



Modifiche al Codice della strada- Testo unificato adottato come testo base - A.C. 24, 192, 193, 234, 264, 367, 777, 1051, 1366, 1368, 219, 681, 1113, 1187, 1245, 1348, 1358, 1364, 1601, 1613

Dossier n° 70/1 - Schede di lettura
 27 maggio 2019

Il presente dossier illustra il contenuto del Testo unificato, elaborato dal Comitato ristretto e adottato come testo base dalla IX Commissione il 14 maggio 2019, relativo alle proposte di legge concernenti modifiche al Codice della strada.

Il contenuto del Testo base

Art. 1 (Disposizioni in materia di tutela dei soggetti vulnerabili)

Articoli del C.d.S. modificati e oggetto dell'intervento:

Articoli 2 e 10	limitazioni alla circolazione nelle strade scolastiche
Articolo 3	attraversamenti pedonali rialzati e definizioni di casa avanzata, percorso pedonale, utenza vulnerabile
Articolo 6	regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati
Articolo 7	riserva di spazi ai parcheggi "rosa", ai veicoli in condivisione e ad altre ipotesi per finalità collettive e pubbliche
Articolo 39	introduzione nella segnaletica stradale dei messaggi sociali e di sensibilizzazione
Articolo 40	obbligo di dare la precedenza ai pedoni che si accingono ad attraversare la strada
Articolo 41	segnalazioni luminose e di pericolo negli attraversamenti pedonali
Articolo 42	elementi di moderazione del traffico e sistemi di rallentamento della velocità
Articolo 54	trasporto di persone a bordo di ambulanze
Articolo 126-bis	aumento della decurtazione dei punti patente per la sosta su spazi per i disabili
Articolo 158	aumento sanzioni per sosta e fermata negli spazi riservati agli invalidi e nuove ipotesi di sosta vietata in spazi riservati
Articolo 172	esenzione dall'obbligo di indossare le cinture per i soggetti con stomie cutanee
Articolo 188	gratuità della sosta per i veicoli degli invalidi e delle donne munite di permesso rosa
Articolo 190	circolazione dei veicoli per invalidi su piste ciclopedonali
Articolo 191	obbligo di rallentamento ed eventuale fermata negli attraversamenti pedonali senza semaforo e nelle svolte

L'articolo 1 interviene in materia di tutela dei soggetti vulnerabili

Il **comma 1, lett. a)** introduce un nuovo comma 4-bis all'**articolo 2 del Codice**, avente ad oggetto la definizione e classificazione delle strade, prevedendo la nuova denominazione di **strada scolastica**, come la strada in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico e avente la funzione di consentire la sosta, il movimento e le manovre connesse all'accesso agli edifici stessi.

L'articolo 2, dopo avere definito la strada come " l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali (comma 1) distingue le strade in: autostrade, strade extraurbane principali, strade extraurbane secondarie, strade urbane di scorrimento, strade urbane di quartiere, strade locali ed itinerari ciclopedonali (comma 2). Il comma 3 definisce le caratteristiche costruttive e funzionali delle strade, mentre il comma 4 introduce la denominazione di "strada di servizio".

Con la successiva **lett. d) del comma 1**, si modifica **l'articolo 10 del Codice** prevedendo che **nelle strade scolastiche i comuni**, tenendo conto della necessità di assicurare adeguate condizioni di sicurezza e di accessibilità, **provvedono a stabilire limitazioni alla circolazione stradale almeno negli orari di attività didattica e di ingresso e uscita degli alunni**. In attuazione di questa disposizione, i comuni provvedono, con ordinanza del sindaco, ad adottare **almeno una delle seguenti misure**:

- a) fissare un **limite massimo di velocità pari a 30 km/h o inferiore**, indicato con apposita segnaletica, nonché da **dispositivi destinati a rallentare la velocità**, di cui all'articolo 42, comma 2;
- b) **delimitare zone a traffico limitato** prevedendo limitazioni più restrittive di eventuali zone a traffico limitato già esistenti;
- c) delimitare **aree pedonali**.

Con il successivo **comma 2 dell'articolo 1**, si dispone che i **comuni provvedano ad adeguare la regolamentazione nei centri abitati a tali nuove disposizioni, entro dodici mesi** dall'entrata in vigore della legge. Entro lo stesso termine i comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti dovranno **adeguare** alla medesima disposizione i **piani urbani del traffico** previsti dall'articolo 36 del Codice della strada.

Con riferimento alle modifiche concernenti l'introduzione delle strade scolastiche, nel corso della seduta del 14 maggio 2019, il rappresentante del Governo ha sostenuto che (...) "non è ragionevole mutare classificazione e destinazione d'uso di una strada, magari anche molto lunga, in ragione del fatto che su di essa insista un edificio scolastico" suggerendo "nel corso dei lavori che seguiranno, di rivedere la disposizione in commento, ad esempio prevedendo un obbligo per i sindaci di disciplinare la circolazione stradale e la fruizione degli spazi limitrofi ad un edificio scolastico in una necessaria interlocuzione con il *mobility manager* scolastico, di cui all'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, e/o di introdurre negli ambiti degli strumenti urbanistici degli indirizzi volti a migliorare l'accessibilità in sicurezza degli istituti scolastici".

Con la **lett. b)**, si modificano una serie di **definizioni** contenute nell'**articolo 3 del Codice**:

- con il **n. 1)** che definisce gli **attraversamenti pedonali**, si introduce la possibilità che questi possano **eventualmente essere anche rialzati al piano del marciapiede ove presente**;
- con il **n. 2)** si introduce la definizione di **casa avanzata**, quest'ultima come linea di arresto per le **biciclette** in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli;
- con il **n. 3) e n. 4)** si modifica rispettivamente la definizione di **marciapiede**, prevista al numero 33 del comma 1, come parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti **delimitata, anche con variazione del colore o del materiale della pavimentazione, e possibilmente protetta**, destinata ai pedoni, e quella di **passaggio pedonale** la cui denominazione viene aggiornata a quella di **percorso pedonale**.

La definizione rimane quella vigente di parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso;

- con il **n. 5)** si sostituisce la definizione di utenza debole a favore di quella di **utenza vulnerabile** e si amplia il suo ambito **ricomprendendovi** anche i **conducenti di ciclomotori e di motocicli**.

Si ricorda che attualmente vengono definiti (art. 3, co. 1, lett. 53-bis del Codice) come **utenti deboli della strada** i pedoni, i disabili in carrozzella, i ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade. A livello europeo il regolamento (CE) 78/2009 (relativo all'omologazione dei veicoli in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili) utilizza la definizione di **utenti della strada vulnerabili**, considerando tali "gli utenti della strada non motorizzati quali pedoni e ciclisti, nonché motociclisti e persone con disabilità o mobilità e orientamento ridotti."

Con la **lett. c)** si interviene sull'**articolo 7, co. 1, lett.d) del CdS**, che elenca i **poteri del sindaco relativi alla regolamentazione della circolazione nei centri abitati, aggiungendo** la possibilità di riservare spazi sosta, oltre che nelle fattispecie attualmente previste (veicoli di polizia stradale, vigili del fuoco e dei servizi di soccorso, veicoli al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, munite di contrassegno, veicoli delle donne in stato di gravidanza e servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea) **anche a:**

- **i veicoli con un bambino di età non superiore a due anni** munite di contrassegno speciale, denominato "**permesso rosa**";
- **i veicoli in condivisione**;
- **altre categorie di veicoli ed utenti per finalità pubbliche e collettive, a condizione che la riserva non costituisca una limitazione dell'uso pubblico a vantaggio dei privati**.

Conseguentemente, con la **lett. m), n. 1**, viene modificato **l'articolo 158 del Codice**, al comma 1, che

elena le fattispecie di sosta e fermata vietate, introducendovi le seguenti nuove lettere:

- **g-bis)** che riguarda gli **spazi riservati alla sosta delle donne in gravidanza o con un figlio di età non superiore ad un anno;**
- **g-ter),** che prevede il divieto di sosta **negli spazi riservati alla sosta dei veicoli in condivisione;**
- **g-quater),** che prevede il divieto negli spazi riservati ai sensi dell'art 7 comma 1, lett. d), n. 6 che riguarda appunto le **altre categorie di utenti eventualmente individuate, per finalità pubbliche e collettive,** a condizione che la riserva non costituisca una limitazione dell'uso pubblico a vantaggio dei privati.

La successiva **lett. o)** modifica l'**articolo 188 del Codice** sulla regolamentazione della circolazione e sosta dei veicoli **per invalidi e delle donne munite di permesso rosa.** Si prevede, novellando i commi 1 e 3, che oltre alle strutture di sosta per gli invalidi, gli enti proprietari delle strade siano tenuti ad allestire anche apposite strutture per la circolazione e la **sosta delle donne munite di permesso rosa.** Viene conseguentemente adeguata la rubrica dell'articolo con il riferimento alle donne munite di permesso rosa. Inoltre, introducendo il **nuovo comma 3-bis,** si prevede che i **veicoli sia al servizio di persone invalide che delle donne munite di permesso rosa,** oltre a non essere tenuti all'obbligo del rispetto dei limiti di tempo previsti nei parcheggi a tempo determinato come già 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.**

La **lett. m), n. 2)** interviene inoltre in materia di **sanzioni,** introducendo un **nuovo comma 4-bis** all'**articolo 158 del Codice,** che **aumenta le sanzioni per la violazione del divieto di sosta e fermata negli spazi riservati agli invalidi.** Per la violazione del divieto di sosta dei veicoli nei casi di sosta negli spazi riservati ai veicoli per persone invalide o in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi per le persone:

- la sanzione per i **veicoli a quattro ruote** (attualmente pari ad una somma compresa tra euro 85 ed euro 334) viene **elevata ad una somma compresa tra euro 161 ed euro 647;**
- la sanzione per i **veicoli a due ruote** (attualmente pari ad una somma compresa tra euro 40 ed euro 164) viene elevata ad una somma compresa **tra euro 80 ed euro 328.**

Conseguentemente, con la **lett. m) n. 3),** viene eliminato dal comma 5 dell'articolo 158, il riferimento alla sanzione per le violazioni della lett. g), in quanto superata dalla specifica sanzione prevista dal nuovo comma 4-bis. Viene inoltre **elevata,** con il riferimento alla nuova lett. i), la **sanzione attualmente prevista per il divieto di sosta nelle aree pedonali urbane**

Con la successiva **lett. r)** si interviene inoltre sulla **decurtazione dei punti patente** disciplinata dall'**articolo 126-bis del Codice,** nell'ipotesi di violazione del divieto di fermata e di sosta di cui all'art. 158, **aumentando** da 2 a 4 punti la **decurtazione** in caso di **violazione del divieto di sosta,** di cui al comma 2, lett. g), quindi **negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide,** nonché in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli.

Con la **lett. e)** si modifica l'**articolo 39 del Codice** 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, una nuova lett. l-bis) che prevede **altri segnali che indichino messaggi sociali e di sensibilizzazione,** finalizzati alla tutela e alla sicurezza della circolazione e alla **tutela della sosta delle persone con disabilità.**

La **lett. f)** modifica l'**articolo 40 del Codice,** relativo ai segnali orizzontali in corrispondenza degli **attraversamenti pedonali, introducendo** al comma 11 l'**obbligo** dei conducenti dei veicoli di dare la precedenza ai pedoni **che si accingono ad attraversare la strada,** anziché ai pedoni che abbiano iniziato l'attraversamento, come previsto nella formulazione attuale.

