. 1, lett. h).

Viene poi aggiunto un nuovo comma 9-ter all'articolo 182, in base al quale si **consente ai velocipedi di circolare anche in senso opposto a quello di marcia** di tutti gli altri veicoli, all'interno dei **centri abitati**, nelle strade classificate di tipo E (**strade urbane di quartiere**) o F (**Strade locali**), ovvero nelle **zone a traffico limitato**, nelle quali il **limite massimo di velocità sia uguale o inferiore a 30 km/h**, **previa valutazione delle condizioni di sicurezza**. Tale circolazione è denominata «**doppio senso ciclabile**» ed è disposta **con ordinanza** adottata dal **sindaco** (ai sensi dell'articolo 7, comma 1), nonché **segnalata** mediante l'aggiunta di un **pannello integrativo** di eccezione per i velocipedi ai segnali verticali di divieto, di obbligo generico e utili alla guida, indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al traffico.

L'articolo 12 modifica l'art. 201, comma 1-bis, che elenca i casi in cui non è necessaria la **contestazione**

immediata delle violazioni. In particolare la disposizione modifica la lettera g) prevedendo che la contestazione a mezzo di dispositivi omologati dell'accesso di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate, possano essere **effettuate esclusivamente per mezzo di dispositivi omologati ai sensi di un apposito regolamento** da adottare con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**.

Attualmente la disposizione prevede che non sia necessaria la contestazione immediata per le stesse violazioni che siano rilevate con i dispositivi previsti dall'art. 17, comma 133-bis, della legge 127/1997, che ha rinviato ad un regolamento delegificato la disciplina delle procedure per l'autorizzazione all'installazione e l'esercizio degli impianti, poi emanato con D.P.R. 22 giugno 1999, n. 250.

L'articolo 13 modifica l'art. 208, sui **proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie spettanti allo Stato ed agli enti territoriali**, prevedendo:

- che i proventi spettanti allo Stato siano **destinati anche all'intensificazione dei controlli sulla circolazione stradale** (lett. a);
- l'eliminazione della riserva di un minimo di un quarto della quota (che si applica sul 50% dei proventi attribuito alle regioni ed agli enti locali), per gli interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente (lett. b);
- l'eliminazione della riserva di un minimo di un quarto della quota (che si applica sempre sul 50% dei proventi attribuito alle regioni ed agli enti locali) destinato al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale (lett. c);
- che gli **enti locali che non ottemperano all'obbligo di rendicontazione siano esclusi**, per l'anno successivo all'obbligo di rendicontazione, dalla possibilità di partecipare ai **bandi per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale** (lett. d);
- che i **soggetti che accertano le violazioni, trasmettano in via telematica al Ministero** delle Infrastrutture e dei Trasporti, entro il 31 marzo di ogni anno, **i dati** relativi all'entità delle sanzioni comminate nell'anno precedente, per ciascuna tipologia di infrazione. Si prevede che entro il 30 giugno di ogni anno, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti pubblici in un'apposita sezione del proprio sito *internet* in un formato di tipo aperto, tali dati in modo da permettere la consultazione sulla base di criteri temporali, geografici, determinati a livello comunale, per tipologia di infrazione, di veicolo, di età e sesso (lett. e).

L'articolo 14 prevede le disposizioni finali, **rinviano** ad un regolamento, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, con **decreto del Presidente della Repubblica**, ai sensi dell'art. 17, comma 1 della legge n. 400/1988, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per apportate le **conseguenti modifiche e integrazioni al Regolamento di attuazione del Codice della strada** (d. lgs n. 495 del 1992).

Le altre proposte di legge abbinate

Alle proposte di legge sopra esaminate sono state altresì abbinate le seguenti, che intervengono puntualmente su alcuni ambiti del Codice della strada.

