

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Modifiche al codice della strada. C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1245 Mulè, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38 (<i>Esame e rinvio</i>)	84
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	101

SEDE REFERENTE

Mercoledì 19 dicembre 2018. — Presidenza del vicepresidente Diego DE LORENZIS. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Michele Dell'Orco.

La seduta comincia alle 14.30.

Modifiche al codice della strada.

C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1245 Mulè, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Diego DE LORENZIS, *presidente e relatore*, avverte che l'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione del 6 dicembre scorso ha convenuto di procedere all'abbinamento di tutte le proposte di legge volte principalmente a recare modifiche al codice della

strada. Passando al merito delle proposte di legge in esame evidenzia come le tredici proposte all'esame della Commissione sono tutte volte a modificare, sotto diversi profili, il codice della strada.

Le proposte Schullian ed altri n. 219, Pagani e Pizzetti, n. 1113, Maccanti ed altri n. 1366 e Scagliusi ed altri n. 1368 recano un contenuto ampio ed articolato, incidendo ciascuna su una pluralità di disposizioni del codice della strada o su norme ad esso direttamente connesse, mentre le altre proposte intervengono su singoli ambiti.

In particolare, la proposta Brambilla ed altri n. 24 reca una disciplina volta a vietare di utilizzo di animali per la trazione di veicoli adibiti al servizio di piazza e per i servizi pubblici non di linea.

La proposta di legge De Lorenzis ed altri n. 1051 reca disposizioni riguardanti la sicurezza della circolazione delle biciclette.

Le ulteriori proposte di legge modificano infine un singolo articolo del codice della strada:

la proposta di legge Schullian ed altri n. 192 concerne la verifica periodica dei dispositivi atti all'accertamento e al rile-

vamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione;

la proposta di legge Schullian ed altri n. 193 interviene in materia di spese di accertamento e di notificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni del codice della strada;

le proposte di legge Molteni n. 264 e Gusmeroli ed altri n. 777 intervengono, rispettivamente, in materia di protezioni obbligatorie per i conducenti e i passeggeri di ciclomotori e motoveicoli e per i ciclisti;

la proposta di legge Comaroli ed altri n. 367 è volta ad agevolare gli attraversamenti agli incroci con semaforo dei soggetti portatori di *handicap*, e in particolare dei soggetti non vedenti;

la proposta di legge Mulè ed altri n. 1245 interviene infine in materia di responsabilità per il pagamento delle sanzioni in caso di locazione di veicolo senza conducente.

Dichiara quindi che intende soffermarsi sui contenuti delle proposte di legge Schullian n. 192, n. 193 e n. 219, De Lorenzis n. 1051 e Scagliusi n. 1368, lasciando al collega Donina l'illustrazione delle restanti proposte di legge.

La proposta di legge Schullian ed altri n. 219 riprende quasi integralmente il contenuto del testo cui era pervenuta la Commissione trasporti alla fine della scorsa legislatura. Le proposte Schullian n. 192 e n. 193 riprendono ciascuna un singolo articolo della proposta più ampia e saranno pertanto illustrate congiuntamente ad esso.

L'articolo 1 interviene sulle definizioni indicate dall'articolo 3 del codice della strada al fine di introdurre la nozione di utente vulnerabile, che si affianca a quella di utente debole (pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade). La nuova disposizione definisce « utenti vulnerabili » i conducenti di ciclomotori, motocicli nonché altri veicoli aperti a due o tre ruote, che meritino una tutela par-

ticolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade dei veicoli chiusi a quattro o più ruote o dalla presenza di ostacoli fissi sulla strada.

L'articolo 2 modifica la disciplina (artt. 6 e 7) relativa alle ordinanze di regolazione della circolazione (emanate dagli enti proprietari delle strade fuori dai centri abitati e dal sindaco nei centri abitati) con la finalità di prevedere che esse possano consentire l'accesso e la circolazione di biciclette, ove sussistano idonee condizioni di sicurezza, nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto o a determinate categorie di veicoli (sulla materia interviene altresì l'articolo 1 della proposta De Lorenzis n. 1051).

L'articolo 3 interviene in materia di autoveicoli da competizione immatricolati (articolo 9), stabilendo che essi rientrano nella categoria dei veicoli atipici.

L'articolo 4 interviene sulla materia delle cosiddette « fasce di rispetto » (articolo 16), prevedendo che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sia definita la disciplina particolare per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie ovvero in particolari condizioni orografiche, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieti.

L'articolo 5 modifica la disciplina sanzionatoria in caso di violazione delle norme concernenti la pubblicità nelle strade e sui veicoli (articolo 23), invertendo tra loro la sanzione amministrativa pecuniaria irrogata per la violazione delle disposizioni dell'articolo e del regolamento di attuazione e quella per la violazione delle prescrizioni indicate nelle autorizzazioni previste dall'articolo. Quest'ultima fattispecie è infatti attualmente punita più severamente (sanzione da euro 1.389 a euro 13.890 euro) rispetto alla prima (sanzione da euro 422 a euro 1.697 euro). La disposizione in esame è quindi diretta a prevedere che le sanzioni più severe siano irrogate nel caso di violazione delle norme dell'articolo 23 e del regolamento, mentre in caso di mancato rispetto delle prescrizioni previste dalle autorizzazioni si applicherà la sanzione meno severa.

L'articolo 6 interviene in materia di segnaletica orizzontale (articolo 40), consentendo negli incroci con semaforo delle strade di nuova costruzione ovvero nel caso di rifacimento della segnaletica di predisporre a terra una linea di arresto avanzata per le biciclette, rispetto alla linea d'arresto dei veicoli, ove l'ente proprietario lo ritenga coerente con le esigenze di sicurezza stradale (sulla materia interviene altresì l'articolo 1 della proposta De Lorenzis n. 1051).

L'articolo 7 modifica la disposizione sui segnali luminosi (articolo 41), aggiungendo la previsione che gli attraversamenti pedonali non semaforizzati ove siano accaduti negli ultimi cinque anni incidenti mortali o con feriti devono essere dotati, a cura dell'ente proprietario della strada, di appositi segnali luminosi di pericolo e di prescrizione nonché di sistemi di videosorveglianza, qualora siano situati in prossimità di luoghi particolarmente frequentati da pedoni, quali scuole, presidi sanitari, centri per anziani o uffici pubblici. All'attuazione si provvede a valere sulle risorse derivanti dalle sanzioni amministrative per violazioni del codice della strada già destinate alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 8 ha un contenuto identico all'articolo unico della proposta di legge Schullian ed altri n. 192.

In particolare è oggetto di modifica la disposizione del codice della strada (articolo 45, comma 6) che rimette al regolamento di attuazione la determinazione delle modalità di omologazione ed approvazione, fra l'altro, dei dispositivi atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione.

La modifica prevede di integrare la norma con un riferimento anche alla determinazione da parte del regolamento delle « modalità di verifica periodica delle funzionalità e della taratura » degli strumenti indicati, recependo quanto previsto dalla sentenza della Corte Costituzionale

n. 113 del 2015, che ha per l'appunto dichiarato la disposizione illegittima nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura.