La successiva **lettera q)** modifica l'**articolo 191 del Codice,** prevedendo che quando il traffico non sia regolato da agenti o da semafori, **i conducenti debbano dare la precedenza, rallentando gradualmente e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovino nelle loro immediate prossimità.** La formulazione attuale della norma prevede già l'obbligo di fermarsi, ma questo è riferito al momento del transito dei pedoni sul passaggio pedonale o al caso di pedoni che si accingano ad attraversare sui passaggi pedonali, mentre con la disposizione in commento si introduce l'obbligo di dare la precedenza, rallentare gradualmente e all'occorrenza fermarsi, **anche nel caso in cui i pedoni si trovino nelle immediate prossimità dell'attraversamento.**

Stesso obbligo viene introdotto per i conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale: devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovino nelle sue

immediate prossimità, quando ad essi non sia vietato il passaggio.

Resta comunque fermo il **divieto per i pedoni** di cui all'articolo 190, comma 4, cioè il divieto **di sostare o indugiare sulla carreggiata**, salvo i casi di necessità, nonchè il divieto, sostando in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, di **causare intralcio al transito normale degli altri pedoni**.

Si ricorda che l'articolo 190 prevede anche altri obblighi e divieti per i pedoni, tra cui l'obbligo di servirsi degli attraversamenti pedonali (o se presenti dei sottopassaggi) per attraversare la carreggiata e qualora questi siano lontani (più di cento metri) l'obbligo di attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare, con l'attenzione necessaria ad evitare situazioni di pericolo per sé o per altri. Il divieto di attraversare diagonalmente le intersezioni ed il divieto di attraversare le piazze e i larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali, qualora esistano. In ogni caso per i pedoni che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali è obbligatorio dare la precedenza ai conducenti. E' inoltre vietato ai pedoni effettuare l'attraversamento stradale passando anteriormente agli autobus, filoveicoli e tram in sosta alle fermate.

La lett. g) modifica l'**articolo 41 del Codice**, introducendo al comma 5 la **possibilità di dotare gli attraversamenti pedonali di elementi di segnalazione luminosa** e quelli **non semaforizzati di sensori per attivare segnali luminosi di pericolo al passaggio di pedoni**.

La lett. h) modifica l'**art. 42 del Codice relativo ai segnali complementari**: viene sostituito il comma 2 che definisce i segnali complementari, introducendovi, oltre ai dispositivi destinati ad impedire la sosta o a rallentare la velocità dei veicoli, come prevede la formulazione attuale, anche i **gli elementi di moderazione del traffico** aventi lo stesso fine.

Si aggiunge poi il nuovo comma *2-bis*, in base al quale **su tutte le strade per tutta la larghezza della carreggiata**, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, **si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da elementi di moderazione del traffico**, tra cui: bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalazione orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione; innalzamento della pavimentazione; disassamento dell'asse stradale; *chicane*; restringimenti della carreggiata.

Si segnala che l'articolo 9 del Testo base prevede la soppressione della possibilità prevista all'articolo 179, comma 1 del regolamento di attuazione del Codice della strada (d.p.r 495 del 1992), di adottare sulle strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione.

La lett. i) interviene sull'**art. 54, co. 1, del Codice**, alla lett. *g)*, che reca la definizione di autoveicoli ad uso speciale, **consentendo sulle autoambulanze il trasporto di un accompagnatore, a condizione che lo consentano le caratteristiche tecniche del veicolo e che la presenza dell'accompagnatore non costituisca intralcio per il personale sanitario**.

La lett. l) modifica l'**articolo 155 del Codice**, al comma 4, estendendo **il limite massimo di emissione sonora**, attualmente previsto per i dispositivi di allarme acustico, **anche ai dispositivi di allarme anti-abbandono dei bambini**, il cui obbligo è stato recentemente previsto dalla legge 1 ottobre 2018, n. 117. I limiti di emissione sono fissati nel Regolamento di attuazione del Codice della strada e devono in ogni caso rispettare i limiti massimi per le emissioni sonore che sono definiti dal DPCM 1° marzo 1991.

La lett. n) modifica l'**articolo 172 del Codice**, introducendo **l'esenzione dall'obbligo di allacciare le cinture di sicurezza** (con la nuova lett. *f-bis* del comma 8), per i **soggetti c.d. stomatizzati**, cioè le persone che, a seguito di intervento chirurgico, abbiano attuato un nuovo collegamento provvisorio o permanente tra cavità interne del corpo e l'esterno, attraverso il confezionamento di una o più **stomie cutanee, sulla base della certificazione rilasciata dal medico curante**. In questa ipotesi non viene richiesto che la certificazione del medico comprovi condizioni di rischio conseguenti all'uso delle cinture, a differenza di quanto previsto per l'esenzione dalle cinture per le donne in gravidanza.

La lett. p) introduce una modifica all'**articolo 190 del Codice**, al comma 7, volta a **consentire alle macchine per uso di persone invalide**, se asservite da motore, **di transitare sulle piste ciclopedonali in caso di necessità**.

Art. 2 (Disposizioni per la sicurezza stradale)

Articoli del C.d.S. modificati e oggetto dell'intervento:

Articolo 16	disciplina di particolari sedi stradali
Articolo 47	applicazione dei sistemi per la guida assistita anche al trasporto merci
Articolo 115	guida in assenza dei requisiti minimi di idoneità per la patente e modalità di accertamento dell'uso di stupefacenti
Articolo 126-bis	decurtazione punti patente per guida con telefoni e altri dispositivi elettronici e decurtazione punti patente per sosta negli spazi di ricarica per veicoli elettrici
Articolo 171	sanzioni al conducente per mancato uso del casco di tutti i trasportati sui veicoli a due ruote
Articolo 172	sanzioni al conducente dei veicoli per mancato utilizzo delle cinture e degli altri sistemi di ritenuta e antiabbandono
Articolo 173	divieto di utilizzo di qualsiasi dispositivo elettronico durante la guida ed aumento delle sanzioni
Articolo 187	guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti

L'articolo 2 interviene con una serie di modifiche finalizzate alla sicurezza stradale.

Al comma 1, con la lett. a) si modifica l'articolo 16 del Codice al fine di rinviare ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la disciplina particolare per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie o in particolari condizioni orografiche, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieti.

Si ricorda che il comma 1 dell'articolo 16 del codice della strada vieta ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati di aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade; di costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale; di impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni. La disposizione rinvia poi al regolamento di esecuzione del codice (D.P.R. n. 495/1992) la determinazione delle distanze dal confine stradale, mantenendo comunque ferme le distanze tra gli alberi vicini a confini previste dagli articoli 892 e 893 del codice civile (in via generale tre metri per alberi ad alto fusto; un metro e mezzo per alberi di non alto fusto; mezzo metro per siepi e viti).

Con la lett. b), si modifica l'articolo 115 del Codice che disciplina i requisiti, di età e psicofisici, per la guida dei veicoli. In particolare, viene sostituito il comma 3, che prevede attualmente l'applicazione di una sanzione amministrativa da euro 85 a euro 338 euro per chi guida veicoli o conduce animali e non si trovi nelle condizioni richieste; con la modifica apportata, l'applicazione di tali sanzioni viene estesa, oltre alle fattispecie già elencate nell'articolo 115, anche ai casi di mancato possesso dei requisiti psicofisici previsti per il conseguimento o la conferma di validità della patente di guida. Viene inoltre introdotta la previsione del raddoppio delle sanzioni nel caso in cui il fatto sia accertato in occasione di un incidente stradale in cui sia rimasto coinvolto il conducente.

Tali requisiti sono definiti dall'Allegato III al decreto legislativo n. 59 del 2011 (decreto di attuazione alle norme europee sulle patenti di guida) e tra questi rientra il non avere assunto sostanze stupefacenti.

L'Allegato III 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.

Con il nuovo comma 3-bis, introdotto anch'esso all'articolo 115, si prevede inoltre 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 atti a provarne la presenza nell'organismo. All'accertamento di tali condizioni ostative alla guida, oltre alle sanzioni previste, consegue la revisione della patente di guida.

Il nuovo comma 3-ter dell'art. 115 prevede che nel caso di rifiuto di sottoporsi a tale accertamento, si applichino le maggiori sanzioni, previste dall'art. 180, comma 8, per i casi di mancata ottemperanza,

senza giustificato motivo, all'invito dell'autorità di presentarsi ad uffici di polizia per fornire informazioni o esibire documenti ai fini dell'accertamento delle violazioni previste dal Codice e che consistono **in una sanzione amministrativa da euro 422 ad euro 1.697**; tutto ciò salvo che il fatto costituisca reato e fuori dei casi previsti dagli articoli 186 e 187. All'accertamento della violazione **consegue in ogni caso la revisione della patente di guida** ai sensi dell'articolo 128

La **lett. c)** modifica l'**articolo 171 del Codice** in materia di **sanzioni per la violazione dell'obbligo di uso del casco protettivo sui veicoli a due ruote**, prevedendo che **in ogni caso in cui il passeggero trasportato non indossi il casco**, sia esso minore o adulto, **della violazione risponda il conducente**, mentre attualmente tale responsabilità è posta in capo al conducente solo per trasportati minorenni. Per chiunque violi le norme relative all'obbligo del casco protettivo e è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 83 ad euro 333, ma con la nuova formulazione per il trasportato risponde in ogni caso il conducente.

La **lett. d)** modifica l'**articolo 172 del Codice**, al **comma 10** relativo alle **sanzioni per la violazione dell'obbligo di utilizzo delle cinture di sicurezza sugli autoveicoli** e dei sistemi di ritenuta per bambini, o del dispositivo di allarme antiabbandono dei bambini, prevedendo che **sia il conducente ad essere soggetto alla sanzione amministrativa prevista**, da 83 ad 333 euro, anziché i soggetti che violino la norma, ad esempio i passeggeri. La finalità della disposizione sembra essere quella di porre in ogni caso in capo al conducente, anziché ai passeggeri, la sanzione per il mancato utilizzo delle cinture e degli altri sistemi di ritenuta. Attualmente la formulazione pone la sanzione in capo a chiunque non faccia uso di tali dispositivi, e solo nel caso dei minori al conducente o a chi è tenuto in quel momento alla sorveglianza del minore.

La **lett. e)** modifica l'**articolo 173 del Codice**, relativamente al **divieto** del conducente dei veicoli **di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici**, contenuto attualmente del comma 2: si **introduce espressamente il divieto di uso di smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento della mani dal volante**.

Si interviene quindi sulla relativa **disciplina sanzionatoria, aumentando le sanzioni previste** nel comma 3-bis dell'art. 173:

- per la **prima violazione**, la **sanzione amministrativa pecuniaria** attualmente prevista (da euro 161 ad euro 647) viene **innalzata** ad una somma compresa **tra euro 422 ed euro 1697** e viene **introdotta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 7 giorni a due mesi**;
- nel caso in cui lo stesso soggetto compia **un'ulteriore violazione nel corso di un biennio**, viene introdotta una **sanzione amministrativa pecuniaria da euro 644 a euro 2.588**, che si aggiunge alla già prevista sanzione accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi.

In tale ipotesi, con la **successiva lett. f), n. 2** viene altresì **raddoppiata la decurtazione** dei punti patente, contenuta nella tabella dei punteggi dell'**art. 126-bis del Codice**, da **5 a 10 punti patente**

Il successivo **comma 3 dell'articolo 2** dispone in merito che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della salute, provvede, 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**, nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **lett. f), n. 1** modifica la **tabella dei punti patente**, di cui all'**articolo 126-bis**, introducendo 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).

La **lett. g)** interviene sull'**articolo 187 del Codice**, relativamente alla **disciplina sanzionatoria per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope** contenuta nel comma 1, **eliminando** ogni riferimento alla sussistenza di uno **stato di alterazione psico-fisica** derivante dall'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope nella configurazione della condotta ed individuando viceversa come **presupposto della sanzione il fatto oggettivo di essersi posti alla guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope**. Viene conseguentemente modificata la rubrica dell'articolo.

Il **reato**, per il quale la norma prevede attualmente l'ammenda da 1500 a 6000 € e l'arresto da sei mesi ad un anno, **si configura pertanto al solo ricorrere della presenza oggettiva di una sostanza stupefacente nel corpo del conducente**. Tale intervento è volto a superare l'attuale interpretazione giurisprudenziale che richiede, per la configurabilità del reato due condizioni: la guida di un veicolo in stato di alterazione psico-fisica e la correlazione di tale stato con l'uso di sostanze stupefacenti.

