

N. 731-1588-A

CAMERA DEI DEPUTATI

PROPOSTA DI LEGGE

n. 731, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**VELO, META, MAURI, AMODDIO, CARDINALE, CIMBRO,
D'INCECCO, ERMINI, FIANO, MARANTELLI, PORTA**

Delega al Governo per la riforma del codice della strada,
di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Presentata l'11 aprile 2013

E

DISEGNO DI LEGGE

n. 1588

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(LUIPI)

Delega al Governo per la riforma del codice della strada

Presentato il 17 settembre 2013

(Relatore: **GANDOLFI**)

NOTA: La IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni), il 24 settembre 2014, ha deliberato di riferire favorevolmente sul testo unificato dei progetti di legge nn. 731 e 1588. In pari data, la Commissione ha chiesto di essere autorizzata a riferire oralmente. Per il testo dei progetti di legge si vedano i relativi stampati.

PARERE DEL COMITATO PER LA LEGISLAZIONE

Il Comitato per la legislazione,

esaminato, per i profili di competenza, il testo unificato dei progetti di legge n. 731 Velo e altri e n.1588 Governo, recante « Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 », quale risultante dagli emendamenti approvati dalla Commissione, e rilevato che:

sotto il profilo dell'omogeneità di contenuto:

esso presenta un contenuto omogeneo, in quanto reca disposizioni unicamente volte a conferire una delega al Governo per la riforma del codice della strada, nonché un'autorizzazione alla delegificazione finalizzata alla disciplina dei procedimenti amministrativi in relazione a singoli aspetti, puntualmente indicati, nella materia della circolazione dei veicoli a motore;

sotto il profilo dei rapporti con la normativa vigente:

in relazione alle procedure di delega, il provvedimento contiene previsioni che formano oggetto di apprezzamento da parte del Comitato, in quanto idonee ad intensificare il rapporto tra Parlamento e Governo in fase di attuazione delle deleghe: si evidenzia, in particolare, la previsione del meccanismo del « doppio parere parlamentare » sugli schemi di decreti legislativi, contenuta all'articolo 1, commi 3 e 4. Con riferimento, invece, alla formulazione dei principi e criteri direttivi cui il Governo si deve attenere nell'esercizio della delega ad esso conferita, il testo unificato, all'articolo 2, comma 1, lettere c), g-bis), g-ter) e r), sembra limitarsi ad indicare l'oggetto della delega, senza specificare compiutamente i criteri per la sua attuazione, mentre, alle lettere l) e p), indica principi e criteri direttivi eccessivamente generici;

sul piano dei rapporti con le fonti subordinate:

il progetto di legge, all'articolo 2, comma 2, reca un'autorizzazione alla delegificazione che si discosta da quella delineata dall'articolo 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988, per i regolamenti di delegificazione, in quanto non indica né le norme generali regolatrici della materia, né le disposizioni da abrogare con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti, limitandosi a indicare gli oggetti e, talora, le finalità degli adottandi decreti di delegificazione e precisando, al successivo comma 3, che « i regolamenti [di delegificazione] individuano espressamente le norme di legge vigenti nelle materie da essi disciplinate, di cui dispongono l'abrogazione, con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti medesimi »;

inoltre, all'articolo 2, comma 1, lettera o), nell'ambito dei principi e criteri direttivi per la delega, il progetto di legge è finalizzato ad attribuire al Ministero della salute il compito di adottare « linee guida cogenti » in rapporto all'accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento e il rinnovo della patente: ciò

sembra attribuire carattere di obbligatorietà ad uno strumento tipicamente di indirizzo, quale quello delle linee guida. In alternativa, potrebbe valutarsi l'opportunità di demandare al Ministro della salute la facoltà di adottare un proprio regolamento in materia;

ritiene che, per la conformità ai parametri stabiliti dall'articolo 16-bis del Regolamento, debba essere rispettata la seguente condizione:

sotto il profilo dell'efficacia del testo per la semplificazione e il riordinamento della legislazione vigente:

per quanto detto in premessa, si provveda alla riformulazione delle disposizioni contenute all'articolo 2, comma 2, al fine di renderle conformi al modello di delegificazione delineato dall'articolo 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988.