Ricorda, come precisato anche nella relazione illustrativa della proposta di legge, che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 13 giugno 2017 si è dato seguito alle previsioni della Corte costituzionale, prescrivendo la verifica periodica delle apparecchiature.

L'articolo 9 interviene in materia di macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico, al fine di comprenderle nella categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche (articolo 60). Si rimette a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche tecniche di tali veicoli (la medesima modifica è contenuta anche all'articolo 1 della proposta Pagani n. 1113).

L'articolo 10 modifica la disposizione sui limiti di sagoma (articolo 61), aumentando da 18 a 18,75 metri la lunghezza massima degli autosnodati e filosnodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti.

L'articolo 11 modifica la disciplina del servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone (articolo 85), estendendola anche ai motoveicoli e agli autoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone.

L'articolo 12 introduce una nuova disciplina concernente l'immatricolazione dei veicoli di interesse storico (articolo 93). Si prevede in particolare che l'immatricolazione di tali veicoli sia ammessa su presentazione di un titolo di proprietà e di un certificato attestante le caratteristiche tecniche rilasciato dalla casa costruttrice o da uno degli enti o associazioni abilitati. In caso di reimmatricolazione di veicoli già iscritti al Pubblico registro automobilistico (PRA) e cancellati d'ufficio o a richiesta del precedente proprietario, è ammessa la facoltà del richiedente di ot-

tenere, con oneri a suo carico, targhe e libretto di circolazione della prima iscrizione al PRA, indipendentemente dalla difformità di grafica e di formato di tali documenti da quelli attualmente rispondenti allo standard europeo. Tale facoltà è preclusa per i veicoli che risultano demoliti ai sensi della normativa vigente in materia di contributi statali alla rottamazione.

L'articolo 13, intervenendo sulla disposizione che disciplina le targhe (articolo 100), riconosce la facoltà, per i veicoli a motore impegnati in competizioni motoristiche che si svolgono su strada debitamente autorizzate, di esporre, nei giorni e nei percorsi di gara, in luogo della targa una targa sostitutiva, della quale la disposizione definisce le caratteristiche e la collocazione, che deve essere comunque coerente con quanto previsto dal regolamento di attuazione del codice (analoga modifica è contenuta anche nell'articolo 3 della proposta Pagani n. 1113).

L'articolo 14, modificando la disposizione sui requisiti per la guida (articolo 115), aumenta i limiti d'età per la guida di veicoli pesanti. In particolare, sono innalzate da 65 a 68 anni l'età massima per la guida di autotreni e autoarticolati di massa complessiva superiore a 20 tonnellate e da 60 a 65 anni l'età per la guida di autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone; in entrambi i casi è inoltre aumentata da 68 a 70 anni l'età massima in caso di conseguimento di uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale.

L'articolo 15 interviene in materia di esercitazioni di guida (articolo 122), con la finalità di allineare alla normativa europea le disposizioni relative alle esercitazioni pratiche di guida per il conseguimento delle patenti di tipologia AM, A1, A2 ed A. Viene in primo luogo consentito che le esercitazioni per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A con i corrispondenti veicoli possano avvenire anche senza una persona in funzione di istruttore e viene soppressa la disposizione che limita

ai soli luoghi poco frequentati le esercitazioni su veicoli nei quali non possa prendere posto, oltre al conducente, altra persona in funzione di istruttore (le medesime modifiche sono previste anche all'articolo 5 della proposta Pagani n. 1113, che introduce anche una disciplina sanzionatoria).

L'articolo 16 interviene in materia di limiti di velocità e di pubblicità relativa all'importo e all'utilizzo delle risorse derivanti dall'accertamento delle violazioni al codice della strada (articolo 142).

Viene in primo luogo introdotto un nuovo specifico limite di velocità per gli autotreni costituiti da un autoveicolo M1 (cioè adibito al trasporto di non più di otto persone) o N1 (cioè adibito al trasporto di merci per non più di 3,5 tonnellate) e da un rimorchio O1 (con massa massima non superiore a 0,75 tonnellate) o O2 (con massa massima superiore a 0,75 tonnellate ma non a 3,5 tonnellate). Il nuovo limite è di 70 km/h fuori dai centri abitati e di 100 km/h sulle autostrade. Attualmente per tali veicoli il limite è quello previsto dalla disposizione citata in via generale per tutti i veicoli costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio (70 km/h fuori dai centri abitati e 80 km/h sulle autostrade).

Viene inoltre prescritta una distanza minima di trecento metri tra l'avviso di segnaletica indicante l'obbligo di riduzione della velocità e la collocazione del sistema elettronico di rilevamento automatico della velocità.

Sono infine introdotte nuove forme di pubblicità relative all'ammontare e all'utilizzo delle risorse derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità e delle altre violazioni al codice della strada, prevedendo, in particolare: che ciascun ente locale pubblici sul proprio sito *internet* istituzionale, in formato dati di tipo aperto, la relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza; il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il 30 giugno di ogni anno, pubblici in un'apposita sezione del proprio sito istituzionale le relazioni degli enti locali in un formato

dati di tipo aperto; che, entro il medesimo termine del 30 giugno, il Ministero presenti altresì al Parlamento una relazione sullo stato di attuazione delle disposizioni in materia di pubblicità delle sanzioni, indicando in apposito elenco gli enti locali inadempienti agli obblighi di pubblicazione.

L'articolo 17 modifica la disposizione in materia di divieto di fermata e di sosta (articolo 158), consentendo la sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio; in ogni caso la bicicletta non deve creare intralcio ai pedoni e non deve essere collocata lungo i percorsi tattili per i disabili visivi (sulla materia interviene anche l'articolo 21 della proposta Schullian n. 219).

L'articolo 18 interviene in materia di rimozione dei veicoli (articolo 159), prevedendo la rimozione dei veicoli che sostano, senza averne titolo, negli stalli riservati al *car sharing*; tale possibilità non è infatti attualmente consentita in base alle norme del codice della strada.

L'articolo 19 modifica la disciplina del divieto al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici (articolo 173), introducendo espressamente il divieto di uso di *smartphone*, *computer portatili*, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi. Si interviene altresì sulla relativa disciplina sanzionatoria, innalzando la sanzione amministrativa pecuniaria attualmente prevista (da euro 161 ad euro 647) ad un importo compreso tra euro 322 ed euro 1.294 ed introducendo la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. Inoltre, per il caso in cui lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, la sanzione pecuniaria viene elevata al pagamento di una somma da euro 644 a euro 2.588 e la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida viene raddoppiata nella durata (non più da uno a tre mesi, ma da uno a sei mesi). Anche la decurtazione dei punti patente viene raddoppiata (da 5 a 10 punti) nel caso di reiterazione della violazione (identica disposizione è recata dal-

l'articolo 6 della proposta Pagani n. 1113; una disposizione analoga è inoltre prevista dall'articolo 9 della proposta Scagliusi n. 1368; sulla materia interviene infine anche l'articolo 14 della proposta Maccanti n. 1366).