Con la modifica del comma 1-bis dell'art. 187, inoltre, anche l'applicazione delle **sanzioni raddoppiate in caso di incidente**, che è prevista attualmente, viene **legata all'elemento oggettivo di avere assunto**

sostanze stupefacenti o psicotrope.

Infine, con la modifica al comma 5-bis, si stabilisce che gli **organi di polizia stradale possano 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**, anche in mancanza dello stato di alterazione psico-fisica derivante dall'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.

In relazione a tali modifiche, il sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, nella seduta del 14 maggio 2019 in IX Commissione, in cui è stato adottato il Testo base, ha espresso le seguenti considerazioni:

"Con riferimento alle modifiche relative all'articolo 187, in materia del divieto di guida per chi assume sostanze stupefacenti, è fuori da ogni dubbio la assoluta condivisione del principio sotteso a tale proposta normativa. Pur tuttavia, si rimette alle valutazioni della Commissione l'opportunità di esperire ogni necessaria verifica presso le sedi competenti, quali i ministeri della giustizia e della salute, per verificare se e come la presenza di tracce di sostanze stupefacenti negli accertamenti biologici, eventualmente esperiti anche a molti giorni di distanza dall'assunzione delle stesse, possa costituire presupposto di responsabilità penale o possa confondersi anche con gli esiti di assunzione di alcune tipologie di farmaco, anche al fine di costruire la migliore previsione possibile, che non naufraghi in sede di prima applicazione."

Il **comma 2 dell'articolo 2** interviene sull'applicazione dell'**articolo 47 del Codice**, prevedendo che **tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore destinati al trasporto di merci aventi almeno quattro ruote (categoria N)**, di cui al comma 2, lettera c), di tale articolo, **siano compresi anche i sistemi per la guida assistita**, disponendo il **conseguente adeguamento, entro tre mesi, del regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice** (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

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).

Art. 3 (Disposizioni per favorire la mobilità urbana ed extraurbana)

Articoli del C.d.S. modificati e oggetto dell'intervento:

Articolo 6	<i>regolamentazione della circolazione su strade e corsie fuori dei centri abitati</i>
Articolo 7	<i>regolamentazione della circolazione su strade e corsie nei centri abitati e limitazione ai soli veicoli elettrici dell'accesso nelle zone a traffico limitato</i>
Articolo 41	<i>introduzione di un limite di durata minima di tre secondi della luce semaforica gialla</i>
Articolo 82	<i>definizione di uso proprio per i veicoli condivisi temporaneamente</i>
Articolo 158	<i>sanzioni per divieto di fermata e di sosta dei veicoli</i>
Articolo 175	<i>divieto di circolazione su autostrade e strade extraurbane principali di veicoli a due ruote di cilindrata inferiore a 120 cc ed elettrici fino a 11 KW</i>

L'**articolo 3** modifica i sopraelencati articoli del Codice al fine di favorire la mobilità urbana ed extraurbana.

Con le **lett. a), b) c) ed e) del comma 1**, si modificano rispettivamente gli **articoli 6, 7, 41 e 158 del Codice** relativi alla **circolazione su corsie e strade riservate**

Con le **lett. a) e b)** si prevede in particolare che, **al di fuori dei centri abitati, con le ordinanze dell'ente proprietario della strada si possano riservare a determinate categorie di veicoli**, anche con guida di rotaie, o a veicoli destinati a determinati usi, **non solo corsie**, anche protette (come attualmente previsto), **ma anche strade** (art. 6). Viene inoltre previsto (modifica all'art. 7) che con **ordinanze del sindaco**, che regolano la circolazione **nei centri abitati**, si possano **riservare alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto**, al fine di favorire la mobilità urbana, **non solo strade** (come attualmente previsto), **ma anche corsie**.

La **lett. b) n. 2** novella poi il **comma 9-bis all'articolo 7**, prevedendo che i **comuni, nel delimitare le zone a traffico limitato per finalità esclusive di tutela ambientale**, ai sensi del comma 9, **consentano l'accesso libero a tali zone ai veicoli a propulsione esclusivamente elettrica**. Viene pertanto **eliminato il riferimento ai veicoli ibridi**, attualmente contenuto nella norma, che era stato introdotto dalla legge di

bilancio 2019 (legge n. 145/2018, art. 1, comma 103).

Si ricorda che il citato comma 9 consente ai comuni, con deliberazione della Giunta, di delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. Analogamente i comuni possono delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico.

La **lett. c)** modifica l'**articolo 41 del Codice**, comma 10 concernente le segnalazioni luminose, prevedendo che nei **semafori** l'accensione della **luce gialla abbia una durata minima di tre secondi**.

La **lett. d)** modifica l'**articolo 82 del Codice**, introducendo un nuovo comma 4-bis che **prevede una nuova ipotesi** in cui l'utilizzo del veicolo è considerato uso proprio: **l'uso proprio per i veicoli condivisi**. Si dispone che sia uso proprio anche la **condivisione temporanea** per un **periodo non superiore a trenta giorni di un veicolo privato in favore di un soggetto terzo che lo utilizza per fini privati**.

Si ricorda che in base all'art. 82, comma 2 del Codice, per uso del veicolo s'intende la sua utilizzazione economica. L'uso può essere proprio o di terzi. L'uso di terzi si ha quando un veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione. Negli altri casi il veicolo si intende adibito a uso proprio.

Si prevede altresì che la **condivisione temporanea non comporti la responsabilità solidale** di cui all'articolo 196 del Codice per le **violazioni del Codice della strada punibili con la sanzione amministrativa pecuniaria**. Il **responsabile è il conducente del veicolo al momento della violazione**, al quale, nei termini per le notifiche previsti dall'articolo 201, deve essere notificato il verbale della avvenuta violazione in quanto effettivo trasgressore.

Non si applicano altresì le **disposizioni** dell'articolo 94 del codice, relative alle **formalità per il trasferimento di proprietà degli autoveicoli**, si tratta della trascrizione delle variazioni al PRA e la **variazione della carta di circolazione** conseguente alla trascrizione al PRA e quelle del articolo 247 *bis* del regolamento di attuazione del Codice della strada: Dpr. n. 495 del 1992, relative all'**aggiornamento della carta di circolazione**.

L'articolo 94 richiamato disciplina le formalità per il trasferimento di proprietà degli autoveicoli, prevedendo che il competente ufficio del PRA, su richiesta avanzata dall'acquirente entro sessanta giorni dalla data in cui la sottoscrizione dell'atto è stata autenticata o giudizialmente accertata, provveda alla trascrizione del trasferimento o degli altri mutamenti indicati, nonché all'emissione e al rilascio del nuovo certificato di proprietà.

L'articolo 247-bis del Regolamento di attuazione del Codice disciplina la variazione dell'intestatario della carta di circolazione e intestazione temporanea di autoveicoli, prevedendo che sia In caso di variazione della denominazione dell'ente intestatario della carta di circolazione, anche derivante da atti di trasformazione o di fusione societaria, che non danno luogo alla creazione di un nuovo soggetto giuridico distinto da quello originario e non necessitano, in forza della disciplina vigente in materia, di annotazione nel pubblico registro automobilistico, che nel caso di variazione delle generalità della persona fisica intestataria della carta di circolazione, si debba chiedere l'aggiornamento della carta di circolazione.

La **lett. e)** modifica l'**art. 158 del Codice**, al comma 2, lett. h) **estendendo il divieto di sosta** anche alle **strade riservate ai mezzi pubblici**, oltre che, come prevede attualmente la norma, sulle corsie o carreggiate ad essi riservate.

La **lettera f)** modifica l'**art. 175 del Codice**, limitando il **divieto di circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali** previsto al comma 2 lett. a), ai soli **velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 120 centimetri cubici** se a motore termico, **anzichè inferiori a 150 cc** come previsto attualmente.

Attualmente l'**art. 175, comma 2**, del Codice della strada, **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.

Con la modifica proposta dalla **lett. f)** viene innanzitutto **consentita la circolazione in autostrada** ai sopracitati veicoli che abbiano **cilindrata maggiore di 120 cc se a motore termico**.

In secondo luogo vengono **ricompresi espressamente** nella stessa **limitazione** alla circolazione anche i **veicoli a due ruote a motore elettrico di potenza fino a 11 Kw e le motocarrozzette elettriche fino alla stessa potenza** (per queste ultime oggi vige il divieto fino a 250 cc). La modifica relativa ai veicoli elettrici è collegata al fatto che nella normativa vigente non vi sono 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 nuova formulazione viene pertanto **consentita la circolazione sulle autostrade sia ai ciclomotori e motoveicoli di cilindrata maggiore o uguale a 120 cc, che a quelli elettrici di potenza superiore a 11 KW**, limitandola però, in entrambi i casi, ai **solli conducenti** che siano **maggiorenni**, muniti di patente A, B o di categoria superiore, ovvero muniti da almeno due anni di patente A1 o A2.

Si ricorda che l'**articolo 47, comma 2, lett. a) del Codice**, che reca la **classificazione di tutti i veicoli, in base alle norme internazionali**, contempla in sintesi 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 i veicoli rispettivamente a due e tre ruote, la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) non supera i 50 cc e la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) non supera i 45 km/h (ciclomotori);
- nella categoria L3e rientrano i veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) supera i 50 cc o la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) supera i 45 km/h (motocicli);
- nelle categorie L4e e L5e, rientrano i veicoli, rispettivamente a tre ruote, asimmetrici (motocarrozzette) e simmetrici, di cilindrata superiore a 50cc e 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 base alla nuova formulazione della lett. a) del comma 2 dell'articolo 175 pertanto, il **divieto di circolazione in autostrada e sulle strade extraurbane principali** introdotto **si applica ai seguenti veicoli**:

- i ciclomotori a due e tre ruote delle categorie L1e, L2e, in quanto di potenza inferiore a 11 kw o 50 cc, 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 fino a 11 KW compresi**, che fanno parte della categoria L3e, per i quali è necessaria come minimo la patente A1 (16 anni di età), **anche se guidati da maggiorenni** con patente superiore;
- i **motoveicoli a due e tre ruote a motore elettrico delle 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 qui introdotto si basa esclusivamente sulla potenza del veicolo, inferiore a 11 KW, a prescindere dal tipo di patente posseduta;
- i **tricicli di potenza compresa tra 11 e 15 kw**, per i quali è richiesta la patente A1 (16 anni di età), qualora siano **guidati da minorenni**;
- i **quadricicli (cat 7e) di potenza compresa tra 11 e 15 KW**, per i quali è richiesta la patente B1 (16 anni di età), **qualora siano guidati da minorenni**.

Risultano invece esclusi dal divieto e pertanto **possono circolare sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali**:

- i **motocicli di potenza tra 120 e 125 cc a motore termico** per i quali è richiesta **almeno la patente A1** (che si può conseguire a 16 anni) **conseguita da 2 anni**;
- 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), se conseguita da almeno due anni o con patente superiore;
- 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).

Occorrerebbe verificare se la fissazione del limite a 120 cc per i motori termici, che consente ai motoveicoli di cilindrata di 125 cc la circolazione in autostrada e strada extraurbana principale, non discrimini gli equivalenti scooter elettrici che hanno generalmente potenze tra i 10 e gli 11 KW.