La proposta di legge [atto Camera n. 24 Brambilla ed altri](#) ha ad oggetto **l'abolizione dell'utilizzo di animali per lo svolgimento del servizio di piazza per i trasporti pubblici non di linea finalizzati al trasporto di persone**. A questo scopo viene abrogato l'articolo 70 del codice della strada, avente ad oggetto la materia, (articolo 1) nonché le disposizioni della legge n. 21 del 1992, avente ad oggetto la disciplina dei servizi pubblici di trasporto di persone non di linea, che fanno riferimento a tale modalità di trasporto (articolo 2). Si prevede inoltre che entro un anno dall'entrata in vigore della legge siano adeguati i regolamenti comunali, prevedendo la possibilità di riconvertire le licenze esistenti in licenze per carrozze a trazione elettrica (articolo 4). Sono previste infine disposizioni per la collocazione degli animali precedentemente utilizzati per la trazione di veicoli per il trasporto pubblico in apposite strutture (articolo 5) e le disposizioni finanziarie (articolo 6).

L'[atto Camera n. 192 Schullian ed altri](#) modifica l'articolo 45, comma 6, che rimette al regolamento attuativo del codice della strada il compito di definire, tra l'altro, con riferimento ai **dispositivi atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione**, i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all'approvazione od omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario nonché le modalità di omologazione e di approvazione. La modifica proposta prevede di integrare la norma con un riferimento anche alle **modalità di verifica periodica delle funzionalità e della taratura** di tali strumenti, recependo quanto previsto dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 113 del 2015 che ha dichiarato tale disposizione illegittima nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura.

Come si ricorda anche nella relazione illustrativa della proposta di legge, con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 giugno 2017 si è inteso dare seguito alle previsioni della Corte costituzionale prescrivendo la verifica periodica delle citate apparecchiature.

L'[atto Camera n. 193 Schullian ed altri](#) che modifica l'articolo 201, comma 4 del codice della strada al fine

di demandare a un decreto del Ministro dell'interno la **definizione dei criteri e dei limiti** che le amministrazioni comunali devono osservare **nella determinazione degli importi delle spese di notificazione delle sanzioni amministrative per violazioni del Codice della strada**.

L'[atto Camera n. 234 Gebhard ed altri](#) modifica l'articolo 41, del codice della strada, che ha ad oggetto le segnalazioni luminose, in particolare il comma 2, per inserire la previsione **dell'accensione congiunta di rosso e giallo (prima del verde) nei semafori** al fine di consentire agli automobilisti di prepararsi alla partenza acquisendo un'informazione visiva volta a consentire, nell'intendimento del proponente, un traffico più fluido negli incroci semaforizzati.

L'[atto Camera n. 264 Molteni ed altri](#) modifica l'articolo 171 del codice della strada al fine di introdurre **l'obbligo di indossare per i conducenti e gli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli**, oltre al casco, **un abbigliamento tecnico protettivo**, volto a prevenire lesioni alla colonna vertebrale, in considerazione della frequenza dei danni alla colonna vertebrale in conseguenza degli incidenti cui sono soggetti questi utenti della strada.

L'[atto Camera n. 367 Comaroli ed altri](#) che modifica l'articolo 41 del codice della strada, che ha ad oggetto le segnalazioni luminose, in particolare il comma 5, prevedendo che gli **attraversamenti pedonali semaforizzati siano dotati di segnalazioni acustiche o tattili**, eventualmente anche abbinati, e strutturati con un tipo di pavimentazione che agevoli l'individuazione delle segnalazioni medesime, al fine di agevolare la mobilità dei soggetti portatori di *handicap*, e in particolare dei soggetti non vedenti.

Infine l'[atto Camera n.777 Gusmeroli ed altri](#) interviene infine sull'articolo 182 del codice della strada che disciplina la circolazione dei velocipedi, inserendo un comma 4-bis alla citata norma per introdurre, **per i conducenti di velocipedi, l'obbligo di indossare e tenere debitamente allacciato un casco protettivo** conforme ai tipi omologati. Si prevedono inoltre le sanzioni, nel caso di mancato uso di tale casco e si stabilisce che, nel caso in cui il mancato utilizzo concerna un minore trasportato, della violazione risponda il conducente del mezzo.

Relazioni allegare o richieste

Tutte le proposte di legge, di iniziativa parlamentare, sono corredate dalla necessaria relazione illustrativa.