Il Comitato osserva altresì quanto segue:

sotto il profilo dell'efficacia del testo per la semplificazione e il riordinamento della legislazione vigente:

all'articolo 2, comma 1 – ove si indicano i principi e i criteri direttivi cui il Governo dovrà attenersi nell'esercizio della delega per la riforma del codice della strada conferitagli ai sensi dell'articolo 1 – si dovrebbero meglio esplicitare i principi e criteri direttivi, distinguendoli conseguentemente dall'oggetto della delega medesima, contenuti alle lettere *c)*, *g-bis)*, *g-ter)* e *r)*;

all'articolo 2, comma 2, lettera *o)*, si dovrebbe espungere l'aggettivo « *cogenti* » che, riferito alla « *linee guida* » che il Ministero della salute è chiamato a predisporre, sembra attribuire carattere di obbligatorietà ad uno strumento tipicamente di indirizzo, quale quello delle linee guida *o*, alternativamente, valutare l'opportunità di demandare al Ministro della salute la facoltà di adottare un proprio regolamento in materia;

sotto il profilo della chiarezza e della proprietà della formulazione:

all'articolo 2, comma 1, lettere *l)* e *p)*, si dovrebbero maggiormente specificare i principi e criteri direttivi ivi contenuti.

PARERE DELLA I COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI)

La I Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il testo unificato dei progetti di legge n. 731 Velo e altri e n. 1588 Governo, recante « Delega al

Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 », quale risultante dagli emendamenti approvati dalla Commissione;

considerato che il provvedimento in esame reca prevalentemente disposizioni in tema di sicurezza stradale, riconducibile, sulla base della giurisprudenza costituzionale (sentenze n. 428 del 2004 e n. 9 del 2009), alla competenza esclusiva dello Stato in materia di ordine pubblico e sicurezza ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera *h*), della Costituzione;

considerato, altresì, che, per quanto concerne la disciplina delle sanzioni amministrative per le infrazioni al codice della strada, si applica il principio generale secondo cui la competenza a dettare la disciplina sanzionatoria rientra in quella a porre i precetti della cui violazione si tratta (sentenza n. 428 del 2004; nello stesso senso, *ex multis*, sentenze n. 106 del 2006, n. 384 del 2005, n. 50 del 2005; n. 12 del 2004) e tenuto conto che, per le successive fasi contenziose, amministrativa e giurisdizionale, viene in rilievo la competenza statale esclusiva nelle materie della giustizia amministrativa e della giurisdizione, di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera *l*), della Costituzione (sentenza n. 428 del 2004);

ricordato altresì che la lettera *i*) del comma 1 dell'articolo 2 reca, tra i principi e criteri direttivi di delega, la « revisione della disciplina sanzionatoria, anche modificando l'entità delle sanzioni, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione », in particolare prevedendo determinate misure;

ricordato altresì che, in tale ambito, il principio di delega di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *i*), numero 2-*bis*) attribuisce al Governo la valutazione riguardo l'individuazione, nei casi di omicidio colposo con violazione delle norme sulla circolazione stradale, « anche in coerenza con eventuali modifiche del codice penale che introducano il reato di omicidio stradale » delle tipologie di violazione ovvero delle condizioni del conducente che comportino le sanzioni amministrative accessorie della revoca della patente e dell'inibizione alla guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato;

evidenziato che, riguardo alla determinatezza dei principi e criteri direttivi alla base della delega legislativa ai sensi dell'articolo 76 della Costituzione, la Corte costituzionale ha sancito, nell'ampia giurisprudenza sul punto (*ex multis* sentenze n. 128 del 1986, n. 224 del 1990, n. 53 del 1997, n. 49 del 1999, n. 98 del 2008) che la varietà delle materie riguardo alle quali si può ricorrere alla delega legislativa comporta che non è possibile « enucleare una nozione rigida valevole per tutte le ipotesi di principi e criteri direttivi » e che il « livello di specificazione dei principi e criteri direttivi può essere in concreto diverso caso a caso, anche in relazione alle caratteristiche della materia e della disciplina su cui la legge delegata incide »;

ricordato peraltro che, per quanto attiene, in particolare, alle norme sanzionatorie, in varie occasioni la Corte costituzionale ha auspicato che il legislatore, ove conferisca deleghe ampie, adotti, per

quanto riguarda in particolare il ricorso alla sanzione penale, al cui proposito « è opportuno il massimo di chiarezza e certezza », « criteri configurati in modo più preciso »;