Art. 4 (Disposizioni per favorire la mobilità personale e la mobilità ciclistica)

Articoli del C.d.S. modificati e oggetto dell'intervento:

Articoli 2, 3 e 190	<i>circolazione su pattini a rotelle, tavole o monopattini nelle aree pedonali e sui marciapiedi</i>
Articolo 145	<i>eliminazione dell'obbligo di fermarsi agli sbocchi delle piste ciclabili su strada</i>
Articolo 148	<i>cautele particolari per il sorpasso delle biciclette</i>
Articolo 149	<i>obbligo di tenere una distanza di sicurezza laterale dal bordo della strada, dai veicoli e dalle biciclette</i>
Articolo 164	<i>verifica della sistemazione delle biciclette sui porta biciclette degli autobus da parte del conducente</i>
Articolo 182	<i>circolazione delle biciclette nelle corsie riservate al servizio pubblico di trasporto e casa avanzata agli incroci con semaforo</i>

L'**articolo 4** contiene una serie di disposizioni finalizzate a favorire sia la mobilità ciclistica che quella più generalmente personale tramite l'utilizzo di dispositivi di tipo muscolare quali pattini a rotelle, monopattini e tavole a rotelle.

Le **lett. a) e b)**, intervengono rispettivamente sugli **articoli 2 e 3 del Codice**, ricomprendendo nelle definizioni previste dal Codice di **itinerario ciclopedonale** (lett. F-bis dell'articolo 2) e di **area pedonale** (n. 2 dell'art. 3) anche la **circolazione degli utenti muniti di pattini a rotelle o di tavole o di monopattini a spinta**.

La successiva **lett. h) dell'articolo 4**, interviene poi sull'**articolo 190 del Codice**, prevedendo al comma 8 la **circolazione con pattini a rotelle o con tavole o con monopattini a spinta, nelle aree pedonali, sui marciapiedi** larghi non meno di 2,5 m. e **negli itinerari ciclopedonali**, con l'obbligo di osservare il comportamento prescritto per i pedoni. Viene conseguentemente abrogato anche l'ultimo periodo del comma 9 dell'art. 190 che prevedeva il divieto di usare, negli spazi riservati ai pedoni, tavole, pattini od altri acceleratori di andatura che possano creare situazioni di pericolo per gli altri utenti. A seguito dell'abrogazione di tale ultimo periodo dell'articolo 190 comma, 9, l'utilizzo di acceleratori di andatura parrebbe consentito sui marciapiedi (non distinguendosi tra acceleratori muscolari e micromobilità), **mentre per gli acceleratori di andatura, non essendo più contemplati nella riformulazione del comma 8, verrebbe meno il divieto di circolazione sulla carreggiata delle strade**.

In relazione a tali modifiche, il sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, nella seduta del 14 maggio 2019 in IX Commissione, in cui è stato adottato il Testo base, ha espresso le seguenti considerazioni: "Per quanto concerne il tema dei monopattini a spinta e dei pattini a rotelle, è evidente l'affinità di intenti tra il Ministero e le finalità perseguite dai proponenti. È chiaro però che il tema della condivisione degli spazi tra pedoni «semplici» e pedoni «utenti dei monopattini o dei pattini a rotelle» implica delicati profili di sicurezza dei primi, in specie, che è oggetto di ulteriori valutazioni con l'avvio della sperimentazione della micromobilità elettrica prevista dalla legge di stabilità. Per questa ragione sarebbe auspicabile rinviare la previsione in commento agli esiti della sperimentazione suddetta e, in ultima analisi, alla disciplina della legge delega che potrà organicamente considerare tutte queste forme di mobilità personale in uno alla tutela degli utenti vulnerabili."

La **lett. c)**, interviene sull'**articolo 145 del Codice**, che disciplina le precedenzae, **eliminando l'obbligo di arresto e di dare la precedenza** a chi circola sulla strada, attualmente previsto a carico del **conducente negli sbocchi delle piste ciclabili**.

La **lett. d)**, interviene sull'**articolo 148 del Codice**, in materia di sorpasso, relativamente ai **sorpassi delle biciclette**: con il **nuovo comma 3-bis** si stabilisce che il **conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di una bicicletta debba usare particolari cautele**, al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza in considerazione della minore stabilità e della rilevante probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte della bicicletta stessa. Prima di effettuare il sorpasso di una bicicletta, il conducente del veicolo deve valutare l'esistenza delle condizioni per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli ed evitare qualunque collisione, rinviando la manovra di sorpasso qualora tali circostanze non possano essere garantite.

Si prevede inoltre che nell'effettuare il sorpasso di una bicicletta, **il conducente del veicolo debba inoltre procedere a distanza laterale di sicurezza** in modo tale che, **nonostante una qualsiasi deviazione della traiettoria della bicicletta, possa essere evitata la collisione**, anche se tale circostanza imponga il rinvio della manovra di sorpasso in modo da effettuarla successivamente in maggiore sicurezza.

Si ricorda che in base all'**articolo 180** del Codice, relativo alla circolazione dei velocipedi, i ciclisti hanno l'obbligo

di procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro. I ciclisti devono inoltre condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni.

La lett. e) interviene sull'**articolo 149 del Codice**, in materia di **distanze di sicurezza durante la marcia**. Alla norma che attualmente prevede l'obbligo di tenere una distanza di sicurezza dal veicolo che precede, viene aggiunto un periodo che prevede che **durante la marcia i veicoli debbano tenere anche una distanza di sicurezza laterale sia rispetto al bordo laterale della strada che ad altri veicoli presenti**, da commisurarsi alle condizioni del traffico ed a quelle di visibilità, in modo tale da consentire in ogni caso la normale manovra di arresto così da evitare lo scontro con eventuali ostacoli esistenti sulla carreggiata.

Andrebbe valutata la ragionevolezza della disposizione attesa la larghezza prevista per la carreggiata nelle diverse tipologie di strade ed attesa la prescrizione vigente di tenere la destra per non causare intralcio alla circolazione: in questo caso sembrerebbe configurarsi un obbligo di spostamento dei veicoli sulla sinistra della carreggiata, con potenziale maggiore pericolosità nelle strade a doppio senso di marcia.

Per quanto riguarda il **limite laterale della distanza di sicurezza dalle biciclette**, la norma dispone **inoltre che questo debba risultare maggiore in ragione degli ondeggiamenti e delle oscillazioni proprie di questo tipo di veicolo**. Inoltre, fuori dai centri urbani, purché occorran le condizioni di sicurezza e le condizioni della circolazione lo consentano, il sorpasso dei velocipedi deve essere svolto lasciando una distanza laterale di almeno 1,5 metri.

La lett. f), interviene sull'**articolo 164 del Codice**, modificando il comma 2-*bis*, introdotto dalla recente legge del 2018 sulla mobilità ciclistica (L. n. 2/2018, art. 9, comma 2, lett. b) che ha consentito espressamente l'utilizzo di strutture **porta biciclette sugli autobus da noleggio, gran turismo e di linea**. Con la modifica si prevede che il conducente debba solo **verificare la sistemazione delle biciclette, a non anche porrovedere a sistemarle**.

Si ricorda che l'**articolo 164 del Codice della strada**, 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.

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.

Attualmente il **comma 2-bis dell'art. 164** disciplina il caso del **carico sugli autobus da noleggio, sugli autobus gran turismo e sugli autobus di linea**, consentendo 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.

Con la **lett. g) n. 1)** si modifica la disciplina sulla **circolazione dei velocipedi** contenuta nell'**articolo 182 del Codice**, al fine di prevedere (con il nuovo comma 9.1) che, **con ordinanza del sindaco, nei centri abitati possa essere consentita la circolazione delle biciclette** sulle strade o sulle corsie riservate al servizio pubblico di trasporto, previa valutazione delle condizioni di sicurezza.

Con il **n. 2)** si introduce poi il nuovo comma 9-ter all'articolo 182 del Codice, che prevede la **possibilità di realizzare nelle intersezioni con semaforo dei centri abitati**, anche in questo caso con **ordinanza del sindaco e previa valutazione delle condizioni di sicurezza, una casa avanzata sulla soglia dell'intersezione, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semi-carreggiata**. Si prevede che la casa avanzata possa essere realizzata lungo le **strade con velocità consentita inferiore o eguale a 50 km/h**, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una **distanza di almeno 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare**. L'area delimitata deve essere **accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata 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:

a) 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;

b) 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;

c) **riservare corsie, anche protette, a determinate categorie di veicoli, anche con guida di rotaie, o a veicoli destinati a determinati**

- usi;**
d) vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli;
e) prescrivere che i veicoli siano muniti ovvero abbiano a bordo mezzi antisdrucchiolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve o su ghiaccio;
f) 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.

Art. 5 (Disposizioni in materia di semplificazione e di trasparenza)

Articoli del C.d.S. modificati e oggetto dell'intervento:

Articolo 75	<i>semplificazione delle procedure di collaudo dei veicoli già omologati adibiti a taxi, NCC e servizi passeggeri di linea</i>
Articolo 78	<i>semplificazione delle procedure di prova per i veicoli sottoposti a modifiche costruttive e funzionali e per i dispositivi di equipaggiamento (impianti a GPL, gas, ganci di traino) nonché per le revisioni delle bombole installate sui veicoli</i>
Articolo 93	<i>ricezione tramite posta elettronica certificata delle notifiche dei provvedimenti del Codice</i>
Articolo 120	<i>semplificazione delle procedure di ricorso relative alla mancanza di requisiti morali per conseguire la patente</i>
Articolo 122	<i>aumento della validità del foglio rosa a 12 mesi</i>
Articolo 126-bis	<i>comunicazione dei nominativi dei responsabili delle violazioni che comportano perdita di punti patente limitata ai conducenti che non siano proprietari del veicolo e verifica sul Portale dell'autonobilista dei punti patente</i>
Articolo 142	<i>pubblicazione online dei dati relativi alle sanzioni per limiti di velocità rimosse dagli enti locali</i>
Articolo 180	<i>verifica telematica dei documenti necessari alla circolazione che non vengano esibiti</i>
Articolo 196	<i>responsabilità in solido dei locatari in caso di sanzioni amministrative per violazioni con i veicoli in leasing</i>
Articolo 201	<i>contestazione con dispositivi omologati delle violazioni per accesso a zone a traffico limitato, riservate o con accesso o transito vietati e obbligo di notifica telematica delle violazioni del Codice in presenza di un indirizzo di posta elettronica certificata o qualificata del proprietario</i>
Articolo 203	<i>ricorso al Prefetto in via telematica</i>
Articolo 207	<i>alienazione dei veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa EE nel caso di mancato pagamento delle sanzioni entro 90 giorni</i>
Articolo 208	<i>destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie e pubblicazione dei relativi dati</i>

L'articolo 5 introduce una serie di modifiche che attengono a procedure di semplificazione, a procedimenti sanzionatori e relative alla destinazione dei proventi delle sanzioni.

La lett. a) modifica l'**articolo 75 del Codice**, novellando il comma 4, che disciplina le procedure di **collaudo previste per tutti i veicoli già omologati** che siano adibiti a servizio di **Taxi**, di **Noleggio con Conducente (NCC)** e **di linea** per trasporto di persone.

La nuova formulazione **semplifica le procedure di collaudo** prevedendo che sia il **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ad individuare, con proprio decreto, i veicoli di tipo omologato che sono soggetti all'ulteriore accertamento dei requisiti di idoneità** dei veicoli, cioè **al collaudo** previsto dal comma 2, anziché tutti come nella formulazione attuale.

La formulazione attuale del comma 4 prevede obbligatoriamente tale collaudo per tutti i taxi, NCC e autobus di linea già omologati, consistente in una visita del veicolo ed una prova che si esplica presso gli Uffici della Motorizzazione civile o del Centro Prova autoveicoli e che si sostanzia in un controllo del montaggio del tassametro e dell'insegna Taxi, e nell'applicazione dell'emblema NCC col numero di licenza.

La lett. b) modifica l'**articolo 78 del Codice** relativo alle **visite di prova per i veicoli sottoposti a modifiche costruttive e funzionali e per i dispositivi di equipaggiamento dei veicoli** (come gli impianti **GPL o a gas naturale** ed i **ganci di traino**) che in base alla formulazione attuale del comma 1 sono richieste in ogni caso.