L'articolo 20 interviene in materia di possesso dei documenti di circolazione (articolo 180), viene modificata la disposizione relativa all'obbligo del conducente di avere con sé la carta di circolazione, specificando la documentazione che il conducente deve detenere nelle more della definizione di situazioni transitorie (aggiornamenti, passaggi di proprietà, etc.) al fine di superare le incertezze causate dalla mancanza di uno specifico regime giuridico obbligatorio; la norma prevede infatti che quando sono in corso di definizione le situazioni transitorie, è sufficiente l'estratto dei documenti o la ricevuta sostitutiva dell'estratto; in caso di assenza dell'estratto o della ricevuta, è ammessa la carta di circolazione accompagnata da copia semplice dell'atto scritto, formato secondo le disposizioni vigenti, ricognitivo dei mutamenti (analoga disciplina è prevista dall'articolo 7 della proposta di legge Pagani n. 1113).

L'articolo 21 interviene in materia di mobilità ciclistica (articolo 182), prevedendo che nelle strade o nelle zone all'interno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, i ciclisti possano circolare anche in senso opposto a quello di marcia di tutti gli altri veicoli qualora tale facoltà sia prevista con ordinanza e segnalata con l'aggiunta ai segnali verticali di divieto o di obbligo generico del pannello integrativo di eccezione per i velocipedi (sulla materia interviene anche l'articolo 11 della proposta Scagliusi n. 1368).

Viene inoltre specificato che l'obbligo per i velocipedi di circolare sulle piste loro riservate vale unicamente quando tali piste siano esclusivamente riservate ai velocipedi e non quando esse siano riservate, oltre che ai velocipedi, anche ad altre tipologie di veicolo.

L'articolo 22 reca un contenuto identico all'articolo unico della proposta di legge Schullian ed altri n. 193.

La disposizione interviene in materia di spese di accertamento e di notificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni del codice della strada, le quali – in base alla normativa vigente – sono poste a carico di chi è tenuto al pagamento della sanzione (articolo 201, comma 4).

Viene in proposito introdotta una disposizione che rinvia a un decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la definizione dei criteri e dei limiti che le amministrazioni comunali devono osservare nella determinazione delle precedenti spese di accertamento e modifica. La relazione illustrativa afferma che l'intervento è volto a porre fine alle pratiche di alcune amministrazioni comunali che, allo scopo di fare cassa, tendono ad aumentare l'importo delle predette spese ben al di là dei costi effettivamente sostenuti.

L'articolo 23 interviene anch'esso sull'articolo 201 del codice della strada, modificando le modalità di accertamento e comunicazione della violazione delle norme in materia di revisione e di assicurazione obbligatoria. Nella disposizione che indica i casi in cui le violazioni del codice della strada possono non essere oggetto di contestazione immediata viene abrogato il riferimento alla violazione dell'obbligo di revisione dei veicoli (articolo 80) e dell'obbligo di assicurazione di responsabilità civile (articolo 193, indicato, per un errore materiale nel testo della proposta come articolo 93). Viene contestualmente introdotta, con riferimento a queste specifiche violazioni, una nuova disciplina volta all'accertamento delle medesime mediante utilizzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento. Con riferimento a quest'ultima disposizione, si segnala peraltro che è già intervenuta in materia la legge annuale per il mercato e la concorrenza del 2017 (L. n. 124/2017, articolo 1, co. 23).

In conseguenza delle predette modificazioni viene contestualmente aggiornato

il contenuto dell'articolo 31 del decreto-legge n. 1 del 2012. In particolare: viene eliminato l'obbligo di regolarizzare, entro 15 giorni, la posizione assicurativa da parte di coloro che risultino proprietari dei veicoli inseriti nell'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi; è prevista, al posto della comunicazione ai rispettivi proprietari dei mezzi, la pubblicazione sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi, dando sul medesimo sito l'informazione ai proprietari dei veicoli delle conseguenze previste qualora veicoli privi di copertura assicurativa siano posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate, affinché gli interessati provvedano a regolarizzare la propria posizione. L'elenco di coloro che non regolarizzano la propria posizione viene messo a disposizione delle prefetture e degli organi di polizia. Viene infine soppresso il comma 3 del medesimo articolo 31 che disciplina la procedura di contestazione e accertamento delle violazioni dell'obbligo di assicurazione dei veicoli a motore.

L'articolo 24 interviene in materia di riscossione dei proventi delle sanzioni amministrative (articolo 206), al fine di ridurre l'interesse dovuto nel caso di ritardo nel pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni delle norme del codice della strada. In particolare, la norma riduce la maggiorazione dovuta ai sensi della normativa vigente ad un ventesimo per ogni semestre di ritardo nel pagamento della somma dovuta (attualmente l'articolo 27, comma sesto, della legge n. 689 del 1981 prevede che la somma dovuta è maggiorata di un decimo per ogni semestre di ritardo).

L'articolo 25 reca infine la clausola di invarianza finanziaria in base alla quale dall'attuazione delle disposizioni in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La proposta di legge De Lorenzis ed altri n. 1051, modifica alcuni articoli del

codice della strada, con lo scopo di aumentare la sicurezza stradale in ambito urbano a favore dell'utenza cosiddetta « vulnerabile » e in particolare in favore dei ciclisti.

L'articolo 1 modifica la disciplina relativa alle ordinanze di regolazione della circolazione (artt. 6 e 7) e alla circolazione delle biciclette (articolo 182).

Nel dettaglio, viene previsto che, al di fuori dei centri abitati, le ordinanze dell'ente proprietario della strada 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 (articolo 6).

Per converso, viene espressamente previsto che le ordinanze del sindaco che regolano la circolazione nei centri abitati possono 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 (sulla materia interviene altresì l'articolo 2 della proposta Schullian n. 219).

Viene infine modificata la disciplina sulla circolazione dei velocipedi (articolo 182), al fine di prevedere 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. È altresì introdotta una nuova disposizione, che prevede nei centri abitati – sempre con ordinanza del sindaco e previa valutazione delle condizioni di sicurezza – la realizzazione agli incroci di una linea di arresto avanzata, denominata « casa avanzata » per le biciclette. In particolare, negli incroci con semaforo, la linea di arresto per le biciclette può essere realizzata sulla soglia dell'intersezione ed estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata, in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli. Essa può essere realizzata sulle strade con velocità consentita fino a 50 Km/h ed è posta ad una distanza di almeno 3 metri dalla linea d'arresto del

flusso veicolare. L'area è accessibile attraverso una corsia riservata di lunghezza almeno pari a 5 metri, sul lato destro, in prossimità dell'intersezione. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, da adottarsi entro 30 giorni, sono adottate direttive per la sperimentazione della nuova disciplina, con conseguente obbligo delle ordinanze comunali di conformarsi ad esse. Viene infine previsto l'adeguamento, entro dodici mesi, del regolamento ministeriale che definisce le caratteristiche tecniche degli itinerari ciclabili, anche in tal caso con obbligo delle ordinanze comunali di conformarsi ad esso (sulla materia interviene altresì l'articolo 6 della proposta Schullian n. 219).