Necessità dell'intervento con legge

Le proposte di legge sono dirette a modificare alcuni articoli del Codice della strada al fine di introdurre nuove disposizioni in materia assai diverse e variegata.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Le disposizioni di modifica del Codice della strada attengono alla sicurezza della circolazione stradale riconducibile, sulla base della giurisprudenza costituzionale (sentenze n. 428/2004 e n. 9/2009), alla materia *ordine pubblico e sicurezza*, ascritta alla competenza esclusiva statale (art. 117, comma secondo, lettera h).

Compatibilità comunitaria

A livello europeo, il piano d'azione stradale del 2010, il libro bianco sui trasporti del 2011, gli Orientamenti programmatici della Commissione europea sulla sicurezza stradale per il periodo 2011-2020, nonché il Consiglio dell'UE, hanno confermato l'obiettivo dell'ulteriore dimezzamento del numero delle vittime degli incidenti nel decennio 2011-2020, il miglioramento dell'educazione e della formazione, il rafforzamento del controllo, il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e dei veicoli. Nella [dichiarazione dei Ministri UE sulla sicurezza stradale](#), adottata il 29 marzo 2017 alla Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti, si è sottolineato il permanere di un numero eccessivo di morti sulle strade europee: 26.100 deceduti nel 2015 e 25.500 vittime nel 2016, con costi economici stimabili in oltre 50 miliardi di €, che salgono a più di 100 miliardi € se si considera il totale degli incidenti stradali. Rimane inoltre troppo alto, pari a cinque volte il numero dei deceduti, il numero dei feriti gravi in incidenti: 135.000 persone nel 2016.

Procedure di contenzioso

Risulta pendente la procedura d'infrazione 2018-2079 relativa all'assenza del "progressive report" sulle informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale (Regolamento delegato UE n. 886/2013), con riferimento alla quale il Governo ha precisato, nella relazione trasmessa alle Camere ai sensi dell'articolo 15, comma 2 della legge 234 del 2012, che il Centro coordinamento informazioni sicurezza stradale (CCISS) divulga gratuitamente informazioni sulla viabilità da prima dell'entrata in vigore della direttiva 2010/40 dando conto di eventi e situazioni in grado di incidere sulla sicurezza stradale (condizioni meteorologiche, condizioni della strada, presenza di cantieri o incidenti). Il Governo ha precisato altresì, per quanto riguarda il "progressive report", che nel gennaio 2018 è stata inviata alla Commissione UE una relazione aggiornata ed integrata nel settembre ed ottobre 2018 da considerarsi quale "progressive report" ai sensi del regolamento delegato (UE) n. 886/2013. Nella relazione sono illustrati: l'attività del CCISS come punto nazionale di accesso alle informazioni, lo stato di avanzamento dell'attuazione del servizio informativo, modalità e canali di diffusione delle informazioni minime previste dalla normativa europea.

Il Governo ha fatto altresì presente che non sono stati indicati i risultati della valutazione di conformità (art. 9 del regolamento), non essendo ancora stato designato l'organo incaricato della valutazione. A tal fine ritiene opportuno designare l'Autorità di Regolazione dei Trasporti in relazione alle sue caratteristiche di indipendenza e imparzialità.

Documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea

La Commissione Ue ha presentato il 17 maggio 2018 un terzo pacchetto di misure che si iscrivono nella serie "Europa in movimento" con l'obiettivo di modernizzare il sistema europeo dei trasporti e della mobilità per inserirlo nei più generali obiettivi di innovazione, digitalizzazione e decarbonizzazione delle istituzioni europee ed elevare i livelli di sicurezza stradale.

In questo ambito sono state presentate tra l'altro:

- la comunicazione [COM\(2018\)293](#) che delinea un **nuovo quadro strategico per la sicurezza stradale** per il periodo 2021-2030;
- la proposta di direttiva [COM\(2018\)274](#) sulla gestione **della sicurezza delle infrastrutture stradali**;
- la proposta di regolamento [COM\(2018\)286](#), relativo ai requisiti di **omologazione dei veicoli** e alla protezione di conducenti, passeggeri e **pedoni** o altri "utenti vulnerabili della strada".

In particolare, la comunicazione COM(2018)293, rilevato l'elevato livello di sicurezza sulle strade dell'UE e la significativa riduzione delle vittime degli incidenti stradali (-43% tra il 2001 e il 2010 e un ulteriore 20% tra il 2010 e il 2017), si prefigge di ridurre ulteriormente il numero fissando l'obiettivo zero vittime sulle strade entro il 2050 (Vision Zero).