Con la modifica apportata, nell'ottica della semplificazione, viene aggiunto un periodo al comma 1 con il quale **si rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti l'individuazione delle tipologie di modifica** alle caratteristiche costruttive e funzionali, **per le quali la visita e prova non sono richieste.**

Con il **medesimo decreto** sono stabilite altresì le modalità e le **procedure per gli accertamenti e l'aggiornamento della carta di circolazione.**

Attualmente vi sono infatti molti casi in cui le visite di prova si riducono ad un mero aggiornamento della carta di circolazione. Per quanto riguarda l'installazione degli impianti GPL o a gas naturale, attualmente, nonostante sia possibile l'installazione di componenti che siano tutti omologati secondo le norme tecniche internazionali, è necessario l'aggiornamento della carta di circolazione subordinato alla visita e alla prova presso la Motorizzazione.

Sempre nell'ottica della semplificazione si prevede altresì che con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti saranno stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole** che sono già approvate in base alle norme tecniche internazionali ECE/ONU secondo il regolamento UNECE R 110, **nonché l'individuazione dei soggetti preposti a tale verifica.**

Si tratta quindi di una semplificazione per le procedure di verifica delle bombole per metano (i dati degli uffici della Motorizzazione evidenziano che nell'anno 2019 dovranno essere verificati circa 500 mila serbatoi GPL installati nel 2009 ed altrettanti veicoli sui quali andrà effettuata la riqualificazione delle bombole per metano).

La lett. c) modifica l'**articolo 93 del Codice**, aggiungendo un nuovo comma 12-bis che consente di fornire il proprio indirizzo di **posta elettronica certificata** al momento dell'immatricolazione del veicolo, o successivamente in occasione della revisione o di qualsiasi aggiornamento dei documenti di circolazione, **per ricevere le notifiche dei provvedimenti** previsti dal Codice. Tale facoltà è prevista nelle more dell'istituzione dell'indice nazionale dei domicili digitali delle persone fisiche, previsto dall'articolo 6-quater del Codice dell'amministrazione digitale (decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82) e nel caso in cui il domicilio digitale non risulti già da pubblici elenchi.

Si prevede che qualora ci si avvalga di tale facoltà, è necessario **comunicare ogni successiva variazione** dell'indirizzo all'Ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. **entro 15 giorni** dalla sua effettuazione. Per chi non ottempera a tale obbligo è prevista la **sanzione amministrativa** a da 85 a 338 euro.

Tali disposizioni **si applicano anche, in quanto compatibili, per i ciclomotori, le macchine agricole e le macchine operatrici**, in particolare nei casi previsti dagli articoli 97 (circolazione dei ciclomotori), 108 (rilascio della carte di circolazione per le macchine agricole), 110 (immatricolazione delle macchine agricole), 111 (revisione delle macchine agricole) e 114 (circolazione su strada delle macchine operatrici).

La lett. d) modifica l'**articolo 120 del Codice**, relativamente alle **comunicazioni riguardanti la mancanza di requisiti morali per conseguire la patente di guida**. In particolare, il comma 5 disciplina la trasmissione tra il Ministero dell'Interno ed il Ministero delle infrastrutture e trasporti, delle informazioni relative alle eventuali inidoneità dei soggetti che richiedano il rilascio della patente di guida. Attualmente gli Uffici della Motorizzazione del MIT fungono da mero tramite tra le Prefetture ed i soggetti richiedenti la patente sia per la comunicazione della presenza di tali condizioni ostative al rilascio della patente (sentenze di condanna e altri provvedimenti giudiziari ostativi) che per i relativi ricorsi. Nell'ottica di **semplificazione di**

tale procedura, viene aggiunto infine un periodo al comma 5 in base al quale **il ricorso avverso la comunicazione all'interessato**, da parte degli uffici della motorizzazione civile, **degli elementi ostativi al rilascio della patente di guida** per carenza dei requisiti morali, come accertati dal Ministero dell'interno nell'ambito delle procedure telematiche, **va proposto al Ministero dell'interno**, anziché al Ministero delle infrastrutture e trasporti.

La lett. e) modifica l'articolo 122 del Codice, relativo alle esercitazioni di guida, al comma 6, **aumentando** da 6 a **12 mesi** 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**").

La lett. f) interviene sull'articolo 126-bis del Codice, circa la disciplina delle modalità di comunicazione delle violazioni che comportino perdita di punti della patente. In particolare viene modificata la disposizione del comma 2 dell'art. 126-bis, che attualmente prevede **l'obbligo del proprietario del veicolo, in caso di mancata identificazione del conducente responsabile della violazione**, di **comunicare** comunque all'organo di polizia, entro sessanta giorni dalla notifica del verbale di contestazione, **i dati** personali e della patente **del conducente** medesimo. Tale disposizione viene modificata limitando tale obbligo di comunicazione **ai soli casi in cui il conducente sia diverso dal proprietario del veicolo**, venendo pertanto meno l'obbligo del conducente proprietario del veicolo di effettuare la comunicazione qualora il responsabile della violazione sia lo stesso proprietario.

Si interviene conseguentemente sulla disciplina sanzionatoria prevista, stabilendo che la **sanzione amministrativa** attualmente prevista per mancata comunicazione (da euro 286 a euro 1.143) **si applichi solo nel caso di mancata comunicazione del nome del conducente** che sia **diverso dal proprietario**.

Con la sostituzione del **comma 3 dell'art. 126-bis** viene altresì modificata la disciplina della **comunicazione della variazione di punteggio della patente**, sopprimendo la comunicazione agli interessati da parte dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida e **mantenendo unicamente la possibilità di verifica sul Portale dell'Automobilista**, con le modalità indicate dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per la motorizzazione del MIT, organo nel cui ambito opera il centro di elaborazione dati che gestisce l'anagrafe nazionale dei conducenti, di cui all'art. 226 del codice.

La lett. g) del comma 1, interviene sull'**articolo 142 del Codice**, al comma 12-*quater*, in materia di **sanzioni riscosse dagli enti locali per infrazioni al codice della strada**, comprese quelle relative ai limiti di velocità, prevedendo **l'obbligo di ciascun ente locale di pubblicare nel proprio sito internet istituzionale, in formato aperto** entro il 31 maggio di ogni anno, la **relazione** in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei **proventi** di propria spettanza **riscossi per violazioni al Codice** e gli interventi realizzati a valere su tali risorse. Tale obbligo di pubblicazione si aggiunge a quello, già previsto attualmente, di trasmissione degli stessi dati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno.

Inoltre viene **esteso al Ministero dell'interno l'obbligo** attualmente previsto per il solo **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di pubblicare, entro il 30 giugno di ogni anno**, 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 sia al Ministero delle infrastrutture che al Ministero dell'Interno in base al medesimo comma 12-*quater*, primo periodo, dell'art. 142.

Viene infine aggiunto un periodo in base al quale, **entro** il medesimo termine del **30 giugno**, il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti presenta, altresì, alle Camere una relazione sullo stato di attuazione** di tali norme, nonché delle disposizioni dei commi 12-*bis* (attribuzione dei proventi delle sanzioni per eccesso di velocità) e 12-*ter* (relativa destinazione delle somme a interventi di manutenzione e sicurezza stradale) e del comma 4 dell'articolo 208 (destinazione di una quota dei proventi delle sanzioni per violazioni del Codice all'ammodernamento della segnaletica e al potenziamento delle attività di controllo), indicando in un apposito **elenco gli enti locali inadempienti agli obblighi e le sanzioni applicate**.

La lett. h) modifica l'articolo 180 del Codice, avente ad oggetto il possesso dei documenti di circolazione e di guida, intervenendo in merito all'obbligo, previsto dal comma 8, di presentarsi agli uffici di polizia per esibire documenti richiesti e per le relative sanzioni nei casi di violazioni del Codice. Con la riformulazione del comma 8 si stabilisce che **non si procede** all'irrogazione della **sanzione amministrativa qualora**, a seguito di **contestuale verifica telematica, l'agente di polizia abbia accertato l'esistenza e la validità dei documenti che il conducente non ha esibito**.

Si rinvia all'emanazione di un **successivo decreto** del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri della giustizia, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e per la pubblica amministrazione, da emanare **entro quattro mesi** dalla data di entrata in vigore della legge e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, la disciplina delle **procedure per la verifica telematica dei documenti obbligatori per la circolazione**.

La lett. i) modifica l'**articolo 196 del Codice**, in materia di **solidarietà per le sanzioni amministrative pecuniarie dei mezzi in leasing** senza conducente. Si introduce un nuovo comma 1-bis in base al quale, per le **violazioni punibili con la sanzione amministrativa pecuniaria, risponde esclusivamente il locatario in solido con l'autore della violazione** (ipotesi di locazione di veicoli senza conducente di cui all'articolo 84).

Attualmente il comma 1 prevede che il proprietario del veicolo o, in sua vece, l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio o l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, siano obbligati in solido con l'autore della violazione punibile con la sanzione amministrativa pecuniaria, al pagamento della somma da questi dovuta, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà. Nelle violazioni relative all'intestazione fittizia dei veicoli (articolo 94, comma 4-bis) e in quelle di locazione di veicoli senza conducente di cui all'articolo 84, risponde solidalmente l'intestatario temporaneo del veicolo. Viene pertanto eliminato dal comma 1 il riferimento alle ipotesi dell'art. 84, ora disciplinate dal comma 1-bis.

Con la **lett. l)** viene modificato l'**articolo 201 del Codice**, al comma 1-bis, che elenca i **casi in cui non è necessaria la contestazione immediata delle violazioni** al codice della strada. La modifica è riferita all'ipotesi della lett. g), di **accesso di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, e alla circolazione su corsie e sul strade riservate ed estende tale possibilità alle strade con accesso o transito vietato**. Si prevede poi la possibilità che la rilevazione dell'infrazione sia effettuata **attraverso qualsiasi dispositivo che sia omologato, mediante apposito regolamento da adottare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**.

Attualmente invece tale possibilità è limitata ai soli dispositivi previsti dall'articolo 17, comma 133-bis, delle legge n. 127 del 1997 (che rinvia ad un regolamento di delegificazione 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).

Il successivo **comma 2 dell'articolo 5**, prevede che **nelle more dell'adozione del regolamento**, di cui all'articolo 201, comma 1-bis, lettera g), del codice della strada, qui modificato, **si applichino le disposizioni vigenti** prima dell'entrata in vigore della presente legge.

Il **n. 2) della lett. l)** introduce un nuovo comma 3-bis all'articolo 201, in base al quale, **qualora sia disponibile l'indirizzo di posta elettronica certificata o altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato del proprietario o di altro obbligato in solido, alla notificazione si provvede esclusivamente per via telematica** secondo le procedure individuate con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri della giustizia, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e per la pubblica amministrazione, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Solo qualora le procedure di notificazione con tale strumento non siano possibili, si applicano le disposizioni del comma 3 che prevedono la notifica a mezzo degli organi preposti di polizia stradale e degli altri organi a ciò deputati.

La lett. m) modifica l'**articolo 203 del Codice**, che disciplina le **modalità di ricorso al Prefetto**: si novellano, rispettivamente con il **n. 1)** e con il **n. 2)**, i commi 1 e 1-bis, introducendo la possibilità di proporre ricorso al Prefetto **inviandolo per via telematica, anche a mezzo posta elettronica certificata o altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato**, sia nel caso di ricorso tramite l'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore (modifica al comma 1), che di ricorso diretto al Prefetto (modifica al comma 1-bis). In entrambi i casi si prevede che siano osservate le modalità previste dall'articolo 65 del Codice dell'amministrazione digitale (decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82), che definisce i requisiti di validità per la presentazione delle istanze e delle dichiarazioni in via telematica alle pubbliche amministrazioni.