L'articolo 2 interviene sulla disciplina – introdotta dalla recente legge del 2018 sulla mobilità ciclistica (L. n. 2/2018, articolo 9, comma 2, lett. *b*) – che ha consentito espressamente l'utilizzo di strutture portabiciclette sugli autobus da noleggio, gran turismo e di linea (articolo 164, co. 2-*bis*) introducendo la previsione che la sistemazione delle biciclette sia verificata dal conducente.

L'articolo 3 interviene sulla disciplina della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali (articolo 175), al fine di estendere il divieto di circolazione su tali strade ai veicoli a motore elettrico di potenza fino a 11 Kw. Nella normativa vigente non vi sono infatti riferimenti espressi ai veicoli elettrici.

La proposta di legge Scagliusi ed altri n. 1368, che consta di 13 articoli, interviene invece su diversi profili delle norme del codice della strada.

L'articolo 1 reca disposizioni per la tutela dei soggetti vulnerabili.

In particolare, il comma 1 modifica la disposizione che elenca i poteri del sindaco relativi alla regolamentazione della circolazione nei centri abitati (articolo 7, co. 1, lett. *d*)), aggiungendo alla possibilità attualmente prevista di riservare spazi di sosta ai veicoli di persone con limitata o impedita capacità motoria, anche quella di riservare spazi di sosta ai veicoli di donne in gravidanza o con un figlio di età non superiore ad un anno.

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

Il comma 3 interviene sulla regolamentazione della circolazione e sosta dei veicoli per invalidi (articolo 188, co. 3), prevedendo che i veicoli al servizio di invalidi – che in base alla norma vigente non sono tenuti all’obbligo del rispetto dei limiti di tempo previsti nei parcheggi a tempo determinato – non siano tenuti neanche alla corresponsione di alcuna somma nel caso di occupazione di spazi in aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora gli stalli a loro riservati risultino indisponibili.

Infine il comma 4 interviene sulla decurtazione dei punti patente (articolo 126-*bis*) nell’ipotesi di violazione del divieto di fermata e di sosta, 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 (articolo 158, co. 1, lett. *h-bis*) e aumentando da 2 a 4 punti la decurtazione in caso di violazione del divieto di sosta negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi (articolo 158, co. 2).

L’articolo 2 interviene in materia di veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità (articolo 10) e di trasporti di cose su veicoli a motore e rimorchi (articolo 167).

La prima modifica interviene sulla definizione di trasporto in condizioni di eccezionalità, 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. Inoltre, per il trasporto di blocchi di pietra e degli altri elementi e manufatti già indicati nella vigente formulazione vengono modificati i limiti di massa complessiva, confermando il limite di 38 ton-

nellate per il trasporto su autoveicoli isolati a tre assi e di 48 tonnellate per gli autoveicoli isolati a quattro o più assi e stabilendo stabiliti i nuovi limiti di 72 tonnellate per i complessi di veicoli a cinque assi e di 86 tonnellate nel caso di complessi di veicoli a sei o più assi, con conseguente riduzione, rispetto alla disciplina vigente, da 108 a 86 tonnellate del limite massimo per i complessi di veicoli ad otto assi (che non vengono più menzionati); viene altresì specificato che i limiti si applicano quando almeno un carico delle cose indicate richieda l’impiego di veicoli eccezionali.

Viene poi modificata la disciplina delle autorizzazioni per circolazione, necessarie per i trasporti eccezionali.

Si interviene anche in materia di sanzioni amministrative per la circolazione dei trasporti eccezionali (articolo 10, co. 18) in caso di circolazione dei mezzi d’opera in eccedenza rispetto ai limiti di sagoma e in caso di destinazione di mezzi d’opera al trasporto di cose diverse da quelle previste dalla normativa vigente (articolo 10, co. 21 e 25) e sulla disciplina della continuazione del viaggio in caso di mancanza o violazione dell’autorizzazione (articolo 10, co. 25, e articolo 167, co. 11).

L’articolo 3 modifica la definizione di velocipede, che attualmente si riferisce alle biciclette, anche a pedalata assistita (articolo 50, comma 1), ricomprendendo tra questi anche i mezzi elettrici, concepiti per il trasporto di una sola persona di età non inferiore a sedici anni, con bilanciamento assistito ovvero dotati di due ruote in asse, con sistemi e sottosistemi di sicurezza ridondanti, che hanno una velocità massima di 20 km/h con possibilità di autolimitazione a 6 km/h. Si tratta dei c.d. *segway*, degli *hoverboard*, di monopattini e skateboard elettrici che rispettino queste caratteristiche.

L’articolo 4 interviene sulla disciplina del servizio di piazza con veicoli a trazione animale e con slitte, sostituendo l’articolo 70 del codice della strada.

La modifica consiste essenzialmente nella soppressione di tutti i riferimenti al

servizio di piazza con veicoli a trazione animale, che pertanto non risulterà più ammesso.

Al regolamento di esecuzione del codice della strada viene inoltre demandata la definizione non solo delle tipologie ma anche delle « specifiche caratteristiche » delle slitte con cui può essere esercitato il servizio di piazza, mentre sono confermate le sanzioni per chi opera senza licenza o in difformità da essa. Viene infine introdotta la previsione di un regolamento del Ministro della salute che stabilisce i criteri per la dismissione e la collocazione degli animali utilizzati per la trazione di veicoli adibiti al servizio di piazza e per i servizi pubblici non di linea di persone, in strutture espressamente individuate.

L'articolo 5 modifica l'articolo 115 del codice della strada sui requisiti, di età e psicofisici, per la guida dei veicoli e la conduzione di animali.

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 dal medesimo articolo 115, aggiungendo che le sanzioni si applicano anche nel caso di mancato possesso dei requisiti minimi di idoneità fisica e mentale per il conseguimento o per il rinnovo della patente di guida definiti dall'Allegato III al decreto legislativo n. 59 del 2011 (decreto di attuazione alle norme europee sulle patenti 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.

Viene invece abrogata la disposizione che prevede la sanzione amministrativa da euro 155 a euro 625 quando si tratti di veicoli per cui è richiesto un certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB (che sono obbligatori rispettivamente per la guida professionale di motoveicoli e autovetture in servizio pubblico di piazza o NCC e taxi) o di veicoli che circolano in

servizio di emergenza nonché di veicoli per la cui guida è richiesta la carta di qualificazione del conducente.

Sono poi introdotti due nuovi commi all'articolo 115. Il nuovo comma 3-*bis* prevede che l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope possa essere dimostrato attraverso gli accertamenti sulla saliva effettuati, nel rispetto dell'integrità fisica, presso laboratori accreditati, fissi o mobili, che forniscano risultati atti a provarne la presenza nell'organismo e che l'accertamento di condizioni ostative alla guida porti alla revisione della patente di guida.