sottolineato altresì che, in relazione alla valutazione attribuita al Governo, viene in rilievo il principio di ragionevolezza cui il legislatore è chiamato ad attenersi alla luce delle numerose sentenze in cui la Corte costituzionale ha richiamato l'esigenza, fondata sull'articolo 3 della Costituzione, che la pena sia proporzionata al disvalore del fatto illecito commesso, in modo che il sistema sanzionatorio adempia nel contempo alla funzione di difesa sociale ed a quella di tutela delle posizioni individuali ed ha altresì sancito che le valutazioni all'uopo necessarie rientrano nell'ambito del potere discrezionale del legislatore, il cui esercizio può essere censurato, sotto il profilo della legittimità costituzionale, soltanto nei casi in cui non sia stato rispettato il limite della ragionevolezza« (*ex multis* sentenze n. 409 del 1989 e nn. 343 e 422 del 1993);

rilevato, con riferimento all'articolo 2, comma 2, che prevede l'adozione di regolamenti di delegificazione che « l'articolo 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988 nel disciplinare in via generale l'istituto per la delegificazione, prevede che le leggi della Repubblica possano autorizzare l'esercizio della potestà regolamentare del Governo, determinando nel contempo le norme generali regolatrici della materia e disponendo direttamente l'abrogazione delle norme vigenti con effetto dall'entrata in vigore delle norme regolamentari »;

considerata la necessità di integrare la disposizione in materia di delegificazione con la previsione delle « norme regolatrici delle materie che vengono delegificate », nonché con l'indicazione delle specifiche disposizioni di legge da abrogare con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di delegificazione;

ricordato che il Comitato permanente per i pareri della I Commissione Affari costituzionali nel parere reso nella XVI Legislatura, nella seduta del 18 luglio 2012, relativamente alle disposizioni di contenuto analogo di cui alla proposta di legge n. 4662, aveva approvato un parere con una condizione in tal senso,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

all'articolo 2, comma 2, appare necessario — come previsto dall'articolo 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988 — prevedere le norme generali regolatrici delle materie che vengono delegificate nonché indicare le specifiche disposizioni di legge da abrogare con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di delegificazione;

e con la seguente osservazione:

con riferimento alla delega legislativa disposta, in via generale, per la revisione della disciplina sanzionatoria e, in modo particolare, con riferimento all'articolo 2, comma 1, lettera *i*), numero *2-bis*), si evidenzia l'opportunità di tenere conto di quanto evidenziato in più occasioni dalla Corte costituzionale riguardo all'esigenza che il legislatore, ove conferisca deleghe ampie, adotti, « criteri configurati in modo più preciso » per quanto riguarda in particolare il ricorso alla sanzione penale (al cui proposito è « opportuno vi siano il massimo di chiarezza e certezza »).

PARERE DELLA II COMMISSIONE PERMANENTE (GIUSTIZIA)

La II Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il testo unificato dei progetti di legge n. 731 Velo e altri e n. 1588 Governo, recante « Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 », quale risultante dagli emendamenti approvati dalla Commissione;

rilevato che:

a) in considerazione dell'ampia rilevanza dei profili sanzionatori contenuti nei principi di delega, appare necessario che gli schemi di decreto legislativo adottati ai sensi dell'articolo 1 del provvedimento siano trasmessi anche alla Commissione Giustizia per l'espressione del parere;

b) il principio di delega di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *i*), numero *2-bis*), prevede « nel caso in cui il conducente cagioni la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, la definizione, anche in coerenza con eventuali modifiche del codice penale che introducano il reato di "omicidio stradale", delle condizioni del conducente stesso ovvero delle tipologie di violazioni in presenza delle quali saranno previste le sanzioni amministrative accessorie della revoca della patente e dell'inibizione alla guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato »;

c) appare necessario rendere tale principio di delega maggiormente preciso e dettagliato: inserendo il riferimento anche alla disciplina della circolazione dei natanti; sopprimendo l'inciso « anche in coerenza con eventuali modifiche del codice penale che introducano il reato di omicidio stradale », dal momento che esso costituisce un elemento di indeterminatezza nel criterio di delega e tenuto conto che, comunque, la fattispecie è già disciplinata dall'articolo 589 del codice penale come aggravante dell'omicidio colposo; facendo riferimento, nel definire i presupposti di applicazione della sanzione accessoria della revoca della patente, al concetto di « grado di colpevolezza » e alla

tipologia di violazioni amministrative; limitando l'applicazione dell'inibizione alla guida a tempo indeterminato sul territorio nazionale alle sole ipotesi dell'articolo 589, terzo e quarto comma, del codice penale (soggetto in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope);