Con la **lett. n)** viene modificata la norma dell'**art. 207 del Codice** relativa alla mancata corresponsione delle **sanzioni** per sanzioni amministrative per i **veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa EE**. Si aggiunge un nuovo comma 3-bis in base al quale la **mancata corresponsione della sanzione amministrativa** dovuta, delle spese di trasporto e custodia **entro novanta giorni dalla notifica del verbale di fermo amministrativo, comporta l'alienazione del veicolo**, secondo la normativa vigente, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2001, n. 189.

La disposizione novellata stabilisce inoltre, che qualora 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.

La **lett. o)** interviene in materia di **destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie** disciplinata dall'**articolo 208 del Codice**.

Si prevede in dettaglio:

1) con la modifica alla lett. a) del comma 2, la **destinazione** della quota dell'80% **dei proventi** delle sanzioni che spettano allo Stato, **anche all'intensificazione dei controlli sulla circolazione stradale** (comma 2, lett. a) dell'art. 208);

Si ricorda in proposito che tale 80% si applica su un totale del 5% dei proventi delle sanzioni, quindi ammonta circa ad un 4% del totale delle sanzioni;

2) con la modifica delle lettere a) e b) del comma 4, l'**eliminazione della riserve di un minimo di un quarto della quota** (che si applica sul 50% dei proventi spettanti 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 (comma 4, lett. a) e di un ulteriore minimo di un quarto 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 (comma 4, lett. b);

3) con l'introduzione del nuovo comma 4-bis, l'**esclusione dalla possibilità di partecipare**, nell'anno successivo, **ai bandi per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale per gli enti locali che non ottemperino all'obbligo di rendicontazione delle sanzioni** elevate e delle relative spese;

4) con l'introduzione del nuovo comma 5-ter, l'**obbligo di trasmissione in via telematica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 31 marzo** di ogni anno, da parte dei soggetti che accertano le violazioni, **dei dati relativi all'entità delle sanzioni** comminate nell'anno precedente, per ciascuna tipologia di infrazione e la conseguente **pubblicazione sul sito internet del Ministero, entro il 30 giugno**, dei relativi dati, in modo da permettere la consultazione sulla base di criteri temporali e geografici, determinati a livello comunale, per tipologia di infrazione, di veicolo, di età e sesso.

Art. 6 (Disposizioni per i veicoli pesanti e le macchine agricole)

Articoli del C.d.S. modificati e oggetto dell'intervento:

Articolo 10	nozione di trasporto eccezionale e modifica dei limiti di massa complessiva; autorizzazioni alla circolazione per i mezzi d'opera; veicoli ad uso speciale di spettacolo viaggiante
Articolo 57	macchine agricole operatrici
Articolo 61	aumento della sagoma limite per autoarticolati ed autosnodati, anche adibiti a trasporti di linea
Articolo 80	possibilità di affidare la revisione di rimorchi di mezzi pesanti e di ulteriori categorie di mezzi pesanti ad officine convenzionate
Articolo 104	aumento masse limite delle macchine agricole
Articolo 105	aumento lunghezza massima convogli agricoli e introduzione di un limite di massa
Articolo 110	ampliamento dei soggetti che possono immatricolare macchine agricole e rimorchi agricoli
Articolo 167	sanzioni per i trasporti eccedenti i limiti di massa nei mezzi d'opera
Articolo 175	divieto di traino in autostrada e nelle pertinenze autostradali dei veicoli per lo spettacolo viaggiante

L'**articolo 6** interviene, con la **lett. a) del comma 1**, in materia di circolazione dei veicoli eccezionali e sulle condizioni del **trasporto in condizioni di eccezionalità**, nonché **sui mezzi d'opera**, modificando l'**articolo 10 del Codice**.

Con il **comma 1, lett. a), n. 1)**, si interviene innanzitutto sull'**articolo 10 del Codice**, in particolare sulla **definizione di trasporto in condizioni di eccezionalità**, attualmente contenuta nel comma 2, aggiungendovi il **trasporto effettuato con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile**, che ecceda i

limiti di sagoma e di massa previsti dal codice per i veicoli.

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. Attualmente, la **nozione di trasporto in condizioni di eccezionalità**, contenuta nel comma 2 dell'art. 10, 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 modifica proposta si riformula la lett. b) del comma 2 dell'articolo 10, ridefinendo la **nozione di trasporto in condizioni di eccezionalità**: si considera come tale quello **effettuato con veicoli eccezionali trasportando una cosa indivisibile che ecceda congiuntamente i limiti di sagoma e di massa, ovvero che per la sua massa ecceda i limiti previsti dall'articolo 62**. La nozione di cosa indivisibile è contenuta nel comma 4.

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 per **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** (per i veicoli isolati non erano previsti più di quattro 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 non solo a sei assi, come già previsto, ma **anche nel caso di complessi di veicoli a più di sei assi per i quali** viene pertanto **ridotto**, rispetto alla disciplina vigente, **da 108 a 86 tonnellate il limite massimo**. Non vengono pertanto più menzionati i **complessi di veicoli ad otto assi** che rientrano ora nel limite più basso delle 86 tonnellate.

Con il **n. 2 della lett. a)** si introduce al comma 3 dell'articolo 10, che elenca le **tipologie di trasporto in condizioni di eccezionalità, la nuova lett. g-ter)** che **aggiunge** il trasporto effettuato con **complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale degli spettacoli viaggianti**.

In materia si ricorda che la IX Commissione ha approvato il 27 settembre 2017 la Risoluzione 7-00931 relativa alla limitazione esistente per la circolazione in autostrada dei veicoli destinati allo spettacolo viaggiante, che impegnava il Governo ad assumere le iniziative di competenza con la massima urgenza al fine di rimuovere gli ostacoli interpretativi e consentire che i mezzi autorizzati potessero continuare a circolare sulle autostrade. In particolare il parco veicolare delle imprese dello spettacolo viaggiante comprende i rimorchi allestiti come carovane-abitazione o per il trasporto di giostre e altre attrazioni, definiti «carri ordinari non considerati rimorchi» e a tali veicoli sono applicabili, se del caso, le disposizioni di cui all'articolo 10 del codice della strada (trasporti eccezionali). Dal 1986 tali mezzi sono stati dotati di un documento sostitutivo della Carta di circolazione (DGM243), specificatamente previsto dal Regolamento di esecuzione del Codice della strada, che, a seguito di visita e prova, ha concesso loro la circolazione sulla «intera rete nazionale»; nel novembre 2014 il MIT, in risposta ad un quesito dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori (AISCAT), facendo riferimento al punto 7, lettera a), dell'articolo 175 del Codice della strada, il quale stabilisce che sulle carreggiate, sulle rampe, sugli svincoli, sulle aree di servizio o di parcheggio e in ogni altra pertinenza autostradale è vietato trainare veicoli che non siano rimorchi, ha di fatto escluso la possibilità per i mezzi utilizzati negli spettacoli viaggianti di poter circolare sulle autostrade e strade principali.

Inoltre, in conseguenza della modifica apportata dal precedente n. 2 della lettera a), che ha inserito i **complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale degli spettacoli viaggianti tra i trasporti in condizioni di eccezionalità, con la lett. a) n. 3), II) viene esclusa la necessità di autorizzazione** per tali veicoli: si modifica a tal fine la **lettera b-bis) del comma 2**, per includere nei casi di esclusione dall'autorizzazione, la lettera g-quater) relativa appunto ai veicoli ad uso speciale degli spettacoli viaggianti.

Con la successiva lett. i) dell'art. 6 si modifica l'**articolo 175 del Codice**, al comma 7, lett. a), in materia di **limitazioni alla circolazione** su autostrade e strade extraurbane principali, **estendendo ai veicoli per lo spettacolo viaggiante**, autorizzati con modello DGM243, il **divieto di traino**, attualmente previsto per i veicoli che non siano rimorchi, **sulle rampe, sugli svincoli, sulle aree di servizio o di parcheggio e in ogni altra pertinenza autostradale**.

Con il **n. 3) della lett. a)**, viene modificata la norma del **comma 6 dell'art. 10** relativa alle **autorizzazioni per circolazione**, necessarie in generale **per tutti i trasporti eccezionali: viene soppresso l'ultimo periodo** 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** eccetera, definiti nella lett. b) del comma 2.

Con le modifiche di cui al **n. 4)** ed al **n. 5) della lett. a)**, si sopprime l'ultimo periodo del comma 7 dell'articolo 10, riformulandolo nel successivo **nuovo comma 7-bis all'articolo 10**, il quale prevede che per i

mezzi d'opera venga richiesta l'autorizzazione alla circolazione se vengono superati i limiti dimensionali dell'articolo 61 o nei casi delle lettere b) e c) del comma 7. La nuova norma prevede quindi 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. Si elimina pertanto il riferimento alla possibilità di chiedere l'autorizzazione alla circolazione in eccedenza ai limiti di massa generali del comma 8, in quanto non più possibile in base al **nuovo comma 7-ter**, anch'esso introdotto dal **n. 5)**, con il quale si **dispone il divieto assoluto di circolazione dei mezzi d'opera che eccedano i limiti di massa generali previsti per tali mezzi** dal comma 8 dell'art. 10, ovvero **qualora non sia stato corrisposto l'indennizzo di usura**.

Il comma 7 dell'art. 10 dispone attualmente che non sia necessaria l'autorizzazione alla circolazione dei mezzi d'opera se sono soddisfatte quattro condizioni: che i mezzi d'opera non superino i limiti di massa del comma 8 ed i limiti dimensionali stabiliti dall'articolo 61 (lettera a), che 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 all'ultimo periodo, che qualora non siano rispettate le condizioni di cui alle lettere a), b) e c) i suddetti mezzi devono viceversa richiedere l'apposita autorizzazione prevista per tutti gli altri trasporti eccezionali.

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 attualmente possono essere adibiti a trasporti in eccedenza ai limiti di massa stabiliti nell'art. 62 ma non superiori a quelli di cui all'art. 10, comma 8 (che variano tra le 20 e le 54 tonnellate a seconda degli assi del mezzo).

Conseguentemente alle modifiche sul trasporto eccezionale, si interviene anche, con il **n. 6) della lett. a)**, sul comma 18 dell'art. 10, relativo alle **sanzioni amministrative per la circolazione dei trasporti eccezionali, in caso di circolazione dei mezzi d'opera in violazione delle norme**, cioè in eccedenza rispetto ai limiti di sagoma, nonché, con il **n. 7) ed il n. 8)**, rispettivamente sui successivi commi 21 e 25, relativi alla destinazione di mezzi d'opera al trasporto di cose diverse da quelle previste dalla normativa vigente ed alla continuazione del viaggio in caso di mancanza o violazione dell'autorizzazione (v. anche l'art. 167, co. 11).

In dettaglio, con il **n. 6) della lett. a)**, nel caso di circolazione dei trasporti eccezionali violando i criteri previsti (circolazione senza autorizzazione o violandone le condizioni o superando i limiti dimensionali o di massa) si sopprime il riferimento attuale all'applicazione delle sanzioni nelle ipotesi del comma 7, cioè alla circolazione dei mezzi d'opera in eccedenza rispetto ai limiti di sagoma, aggiungendo, in sua vece, un ultimo periodo al comma 18 in base al quale **è soggetta 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 ai limiti di massa dell'articolo 62, senza che sia stato corrisposto l'indennizzo di usura**.

Il **n. 7)** sostituisce il comma 21 dell'art. 10, 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 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.

Il **n. 8)** sostituisce il comma 25, **eliminando**, in conseguenza delle modifiche introdotte al comma 21, il **potere dell'agente accertatore, nel caso di violazioni del comma 21 (trasporto di cose diverse da quelle previste), di intimare al conducente di non proseguire il viaggio, fino a che non 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**. Nell'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.

Con la successiva **lett. h) del comma 1** si riformula l'**articolo 167 del Codice**, in particolare il comma 11, relativo all'applicazione delle **sanzioni** per le **violazioni delle norme di comportamento per i trasporti eccezionali**, introducendo il **riferimento espresso anche alle ipotesi di violazione del limite di massa generale stabilito per i mezzi d'opera** al comma 8 dell'art. 10 e 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.