Il nuovo comma 3-*ter* prevede nel caso di rifiuto di sottoporsi all'accertamento di cui al comma 3-*bis*, l'applicazione delle sanzioni previste in caso 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 amministrative previste dal codice della strada (sanzione amministrativa da euro 422 ad euro 1.697, oltre alla sanzione prevista per la mancanza dei documenti dal presentare, ai sensi dell'articolo 180, comma 8), salvo che il fatto costituisca reato e fuori dei casi previsti dagli articoli 186 e 187.

L'articolo 6 interviene sulla disciplina delle modalità di comunicazione delle violazioni che comportino perdita di punti patente (articolo 126-*bis*).

In particolare, viene modificata la disposizione che prevede, in caso di mancata identificazione del conducente responsabile della violazione, l'obbligo del proprietario del veicolo di fornire all'organo di polizia che procede, entro sessanta giorni dalla notifica del verbale di contestazione, i dati personali e della patente del conducente medesimo. A seguito della modifica, tale obbligo è limitato 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 tale comunicazione. Si interviene conseguentemente sulla disciplina sanzionatoria per il caso di mancata comunicazione, stabilendo che la sanzione

amministrativa (da euro 286 a euro 1.143) si applica solo nel caso in cui il conducente sia diverso dal proprietario.

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.

L'articolo 7 interviene in materia di sanzioni riscosse dagli enti locali per infrazioni al codice della strada, comprese quelle relative ai limiti di velocità (articolo 142, co. 12-*quater*), prevedendo che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 giugno di ogni anno, pubblici in un'apposita sezione del proprio sito *internet*, in un formato dati di tipo aperto, le relazioni relative alle sanzioni riscosse e sulla relativa utilizzazione per violazioni al codice della strada (che ciascun ente locale è già tenuto a trasmettere al Ministero medesimo in base alla normativa vigente di cui all'articolo 142, comma 12-*quater*).

L'articolo 8 interviene sulla disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi (articolo 168), introducendo l'obbligo dal 1° gennaio 2019 per tutti gli autocarri di prima immatricolazione, con massa complessiva a pieno carico di 3,5 tonnellate adibiti al trasporto di merci pericolose, di disporre dei seguenti sistemi di sicurezza: il *cruise control* adattivo (sistema che consente di mantenere una velocità impostata nonché la distanza rispetto al veicolo antistante, adattando quindi la velocità) con frenata d'emergenza; sistema di controllo della stabilità del veicolo; sistema di allarme in caso di perdita di controllo da parte del conducente. Dal 1° gennaio 2024 il medesimo obbligo viene esteso a tutti gli autocarri in circolazione, sempre con massa complessiva a pieno carico di almeno 3,5 tonnellate, adibiti al trasporto di merci pericolose.

L'articolo 9 modifica la disciplina del divieto al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici (ar-

ticolo 173), introducendo 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 altresì sulla relativa disciplina sanzionatoria, prevedendo, oltre alla sanzione amministrativa pecuniaria attualmente prevista (da euro 161 ad euro 647), la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. Inoltre, per il caso in cui lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, la sanzione pecuniaria viene elevata al pagamento di una somma da euro 319 a euro 1276 e la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida viene raddoppiata nella durata (non più da uno a tre mesi, ma da uno a sei mesi). Anche la decurtazione dei punti patente viene raddoppiata (da 5 a 10 punti), nel caso di reiterazione della violazione (analoga disciplina è recata dall'articolo 19 della proposta Schullian n. 219 e dall'articolo 6 della proposta Pagani n. 1113; sulla materia interviene infine anche l'articolo 14 della proposta Maccanti n. 1366).

La nuova disciplina recata dall'articolo 9 è applicabile a decorrere dal 365° giorno dalla data di entrata in vigore della legge; entro 364 giorni 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.

L'articolo 10 introduce nel codice della strada il nuovo articolo 173-bis che prevede il divieto per il conducente di fumare durante la guida. Sotto il profilo sanzionatorio, viene richiamata la sanzione amministrativa prevista per il mancato utilizzo di lenti o altri apparecchi che siano stati prescritti al conducente (da euro 81 a euro 326 euro).

L'articolo 11 interviene in materia di circolazione e sosta di velocipedi (biciclette e mezzi assimilati), introducendo innanzitutto una norma (articolo 158, co. 4-*bis*)

secondo la quale con ordinanza del sindaco è autorizzata la sosta dei velocipedi sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio. In ogni caso, il velocipede in sosta non deve recare intralcio ai pedoni e non deve essere collocato lungo i percorsi tattili per i disabili visivi.

Con una nuova disposizione (articolo 182, co. 9-ter), viene consentito ai velocipedi di circolare anche in senso opposto a quello di marcia rispetto agli altri veicoli all'interno dei centri abitati, in particolare nelle strade classificate di tipo E (strade urbane di quartiere) o F (strade locali) o nelle zone a traffico limitato, nelle quali il limite massimo di velocità sia uguale o inferiore a 30 km/h, previa valutazione delle condizioni di sicurezza. Tale circolazione, denominata « doppio senso ciclabile », è disposta con ordinanza adottata dal sindaco (ai sensi dell'articolo 7, comma 1), nonché segnalata mediante l'aggiunta di un pannello integrativo di eccezione per i velocipedi ai segnali verticali di divieto, di obbligo generico e utili alla guida, indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al traffico (sulla materia interviene anche l'articolo 21 della proposta Schullian n. 219).

L'articolo 12 modifica l'art. 201, 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 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, e concerne le modalità di rilevazione di tale infrazione, prevedendo che essa sia effettuata attraverso dispositivi omologati mediante apposito regolamento da adottare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, anziché attraverso i dispositivi previsti dall'articolo 17, comma 133-bis, della 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 decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n. 250.

L'articolo 13 interviene in materia di destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie (articolo 208), prevedendo:

la destinazione dei proventi spettanti allo Stato anche all'intensificazione dei controlli sulla circolazione stradale;

l'eliminazione della riserve di un minimo di un quarto della quota (che si applica sul 50 per cento 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 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;

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;

la 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.

L'articolo 14 prevede, infine, la modifica del regolamento di esecuzione ed attuazione del codice della strada per adeguarlo

alle nuove disposizioni, mediante un regolamento governativo (ai sensi dell'articolo 17, comma. 1, della legge n. 400/1988).

Giuseppe Cesare DONINA, *relatore* riferisce in particolare sui contenuti della proposta di legge Pagani ed altri C. 1113 che si compone di otto articoli.

L'articolo 1 interviene in materia di macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico, al fine di comprenderle nella categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche (articolo 60). Si rimette a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche tecniche di tali veicoli (la medesima modifica è contenuta anche all'articolo 9 della proposta Schullian n. 219).