Particolare attenzione viene accordata ai c.d. "**utenti della strada vulnerabili**", **ciclisti, pedoni, guidatori di veicoli a due ruote, anziani**. Categorie di utenti in aumento alla luce del significativo ricorso a forme di mobilità sostenibile, come l'uso della bicicletta (che la Commissione Ue intende favorire nell'ottica più generale di arrivare a ridurre prima e ad azzerare poi le emissioni ad effetto serra e il loro impatto sul clima) e dell'invecchiamento della popolazione.

La proposta di regolamento COM(2018)286 aggiorna le norme esistenti sulla sicurezza degli autoveicoli contenute nel regolamento (CE) 661/2009 sulla sicurezza generale, nel regolamento (CE) 78/2009 sulla sicurezza dei pedoni e nel regolamento (CE) 79/2009 sulla sicurezza dei veicoli alimentati a idrogeno. La proposta fa seguito al Regolamento (UE) [2015/758](#), sull'obbligatorietà del sistema per chiamate di emergenza (eCall) su vetture e veicoli commerciali leggeri di nuova omologazione.

La normativa intende rendere obbligatoria ai fini dell'omologazione l'installazione di **dispositivi di sicurezza** allo scopo di rendere le strade più sicure. Il testo, sul quale il Consiglio ha approvato la sua posizione il 29 novembre 2018, attende di essere esaminato dal Parlamento europeo.

In base alla normativa proposta i furgoni ed i veicoli utilitari sportivi (SUV) non saranno più esentati dall'installare diversi dispositivi di sicurezza che sinora sono stati obbligatori solo per le normali autovetture. Tali dispositivi comprendono: monitoraggio della pressione degli pneumatici, adattamento intelligente della velocità, dispositivi di tipo alcolock, monitoraggio della stanchezza del conducente e segnalazione di arresto di emergenza.

Dispositivi di sicurezza più evoluti saranno obbligatori per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri. Tra questi: 1) registratori di dati di evento, che conservano dati quali la velocità dell'autoveicolo; 2) stato di attivazione dei sistemi di sicurezza prima, durante e dopo la collisione; 3) una più ampia zona di protezione relativa all'impatto della testa, in grado di ridurre le lesioni nelle collisioni con utenti vulnerabili della strada quali pedoni e ciclisti. **Dispositivi di sicurezza specifici si applicheranno ad autocarri, autobus, veicoli alimentati a idrogeno e veicoli automatizzati.**

La Commissione potrà aggiornare le specifiche tecniche tramite atti delegati, per tenere conto degli sviluppi tecnici futuri.

La proposta di direttiva COM(2018)274 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali modifica la vigente [2008/96/CE](#) con la finalità di garantirne un'attuazione omogenea in tutti gli Stati membri.

A tale fine si intende:

- imporre la **trasparenza** delle procedure di gestione della sicurezza delle infrastrutture e il seguito da dare loro;
- introdurre una **valutazione** delle strade a livello di rete, una sistematica procedura di **mappatura del rischio** e valutazioni sulla sicurezza delle strade nell'UE;
- estendere l'ambito di applicazione della direttiva oltre la rete transeuropea dei *trasporti* (TEN-T), includendo autostrade e strade principali al di fuori della rete, nonché le strade extraurbane realizzate, anche parzialmente, con l'utilizzo di fondi dell'UE;
- fissare **requisiti** generali per la segnaletica orizzontale e la segnaletica verticale, al fine di favorire l'introduzione di sistemi di mobilità cooperativa, connessa e automatizzata;

In particolare, l'articolo 1 apporta modifiche alla direttiva 2008/96/CE introducendo:

- la categoria dei c.d. "utenti della strada vulnerabili", ovvero non motorizzati, quali ciclisti, pedoni o utenti di veicoli a motore a due ruote;
- l'obbligatorietà della considerazione sistematica degli **utenti della strada vulnerabili** (ciclisti, pedoni, conducenti di veicoli a due ruote) in tutte le procedure di gestione della sicurezza stradale.