La **lett. c) del comma 1** dispone una modifica all'**articolo 61 del Codice** relativo alla **sagoma limite per gli autoarticolati e gli autosnodati**, che viene portata da **16,50 a 18 metri con decorrenza dal 1° luglio 2022**.

Inoltre, per gli autosnodati e filosnodati (**autobus e filobus snodati**) adibiti a **servizio pubblico di linea** per il trasporto di persone, la **lunghezza massima viene portata a 18,75 metri** in luogo degli attuali 18 metri, sempre con decorrenza dal 1° luglio 2022.

La **lett. d) n. 1)**, modifica l'**articolo 80 del Codice**, in particolare il **comma 8** relativo alla disciplina della **revisione dei veicoli a motore** capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico **fino a 3,5 t, aggiungendo** la possibilità del **Ministero delle infrastrutture e trasporti di affidare anche la revisione dei rimorchi dei mezzi fino a 3,5 t in concessione quinquennale**, in singole province individuate con proprio decreto, a **imprese di autoriparazione** che rispettino determinati requisiti. La norma contempla attualmente tale possibilità solo per la revisione di mezzi (diversi dagli autoveicoli) che trasportano fino a 16 persone e dei **mezzi pesanti con massa a pieno carico fino a 3,5 t**. Il testo vigente della norma contempla anche i **mezzi superiori a 3,5 t ma che trasportino merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata, ma tale possibilità viene soppressa** nella nuova formulazione del comma 8.

La revisione dei mezzi elencati nel comma 8 può essere **affidata ad imprese di autoriparazione** che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista, o ad imprese di commercio veicoli che esercitino con carattere strumentale o accessorio l'attività di autoriparazione. La formulazione attuale del comma 8 prevede che tali imprese debbano essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'articolo 2, comma 1, della legge n. 122 del 1992. Tale articolo 2, che prevedeva l'istituzione del registro presso le Camere di commercio, è stato però abrogato dall'art. 15 del D.P.R.n. 558 del 1999, il Regolamento per la disciplina del Registro delle imprese che ha previsto la semplificazione degli adempimenti e degli obblighi di iscrizione nei registri, per cui attualmente è sufficiente la segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) presso il registro delle imprese. Pertanto, con la riformulazione introdotta dalla **lett. d) n. 1, parte II)**, il riferimento normativo alla norma abrogata viene soppresso e sostituito con quello più generico alle **imprese esercenti attività di autoriparazione di cui alla legge n. 122 del 1992 per tutte le sezioni**, che sono attualmente tre, anziché quattro come in precedenza, a seguito della modifica apportata dalla L. n. 224/2012 (entrata in vigore il 5 gennaio 2013) che ha modificato la L. 122/1992, creando l'attività di mecatronica in sostituzione delle due attività di "meccanica e motoristica" ed "elettrauto".

L'articolo 1, comma 2, della **legge 122/1992**, tuttora vigente, prevede infatti che rientrino nell'attività di autoriparazione tutti gli interventi di sostituzione, modificazione e ripristino di qualsiasi componente, anche particolare, dei veicoli e dei complessi di veicoli a motore di cui al comma 1, nonché l'installazione, sugli stessi veicoli e complessi di veicoli a motore, di impianti e componenti fissi. Non rientrano nell'attività di autoriparazione le attività di lavaggio, di rifornimento di carburante, di sostituzione del filtro dell'aria, del filtro dell'olio, dell'olio lubrificante e di altri liquidi lubrificanti o di raffreddamento, che devono in ogni caso essere effettuate nel rispetto delle norme vigenti in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico e di smaltimento dei rifiuti, nonché l'attività di commercio di veicoli. Il comma 3 distingue l'attività di autoriparazione nelle **tre attività di: a) mecatronica; b) carrozzeria; c) gommista**.

Il comma 8 dell'articolo 80 prevede anche che le revisioni possano anche essere **affidate in concessione a consorzi e società consortili**, anche in forma cooperativa, costituiti tra imprese iscritte almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni. Tale possibilità rimane, ma con la **lett. d) , n. 1, parte III)** viene **soppresso il riferimento obsoleto al numero delle quattro sezioni** e sostituito con la dicitura "**in tutte le sezioni**".

Con il **successivo n. 3) della lett. d)** si prevede, per tali **imprese del comma 8**, anche il possesso dei **requisiti del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 maggio 2017 n. 214**, modificando in tal senso il comma 9 dell'art. 80, che prevede attualmente il possesso di requisiti tecnico-professionali, di attrezzature e di locali idonei al corretto esercizio delle attività di verifica e controllo per le revisioni, precisati nel regolamento, nonché per il titolare della ditta o, in sua vece, il responsabile tecnico il possesso dei requisiti personali e professionali precisati nel regolamento.

Il **[Decreto MIT protocollo 214 del 19 maggio 2017](#)** di recepimento della Direttiva 2014/45/UE, disciplina infatti le modalità di effettuazione dei controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi circolanti sulle strade pubbliche.

Si ricorda che per "**controlli tecnici o revisioni**" si intendono le ispezioni (definite nell'allegato I al decreto ministeriale) finalizzate ad assicurare che un veicolo possa essere utilizzato in condizioni di sicurezza sulle strade pubbliche e sia conforme alle caratteristiche ambientali richieste e obbligatorie. Si ricorda altresì che l'articolo 229 del Codice della Strada prevede che le direttive comunitarie nelle materie disciplinate dal Codice stesso siano recepite con decreti dei Ministri della Repubblica, secondo le competenze loro attribuite.

La lett. d) n. 2) introduce un **nuovo comma 8-bis** all'articolo 80, che prevede che **il Ministro delle infrastrutture e trasporti possa affidare in regime di concessione, ad imprese** che rispondano a requisiti di indipendenza ed agli ulteriori requisiti precisati con i decreti previsti dal comma 9, l'effettuazione della **revisione delle categorie di veicoli non ricomprese nel precedente comma 8.**

Si ricorda che il comma 4 dell'articolo 80 prevede che per i veicoli destinati al trasporto di persone con numero di posti superiore a 9 compreso quello del conducente, per gli autoveicoli destinati ai trasporti di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i taxi, per le autoambulanze, per i veicoli adibiti a noleggio con conducente e per i veicoli atipici la revisione deve essere disposta annualmente.

Con il **nuovo comma 9-bis** introdotto dal successivo **n. 4) della lett. d)** si prevede, per tali **imprese concessionarie delle revisioni**, il possesso di **requisiti** di indipendenza e tecnico professionali, di attrezzature e di locali idonei a tali **attività da eseguire, sotto la responsabilità di un ispettore in possesso dei requisiti personali e professionali definiti nel già citato decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti 19 maggio 2017, n. 124.** Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definirà con un successivo decreto i suddetti **requisiti, che devono sussistere durante tutto il periodo della concessione,** e le modalità tecniche e amministrative per le revisioni effettuate in regime di concessione.

Il n. 5 della lett. d) novella il **comma 10 dell'articolo 80**, prevedendo che **il Dipartimento per i trasporti terrestri** del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **effettui periodici controlli sulle officine e sulle imprese** di cui ai commi 8 e 8-bis nonché **effettui controlli, anche a campione,** sui veicoli sottoposti a revisione presso le stesse officine. I controlli periodici saranno effettuati, con le modalità di cui alla legge 1° dicembre 1986, n. 870, da personale del Dipartimento per i trasporti terrestri, appositamente formato o abilitato. Con un successivo **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** saranno determinate **le modalità dei controlli, dei rimborsi e dei compensi,** anche forfettari in ragione della complessità dei controlli, da riconoscere al personale che esegue l'ispezione, nonché le modalità e gli importi, da porre a carico delle imprese, che dovranno essere versati annualmente ed affluire alle entrate dello Stato con imputazione al capitolo 3566 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La legge n. 870 del 1986 ha disciplinato le competenze ed i servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti e del relativo personale, in concessione del Ministero dei trasporti.

Con il **n. 6 della lett. d)** si novella il **comma 11 dell'art. 80,** in materia di **revoca delle concessioni per la revisione, aggiungendo** la esplicita previsione che **le concessioni relative ai compiti di revisione siano sospese o revocate in misura proporzionale alla gravità della violazione accertata** nel caso in cui, nel corso dei controlli, si accerti che l'impresa non sia più in possesso delle necessarie attrezzature, oppure che le revisioni siano state effettuate in difformità dalle prescrizioni vigenti. Attualmente la disposizione prevede direttamente la revoca senza prevedere una sospensione graduata in base alla gravità della violazione. Nella nuova formulazione si stabilisce altresì che le **modalità** di tali sospensioni o revoche saranno **definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.**

Con il **n. 7 della lett. d)** si adegua il **comma 12 dell'articolo 80,** che prevede attualmente il rinvio ad un decreto ministeriale per la fissazione delle **tariffe per le attività di revisione, inserendo** il riferimento alle **ipotesi di revisione del nuovo comma 8-bis,** cioè quelle relative ad **altre categorie di veicoli** che potranno essere anch'esse **affidate in concessione.**

Con il **n. 8 della lett. d)** si novella il **comma 13 dell'art. 80** prevedendo che **le imprese di revisione** di cui ai commi 8 e 8-bis, quindi affidatarie delle revisioni, **rilascino al termine della revisione le certificazioni previste** dai decreti di attuazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'autorità competente, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 maggio 2017, n. 214. Il decreto protocollo 214 del 19 maggio 2017 definisce come autorità competente la Direzione generale della Motorizzazione del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale terrestri del Ministero delle infrastrutture e trasporti.

La formulazione attuale del comma 13 è più dettagliata e prevede che **le imprese di revisione** di cui al comma 8, entro i termini e con le modalità stabilite con disposizioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, trasmettano all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri la carta di circolazione, la certificazione della revisione effettuata con indicazione delle operazioni di controllo eseguite e degli interventi prescritti effettuati, nonché l'attestazione del pagamento della tariffa da parte dell'utente, al fine della relativa annotazione sulla carta di circolazione cui si dovrà procedere entro e non oltre sessanta giorni dal ricevimento della carta stessa. Effettuato tale adempimento, la carta di circolazione sarà a disposizione presso gli uffici competenti della Direzione generale della Motorizzazione per il ritiro da parte delle officine, che provvederanno a restituirla all'utente. Fino alla avvenuta annotazione sulla carta di circolazione la certificazione dell'impresa che ha effettuato la revisione sostituisce a tutti gli effetti la carta di circolazione.

Le lettere b), e) ed f) del comma 1, intervengono sugli **articoli 57, 104 e 105 del Codice,** relativi alle **macchine agricole.**

In particolare, con la **lett. b) n. 1)** viene modificata la **definizione di macchine agricole operatrici trainate** contenuta all'**articolo 57 del Codice,** in particolare al comma 2, lett. b), al fine di **estenderla alle**

macchine destinate al trasporto di prodotti inerenti all'operatività della macchina, nel rispetto delle prescrizioni ADR, di cui all'art. 168 ove ricorrano (prodotti tossici o pericolosi).

L'articolo 168 del Codice disciplina il trasporto su strada di materiali pericolosi disponendo che ai fini del trasporto su strada sono considerati materiali pericolosi quelli appartenenti alle classi indicate negli allegati all'accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada di merci pericolose, che è stato siglato a Ginevra nel 1957 e ratificato con la legge 12 agosto 1962, n. 1839, e successive modificazioni. Si tratta dell'accordo c.d. ADR (*European Agreement concerning the international carriage of Dangerous goods by Road*) per il quale la direttiva 94/55/CE ne ha resa obbligatoria l'osservanza anche per i trasporti nazionali a partire dal 1997. L'accordo viene aggiornato ogni due anni per tener conto dello sviluppo tecnologico e di nuove esigenze del mondo del trasporto, anche sulla base degli emendamenti apportati alle Raccomandazioni ONU per il trasporto di merci pericolose.