L'articolo 2 interviene in materia di controlli sui veicoli immatricolati in uno Stato appartenente all'Unione europea (UE) o allo Spazio economico europeo (SEE), attraverso l'introduzione nel codice della strada dell'articolo 93-*bis*. In particolare, si prevede che per i soggetti residenti in Italia ovvero aventi sede dell'impresa in Italia da più di sessanta giorni sia vietato circolare alla guida di veicoli immatricolati all'estero, salvo il caso di veicolo concesso in comodato a un soggetto residente in Italia e legato da un rapporto di lavoro o di collaborazione con un'impresa costituita in un altro Stato membro dell'UE o aderente al SEE che non abbia stabilito una sede secondaria o altra sede effettiva in Italia, nel rispetto del codice doganale comunitario (comma 1). Qualora il veicolo non possa essere reimmatricolato in Italia, l'intestatario del documento di circolazione estero deve chiedere al competente ufficio della motorizzazione civile, previa consegna delle targhe estere, il rilascio di un foglio di via e della relativa targa, ai sensi dell'articolo 99, al fine di condurre il veicolo oltre i transiti di confine. L'ufficio della motorizzazione civile provvede alla restituzione delle targhe e del documento di circolazione alle competenti autorità dello Stato che li ha rilasciati. Il comma 3 definisce le sanzioni in caso di violazione delle disposizioni

recate dal comma 1, mentre il comma 4 prevede una serie di verifiche tecniche nel caso di riammissione in Italia di veicolo esportato ai fini della riammissione e della reimmatricolazione. Il comma 5 rinvia al regolamento di esecuzione eventuali controlli identificativi dei veicoli e ulteriori indicazioni di dettaglio.

In proposito segnala peraltro che tale disciplina è stata in larghissima parte recepita dall'articolo 29-*bis* del cd. « decreto sicurezza » (decreto-legge 4 ottobre 2018, n. 113), come modificato dalla legge di conversione (legge 1° dicembre 2018, n. 132), che è intervenuto in tal senso sull'articolo 93 del codice della strada.

L'articolo 3 intervenendo sulla disposizione che disciplina le targhe (articolo 100), riconosce la facoltà, per i veicoli a motore impegnati in competizioni motoristiche che si svolgono su strada debitamente autorizzate, di esporre, nei giorni e nei percorsi di gara, in luogo della targa una targa sostitutiva, della quale la disposizione definisce le caratteristiche e la collocazione, che deve essere comunque coerente con quanto previsto dal regolamento di attuazione del codice (analoga modifica è contenuta anche all'articolo 13 della proposta Schullian n. 219).

L'articolo 4 interviene in materia di immatricolazione di macchine agricole (articolo 110). In particolare integra i soggetti che possono richiedere l'immatricolazione di macchine agricole, aggiungendo i commercianti di macchine agricole e colui che si dichiara proprietario del mezzo, in quest'ultimo caso a condizione che la macchina agricola abbia massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 tonnellate semoventi (ad eccezione delle macchine agricole operatrici ad un asse guidabili da conducente a terra, che possono essere equipaggiate con carrello separabile destinato esclusivamente al trasporto del conducente) o trainate come rimorchi, soppresimendo altresì la disposizione sui requisiti per l'annotazione del trasferimento di proprietà. Viene conseguentemente previ-

sto l'adeguamento del regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada.

L'articolo 5 interviene in materia di esercitazioni di guida (articolo 122), con la finalità di allineare alla normativa europea le disposizioni relative alle esercitazioni pratiche di guida per il conseguimento delle patenti di tipologia AM, A1, A2 ed A. Viene in primo luogo consentito che le esercitazioni per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A con i corrispondenti veicoli possano avvenire anche senza una persona in funzione di istruttore e viene soppressa la disposizione che limita ai soli luoghi poco frequentati le esercitazioni su veicoli nei quali non possa prendere posto, oltre al conducente, altra persona in funzione di istruttore. Viene conseguentemente adeguata la disciplina sanzionatoria (le medesime modifiche all'articolo 122 sono previste anche all'articolo 15 della proposta di legge Schullian n. 219, ad eccezione di quelle relative alla disciplina sanzionatoria).

L'articolo 6 modifica la disciplina del divieto al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici (articolo 173), introducendo espressamente il divieto di uso di *smartphone*, *computer portatili*, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi. Si interviene altresì sulla relativa disciplina sanzionatoria, innalzando la sanzione amministrativa pecuniaria attualmente prevista (da euro 161 ad euro 647) ad un importo compreso tra euro 322 ed euro 1.294 ed introducendo la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. Inoltre, per il caso in cui lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, la sanzione pecuniaria viene elevata al pagamento di una somma da euro 644 a euro 2.588 e la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida viene raddoppiata nella durata (non più da uno a tre mesi, ma da uno a sei mesi). Anche la decurtazione dei punti patente viene raddoppiata (da 5 a 10 punti) nel caso di reiterazione della violazione (identica disposizione è recata dall'articolo 19 della proposta Schullian

n. 219; una disposizione analoga è inoltre prevista dall'articolo 9 della proposta Scagliusi n. 1368; sulla materia interviene infine anche l'articolo 14 della proposta Maccanti n. 1366).

L'articolo 7 interviene in materia di possesso dei documenti di circolazione (articolo 180). Viene modificata la disposizione relativa all'obbligo del conducente di avere con sé la carta di circolazione, specificando la documentazione che il conducente deve detenere nelle more della definizione di situazioni transitorie (aggiornamenti, passaggi di proprietà, etc.) al fine di superare le incertezze causate dalla mancanza di uno specifico regime giuridico obbligatorio; la norma prevede infatti che quando sono in corso di definizione le situazioni transitorie, è sufficiente l'estratto dei documenti o la ricevuta sostitutiva dell'estratto; in caso di assenza dell'estratto o della ricevuta, è ammessa la carta di circolazione accompagnata da copia semplice dell'atto scritto, formato secondo le disposizioni vigenti, ricognitivo dei mutamenti (analoga disciplina è prevista dall'articolo 20 della proposta di legge Schullian n. 219).

L'articolo 8, infine, reca infine la clausola di invarianza finanziaria.

La proposta di legge Maccanti ed altri n. 1366, che consta di 17 articoli, prevede in primo luogo l'obbligatoria introduzione di specifiche caratteristiche costruttive e funzionali per alcune tipologie di veicoli.

In particolare, l'articolo 1 prevede che tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore destinati al trasporto di merci aventi almeno quattro ruote (categoria N), sono compresi anche sistemi per la guida assistita, mentre l'articolo 2, con riferimento ai veicoli a motore destinati al trasporto di persone aventi almeno quattro ruote (categoria M), dispone che tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali sia compreso anche un dispositivo di segnalazione acustica, all'interno dell'abitacolo, che si attiva in caso di mancato azionamento del freno di stazionamento a veicolo spento. Entrambi gli articoli prevedono il conse-

guente adeguamento, entro tre mesi, del regolamento di esecuzione ed attuazione.