La previsione che le macchine agricole semoventi a ruote pneumatiche o a sistema equivalente, ai fini della circolazione su strada, non devono essere atte a superare, su strada orizzontale, la velocità di 40 km/h (art. 57, co. 3), viene inoltre **estesa alle macchine agricole semoventi a cingoli in gomma, dal n. 2) della lett. b).**

Sono quindi modificate dalle **lett. e) ed f)** le disposizioni relative ai **limiti di massa delle macchine agricole e il traino di macchine agricole**, disciplinate dagli **articoli 104 e 105 del Codice**.

Le modifiche concernono in dettaglio:

- con la **lett. e, n. 1)** si dispone **l'aumento del limite di massa**, previsto dal comma 3 dell'articolo 104, **da 14 a 20 tonnellate** e da **20 a 24 tonnellate** per le **macchine agricole semoventi**, nel caso in cui il carico unitario medio trasmesso dall'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm² nonchè nel caso di **veicoli a due o più assi** (anzichè a tre o più assi come nella formulazione attuale) in cui la distanza fra due assi contigui non sia inferiore a 1,20 m; *in proposito si segnala un errore di formulazione di tale n. 1) lett. e) del testo unificato, in quanto prevede il passaggio da due assi a tre assi, cosa non possibile in quanto il comma 3 dell'art. 104 del Codice attualmente prevede tre assi, non due;*
- con la **lett. e) n. 2)** si novella il comma 4 dell'articolo 104, relativo alle **modalità di calcolo della massa massima per asse delle macchine agricole**: con la nuova formulazione si stabilisce che la massa massima sull'asse più caricato **non possa superare 10 t per asse non motore e 11,5 t per asse motore**, mentre nella formulazione attuale non si distingue tra assi motore ed assi non motore fissando un limite unico a 10 t., mentre nel caso di due assi contigui a distanza inferiore a 1,20 m non si possono superare le 11 t nel caso di distanza non inferiore a 1,20 m, le 14 t;
- con la **lett. e) n. 3)** si prevede **l'aumento** (novella al comma 6 dell'art. 104) da **16 a 32 tonnellate del limite di massa per le macchine agricole cingolate**;
- con la **lett. f)** si modifica **l'art. 105 del Codice**, al comma 1, prevedendo **l'aumento della lunghezza massima dei convogli formati da macchine agricole semoventi e trainate, da 16,50 a 18 metri**, nonchè la contestuale **introduzione di un limite di massa a 44 tonnellate**.

Con la **lett. g)** dell'art. 6 si modifica **l'articolo 110 del Codice**, in materia di **immatricolazione di macchine agricole**, introducendo al comma 2 un periodo in base al quale si rende **possibile l'immatricolazione di macchine agricole** - attualmente consentita a nome di colui che dichiara di essere titolare di impresa agricola o forestale ovvero di impresa che effettua lavorazioni agromeccaniche o locazione di macchine agricole, nonché a nome di enti e consorzi pubblici - **anche a nome di commercianti nonché a nome di colui che si dichiara proprietario del mezzo ma, in tale ultimo caso, limitatamente** alle macchine agricole (escluse quelle operatrici ad un asse) con **massa massima** a pieno carico tecnicamente ammissibile **non superiore a 6 t** e che **rispettino i requisiti per la circolazione** cui all'articolo 57, comma 3 (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 e quelle a ruote metalliche, semi pneumatiche o a cingoli metallici, purché muniti di sovrappattini la velocità di 15 kmh), **nonché ai rimorchi agricoli** (escluse le macchine operatrici) con **massa complessiva non superiore a 6 t**.

Art. 7 (Disposizioni in materia di veicoli d'epoca o di interesse storico e collezionistico)

Norme modificate e oggetto dell'intervento:

Articolo 60 Cds	ciclomotori e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico
Articolo 80 Cds	revisione quadriennale per i veicoli storici
Articolo 63 legge n. 342/2000	esenzione dalla tassa automobilistica per i veicoli di più di venti anni dalla costruzione per le categorie previste dagli enti che compilano i registri

L'articolo 7 interviene in materia di veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico.

La **lett. a) n. 1)**, interviene sull'**articolo 60 del Codice**, al **comma 1**, al fine di **estendere ai ciclomotori e**

alle macchine agricole d'epoca nonché di interesse storico, collezionistico, il regime di veicolo atipico già previsto dal medesimo articolo per i motoveicoli e gli autoveicoli.

Allo stesso scopo, con la **lett. a) n. 2)**, 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". Viene conseguentemente rinominata, in base al **n. 3) della lett. a)**, la **rubrica** dell'articolo 60 inserendo la **condizione, per tutti i veicoli contemplati dall'articolo, che siano iscritti negli appositi registri.**

Si prevede infine con la **lett. b)**, attraverso l'inserimento del **comma 4-bis** all'articolo 80, che per tali veicoli la **revisione sia effettuata ogni quattro anni.**

Il **comma 2 dell'articolo 7** introduce la **classificazione come veicolo d'interesse storico o collezionistico**, ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di attuazione del Codice della strada (D.p.r. n. 495 del 1992), **delle macchine agricole** la cui data di costruzione sia precedente **di almeno 40 anni** a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione.

Il richiamato **articolo 215 del regolamento di attuazione del Codice** prevede che siano classificati d'interesse storico o collezionistico i motoveicoli e gli autoveicoli iscritti in uno dei **registri ASI, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo** e da questo dotati della certificazione attestante la rispettiva data di costruzione nonché le caratteristiche tecniche. La data di costruzione deve risultare precedente di almeno 20 anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6, i quali subordinano la circolazione alla verifica di talune prescrizioni tecniche indicate in appendice al regolamento e relative ai sistemi di frenatura, segnalazione acustica e visiva, ai tubi di scarico ed agli pneumatici.

Il **comma 2** prevede altresì che le caratteristiche tecniche debbano comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 dell'articolo 215 del regolamento di attuazione del Codice della strada, prevedendo il conseguente adeguamento entro un mese del regolamento esecuzione ed attuazione del Codice della strada.

Il richiamato comma 6 dell'articolo 215 prevede in particolare che per i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico siano anche ammessi sistemi, dispositivi e componenti aventi caratteristiche differenti da quelle prescritte in generale per i motoveicoli e gli autoveicoli dal citato regolamento, a condizione che detti dispositivi ed organi siano stati riconosciuti ammissibili dal Ministero dei trasporti e della navigazione alla data di fabbricazione dei veicoli interessati e purché siano di efficienza equivalente a quella dei sistemi, dispositivi e componenti prescritti in generale per i motoveicoli e gli autoveicoli. Sono ammesse le sporgenze fuori sagoma dei galletti dei mozzi delle ruote a raggi.

Il **comma 3, lett. a)**, **modifica l'articolo 63 della legge n. 342 del 2000**, in materia di **esenzione dalla tassa automobilistica per i veicoli storici**, che prevede, al comma 1, 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. Con la modifica apportata, si aggiunge un periodo che specifica che **a tale fine, nei registri dei veicoli di interesse storico e collezionistico**, indicati dall'articolo 60, comma 4, del Codice (ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI) **debbono essere indicati i periodi di produzione dei veicoli.**

Con il nuovo **comma 1-bis dell'art. 63**, sostituito dalla **lett. b) del comma 3**, si **modifica poi la disciplina** introdotta dalla legge di bilancio 2019 (art. 1, comma 1048 della legge n. 145/2018), che ha disposto la **riduzione del 50 per cento della tassa automobilistica per i veicoli con anzianità di immatricolazione compresa tra i 20 e i 29 anni** in possesso del certificato di rilevanza storica.

Il comma 1-bis viene novellato prevedendo, a **decorrere dal 1° gennaio 2019**, **l'esenzione integrale dalla tassa per gli autoveicoli, motoveicoli e 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, **rimettendo l'individuazione dei veicoli rientranti nell'agevolazione ad una determinazione, da aggiornare annualmente, degli enti abilitati alla compilazione dei registri** previsti dal codice della strada per i veicoli di interesse storico e collezionistico (ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI).

In base al comma 4 dell'articolo 63, i veicoli esentati dalla tassa automobilistica di cui al comma 1 restano comunque assoggettati in caso di utilizzazione sulla pubblica strada ad una **tassa di circolazione forfettaria annua** di "lire 50.000 per gli autoveicoli e di lire 20.000 per i motoveicoli". Con la **lett. d) del comma 3** tale **tassa forfettaria viene estesa anche ai veicoli ultraventennali esentati in base al comma 1-bis.**

La **lett. c) del comma 3** interviene **modificando la copertura finanziaria** contenuta nel comma 1-ter dell'articolo 63 citato, anch'essa **prevista dalla legge di bilancio 2019** a copertura dell'esenzione del 50 per cento concessa ai veicoli di età compresa tra i venti ed i ventinove anni, **augmentandola a 4,1 milioni di euro, dai 2,05 milioni previsti in legge di bilancio.**

Il **comma 4** reca la norma di **copertura finanziaria del comma 3**, prevedendo che ai relativi oneri, quantificati in 2,05 milioni di euro annui a decorrere dal 2019, si provvede mediante utilizzo delle risorse del Fondo speciale diparte corrente iscritto nel programma Fondi di riserva e speciali dello stato di previsione del Ministero dell'economia e finanze per l'anno 2018, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo ministero.

Art. 8 (Disposizioni in materia di veicoli di soccorso)

Modifica al Regolamento di attuazione del Codice della Strada e oggetto dell'intervento:

Articolo 373 dpr 495/1992	esenzione dal pedaggio autostradale per i veicoli C.R.I., di trasporto e soccorso sanitario, della protezione civile e delle associazioni di volontariato
--------------------------------------	--

L'**articolo 8, comma 1**, prevede l'**esenzione dal pedaggio autostradale**, ai sensi del comma 2 dell'articolo 373 del regolamento attuativo del Codice della strada, che disciplina 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 (codice del terzo settore), 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 legge.

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

Il **comma 3** 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 si prevede l'adeguamento dell'articolo 149, comma 3, del regolamento di attuazione del Codice della strada, concernente la delimitazione degli stalli di sosta. Attualmente il regolamento prevede l'esenzione per i veicoli con targa C.R.I., nonché per i veicoli delle associazioni di volontariato e degli organismi similari non aventi scopo di lucro, adibiti al soccorso nell'espletamento del relativo specifico servizio.

Il **comma 4** concerne la **copertura finanziaria** dell'intervento. Gli oneri, quantificati in 80 mila euro per il 2018 e in 300 mila euro, a decorrere dal 2019, sono coperti utilizzando le risorse del Fondo speciale diparte corrente iscritto nel programma Fondi di riserva e speciali dello stato di previsione del Ministero dell'economia e finanze per l'anno 2018, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo ministero.

Andrebbe valutata la platea dei beneficiari della disposizione che appare, alla luce della medesima disposizione, estremamente ampia.

Art. 9 (Disposizioni di attuazione e finali)

Modifica al Regolamento di attuazione del Codice della Strada e oggetto dell'intervento:

Articolo 179 dpr 495/1992	abrogazione della possibilità di installare rallentatori di velocità
----------------------------------	---

L'**articolo 9, comma 1**, dispone la **soppressione (rectius: abrogazione)** dell'articolo 179, comma 1 del regolamento di attuazione del Codice della strada (d.p.r 495 del 1992), il quale prevede la **possibilità di adottare su tutte le strade**, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, **sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali** ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione.

Si ricorda che l'articolo 1, lett. h) del Testo base, introduce la possibilità adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da elementi di moderazione del traffico con una modifica espressa all'art. 42.

Il **comma 2** dispone infine che il Governo provveda, **entro sei mesi** dall'entrata in vigore della legge, all'**adeguamento delle disposizioni del regolamento di attuazione del Codice della Strada** (D.p.r. n. 495 del 1992) alle disposizioni sopra descritte.