L'articolo 3 modifica il codice della strada relativamente alle segnalazioni luminose (articolo 41), introducendo un periodo minimo di cinque secondi per la durata della luce semaforica gialla.

L'articolo 4 interviene sulla disciplina della guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope (articolo 187), eliminando ogni riferimento allo stato di alterazione psico-fisica derivante dall'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope nella configurazione della condotta ed individuando pertanto come oggetto di sanzione il semplice fatto di essersi posti alla guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. Sulla base della relazione illustrativa, tale intervento è volto a superare un'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; a seguito della modifica il reato si congiura rende al solo ricorrere della presenza di una sostanza stupefacente nel corpo del conducente.

L'articolo 5 modifica la norma relativa alle sanzioni amministrative per i veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa EE (articolo 207), introducendo la previsione che la mancata corresponsione della sanzione amministrativa dovuta, delle spese di trasporto e custodia entro novanta giorni dalla notifica del verbale di fermo amministrativo, comporti l'alienazione del veicolo secondo la normativa vigente; inoltre, 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.

L'articolo 6 interviene in materia di limiti di velocità (articolo 142). In particolare, a seguito delle modifiche introdotte, l'innalzamento del limite massimo di velocità a 150 km/h – già contemplato

per le autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, in relazione alle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato – viene stabilito direttamente dalla norma, anziché essere previsto come una facoltà per gli enti proprietari o ai concessionari. Sono fatti comunque salvi i fattori – intensità del traffico, condizioni atmosferiche prevalenti e dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio – che vanno tenuti in considerazione al fine di valutare la sussistenza delle condizioni per l'innalzamento del limite di velocità; viene invece meno il riferimento all'installazione degli appositi segnali.

L'articolo 7 prevede l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale, ai sensi del regolamento di attuazione del codice della strada (articolo 373, co. 2), 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, se impegnati nello svolgimento di attività istituzionali. Attualmente il regolamento – che dovrà essere adeguato alla nuova disposizione entro un mese – 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. Le società concessionarie sono tenute a dare attuazione alle modifiche previste dal comma 1.

Si interviene inoltre sulla definizione di autoveicoli ad uso speciale (articolo 54, co. 1, lett. g)) al fine di prevedere che sulle autoambulanze sia consentito il trasporto di un accompagnatore, se richiesto dalla persona soccorsa.

Tra i colori delle strisce di delimitazione degli stalli di sosta previsti dal regolamento di attuazione (che anche in tal caso dovrà essere adeguato entro un

me), viene infine aggiunto il colore rosso per gli stalli riservati alle autoambulanze.

Il comma 5 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 del Ministero dell'economia e delle finanze.

L'articolo 8 sopprime l'obbligo, per i veicoli a motore a quattro ruote che non siano dotati di luci di diurna, di utilizzare le luci di posizione, i proiettori anabbaglianti e, se prescritte, le luci della targa e le luci d'ingombro per la marcia fuori dei centri abitati durante il giorno; l'obbligo viene infatti limitato all'utilizzo delle luci di marcia diurna per i veicoli che ne sono dotati. Resta inalterata la disciplina per i ciclomotori, i motocicli, i tricicli e i quadricicli.

L'articolo 9 modifica la disciplina sulla patente (articolo 116) prevedendo che per la guida dei veicoli aventi una massa massima autorizzata non superiore a 7500 kg, progettati e costruiti per il trasporto e la raccolta di rifiuti, sia necessaria la titolarità della patente B anziché della patente C.

L'articolo 10 reca una modifica (articolo 190, co. 7) volta a consentire alle macchine per uso di persone invalide, se asservite da motore, di transitare sulle piste riservate ai velocipedisti in caso di necessità.

L'articolo 11 interviene sulla disciplina del cd. 'foglio rosa' (articolo 122, co. 6), prorogandone la validità – attualmente di sei mesi – di ulteriori tre mesi nel caso in cui le prove orali o quelle pratiche non si siano potute svolgere per cause non ascrivibili all'aspirante.

L'articolo 12 modifica la disposizione del codice della strada che disciplina la possibilità per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di affidare in concessione quinquennale ad imprese di autoriparazione le revisioni relative a veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t (articolo 80 co. 8), estendendo

l'applicabilità di tale disposizione anche alle revisioni dei veicoli a motore aventi massa a pieno carico superiore a 3,5 t, ove siano destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata. L'attuazione della norma è rimessa ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro trenta giorni.

L'articolo 13 interviene in materia di veicoli d'epoca o di interesse storico o collezionistico.

In primo luogo, la disciplina dei motoveicoli ed autoveicoli d'epoca viene estesa anche ai ciclomotori e alle macchine agricole e la disciplina dei motoveicoli ed autoveicoli di interesse storico e collezionistico viene estesa anche alle macchine agricole (articolo 60).

Viene dunque introdotta la classificazione come veicolo d'interesse storico o collezionistico delle macchine agricole la cui data di costruzione sia precedente di almeno 40 anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione; le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo, prevedendo il conseguente adeguamento entro un mese del regolamento esecuzione ed attuazione del codice della strada

Per ciò che concerne la revisione, si prevede che per i veicoli d'epoca o di interesse storico e collezionistico, essa sia disposta ogni 4 anni (articolo 80).

L'articolo 13 interviene inoltre in materia di esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche (articolo 63 della legge n. 342/2000), attualmente prevista per i veicoli ed i motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, che abbiano compiuto il trentesimo anno dalla costruzione. Tale esenzione viene estesa, a decorrere dal 1° gennaio 2019, agli autoveicoli, ai motoveicoli e ai ciclomotori di particolare interesse storico e collezionistico la cui data di costruzione sia precedente di almeno 20 anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. In caso di utilizzazione sulla pubblica strada, tali veicoli restano co-

munque assoggettati – come gli altri veicoli per cui è prevista l'esenzione – ad una tassa di circolazione forfettaria annua di « lire 50.000 per gli autoveicoli e di lire 20.000 per i motoveicoli ». Spetta agli 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) individuare i veicoli rientranti nell'ambito applicativo della nuova esenzione ed aggiornare annualmente tale determinazione. Nei predetti registri devono inoltre essere indicati i periodi di produzione dei veicoli.

Il comma 4 reca la norma di copertura finanziaria, prevedendo che ai relativi oneri, quantificati in 80 milioni di euro annui a decorrere dal 2019, si provvede mediante utilizzo delle risorse del Fondo speciale del Ministero dell'economia.

L'articolo 14 modifica la sanzione amministrativa pecuniaria in caso di violazione del divieto di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici ovvero di usare cuffie sonore (articolo 173, comma 3-bis), innalzandola ad un importo compreso tra euro 422 e euro 1697; l'attuale sanzione è compresa tra euro 161 ed euro 647 euro (sulla materia intervengono l'articolo 19 della proposta Schullian n. 219, l'articolo 6 della proposta Pagani n. 1113 e l'articolo 9 della proposta Scagliusi n. 1368).

L'articolo 15 inasprisce la disciplina sanzionatoria in caso di violazione dell'obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile (articolo 193).

In particolare, in caso di reiterazione della condotta di circolazione senza copertura assicurativa, sono introdotti il raddoppio della sanzione pecuniaria (pari per l'infrazione non reiterata ad una somma da euro 849 ad euro 3.396), e le sanzioni amministrative accessorie del fermo amministrativo del veicolo per quarantacinque giorni e della sospensione della patente per sessanta giorni.

Viene inoltre modificato, riducendolo significativamente, l'importo della riduzione delle sanzioni prevista dalla normativa vigente nel caso in cui l'assicurazione

del veicolo per la responsabilità verso i terzi sia comunque resa operante nei quindici giorni successivi alla scadenza del termine di pagamento del premio di assicurazione e nel caso in cui l'interessato, entro trenta giorni dalla contestazione della violazione provveda alla demolizione e alle formalità di radiazione del veicolo. Nei citati casi, la sanzione viene infatti ridotta non più « ad un quarto » ma « di un quarto ».

Si introduce infine una decurtazione di 5 punti della patente di guida per il caso di circolazione senza copertura assicurativa.

L'articolo 16 prevede un aumento delle sanzioni in alcune ipotesi di violazione del divieto di fermata e di sosta (articolo 158, co. 5).

In particolare la sanzione (attualmente pari ad una somma compresa tra euro 85 ed euro 334) viene elevata ad una somma compresa tra euro 161 ed euro 647 euro per la violazione del divieto di fermata e 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 invalide; sosta negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus o dei taxi; sosta nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici.

L'articolo 17 interviene in materia di disciplina delle macchine agricole.

In particolare, viene modificata la definizione di macchine agricole operatrici trainate (articolo 57, co. 2, lett. b)) al fine di estenderla alle macchine destinate al trasporto di prodotti inerenti all'operatività della macchina. La previsione che 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 (articolo 57, co. 3), viene inoltre estesa alle macchine agricole a cingoli in gomma.

Sono altresì modificate le disposizioni relative ai limiti di massa delle macchine agricole e il traino di macchine agricole (artt. 104 e 105).

Le modifiche concernono: l'aumento del limite di massa da 20 a 24 tonnellate

per le macchine agricole semoventi a tre o più assi; l'introduzione di una nuova disciplina sui limiti di massa delle macchine agricole trainate munite di pneumatici; la modifica della modalità di calcolo della massa massima per asse (distinguendo tra asse non motore e asse motore); l'aumento da 16 a 32 tonnellate del limite di massa per le macchine agricole semoventi cingolate; la definizione di un limite di carico unitario medio trasmesso dall'area d'impronta sulla strada (5 daN/cm²) e di carico massimo per rullo (2.250 kg) ed il contestuale innalzamento del limite di massa da 16 a 30 tonnellate per le macchine agricole trainate con cingoli in gomma e munite di timone rigido; l'aumento della lunghezza massima dei convogli agricoli (da 16,50 a 18 metri), con la contestuale introduzione di un limite di massa (44 tonnellate).

Passando all'esame delle altre proposte di legge, fa presente che la proposta di legge Brambilla ed altri n. 24 introduce il divieto di utilizzo di animali per la trazione di veicoli adibiti al servizio di piazza e per i servizi pubblici non di linea per il trasporto di persone (articolo 1).

A questo scopo sono abrogati l'articolo 70 del codice della strada (che disciplina appunto il servizio di piazza con veicoli a trazione animale o con slitte) e le disposizioni della legge n. 21 del 1992, relative all'utilizzo di veicoli a trazione animali avente per servizi pubblici non di linea (articolo 2 e 3).

Si prevede inoltre che entro un anno dall'entrata in vigore della legge, siano adeguati i regolamenti comunali, che possono prevedere la conversione delle licenze esistenti in licenze per carrozze a trazione elettrica (articolo 4).

Ad un decreto del Ministro della salute è rimessa la determinazione dei criteri per la dismissione e la ricollocazione degli animali utilizzati per la trazione di veicoli (articolo 5).

È infine prevista la copertura finanziaria, che autorizza una spesa complessiva di 400 mila euro per il biennio successivo all'entrata in vigore della legge.

La proposta di legge Gebhard ed altri n. 234 modifica l'articolo 41, del codice della strada, che ha ad oggetto le segnalazioni luminose, inserendo la previsione dell'accensione congiunta di rosso e giallo nei semafori con significato di preavviso di via libera (dunque prima del verde).

La proposta di legge Molteni n. 264 interviene in materia di protezioni per i conducenti e gli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli (articolo 171), aggiungendo al già previsto obbligo del casco, l'obbligo di indossare un abbigliamento tecnico protettivo.

La proposta di legge Comaroli ed altri n. 367 reca una modifica al codice della strada volta ad agevolare l'attraversamento della strada da parte dei soggetti portatori di *handicap*, e in particolare dei soggetti non vedenti (articolo 41, comma 5). In particolare, viene previsto che gli attraversamenti pedonali semaforizzati siano dotati di segnalazioni acustiche o tattili, eventualmente anche abbinata, e strutturati con un tipo di pavimentazione che agevoli l'individuazione delle segnalazioni medesime, al fine di agevolare la mobilità.

La proposta di legge Gusmeroli ed altri n. 777 interviene in materia di sicurezza nella circolazione delle biciclette (articolo 182), introducendo l'obbligo per i ciclisti di indossare e tenere debitamente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati.

In caso di inosservanza dell'obbligo, si applica una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 80 a euro 323. Quando il mancato uso del casco riguarda un minore, della violazione risponde chi esercita la potestà genitoriale o, in caso di minore trasportato, il conducente.

La proposta di legge Mulè ed altri n. 1245 modifica la disciplina della responsabilità solidale per le sanzioni amministrative pecuniarie derivanti da violazioni del codice della strada (articolo 196). Per il caso di locazione di veicolo senza conducente la modifica è volta ad escludere la responsabilità del proprietario o del locatore del veicolo (che attualmente, in base ad un'interpretazione giurisprudenziale, rispondono solidalmente al loca-

tario, oltre che all'autore della violazione). La proposta prevede infatti che il locatario risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione.

Ricorda, infine, che alle proposte di legge è altresì abbinata la petizione n. 83, che, proponendo l'abrogazione ovvero la modifica di articoli del codice della strada e del relativo regolamento di attuazione, richiede interventi in materia di rallentatori di velocità, di contestazione e notificazione delle violazioni al codice della strada, di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli, di dispositivi retroriflettenti, di segnaletica orizzontale, di introduzione di incentivi a favore di chi segnala le irregolarità relative alla sicu-

rezza della circolazione stradale, di ordine di precedenza nelle intersezioni a rotatoria, di patente a punti, di circolazione dei veicoli immatricolati all'estero.

Diego DE LORENZIS, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.40.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.40 alle 14.50.