d) dopo l'articolo 2, comma 1, lettera i), numero 2-*bis*), appare opportuno inserire un ulteriore principio di delega che disponga la revisione dell'articolo 187, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992 (codice della strada) nel senso di prevedere che l'alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti sia determinata con la massima precisione e certezza, come esistente al momento dell'infrazione, anche ai fini dell'integrazione delle condotte di cui all'articolo 589, terzo comma, del codice penale;

e) l'articolo 2, comma 1, lettera i), numero 6), prevede, quale criterio di delega, « la semplificazione e trasparenza dei procedimenti per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, nonché delle misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida »;

f) appare opportuno precisare a quali misure cautelari si riferisca predetto criterio di delega;

g) il criterio di delega di cui all'articolo 2, comma 1, lettera l), prevede la « revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, ai fini della semplificazione della procedura, dell'alleggerimento degli oneri amministrativi a carico dei cittadini e dell'eliminazione di duplicazioni, individuando, eventualmente, ambiti di competenza a conoscere diversi in relazione ai motivi di legittimità e di merito »;

h) al fine di coordinare il sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali e di realizzare effettivamente la finalità di semplificazione prevista dal successivo criterio di delega di cui alla lettera m), appare opportuno precisare che la differenziazione degli ambiti di competenza a conoscere in relazione ai motivi di legittimità e di merito debba avvenire tra autorità amministrativa e autorità giudiziaria;

i) all'articolo 2, comma 1, lettera m), che introduce un principio di delega volto a semplificare le procedure previste per il ricorso al prefetto, appare opportuno sopprimere il numero 2), che prevede l'eliminazione dell'obbligo di procedere all'audizione dell'interessato che ne abbia fatto richiesta,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 1, comma 2, sia previsto che gli schemi di decreto legislativo di cui all'articolo 1 siano sottoposti anche al parere della Commissione Giustizia;

2) il principio di delega di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *i*), numero *2-bis*), sia riformulato come segue: « nel caso in cui il conducente cagioni la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione di veicoli o natanti, definire il grado di colpevolezza dell'autore del fatto o la tipologia delle violazioni amministrative in relazione alle quali è prevista la sanzione accessoria della revoca della patente; prevedere altresì che l'inibizione alla guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato sia applicabile nei soli casi di cui all'articolo 589, terzo e quarto comma, del codice penale. »;

3) dopo l'articolo 2, comma 1, lettera *i*), dopo il numero *2-bis*) sia inserito il seguente:

2-ter) la revisione dell'articolo 187, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992 (codice della strada) nel senso di prevedere che l'alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti sia determinata con la massima precisione e certezza, come esistente al momento dell'infrazione, anche ai fini dell'integrazione delle condotte di cui all'articolo 589, terzo comma, del codice penale;

4) all'articolo 2, comma 1, lettera *i*), numero 6), sia precisato il riferimento ivi previsto alle « misure cautelari »;

5) all'articolo 2, comma 1, lettera *l*), sia precisato che la differenziazione degli ambiti di competenza a conoscere in relazione ai motivi di legittimità e di merito debba avvenire tra autorità amministrativa e autorità giudiziaria;

6) all'articolo 2, comma 1, lettera *m*), sia soppresso il numero 2).

PARERE DELLA VII COMMISSIONE PERMANENTE

(CULTURA, SCIENZA E ISTRUZIONE)

NULLA OSTA

PARERE DELLA VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI)

La VIII Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il testo unificato dei progetti di legge n. 731 Velo e n. 1588 Governo, recante « Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 », quale risultante dagli emendamenti approvati dalla Commissione;

rilevato che tra i principi e i criteri direttivi indicati nell'articolo 2, comma 1, alcuni sono strettamente connessi alle tematiche ambientali e di tutela del paesaggio e dei sistemi locali di competenza della Commissione VIII visto il grande legame che intercorre tra l'ambiente e i sistemi di mobilità e l'interesse a favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile;

sottolineato che la mobilità urbana ed extraurbana costituisce certamente una fonte rilevante di pressione sull'ambiente, sulle risorse naturali e sul paesaggio, ma può essere declinata in maniera più sostenibile soprattutto per effetto delle politiche di miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano con particolare riferimento all'utenza vulnerabile;

richiamata l'attenzione per i criteri di delega che prevedono l'aggiornamento delle disposizioni sulla progettazione dello spazio stradale e della segnaletica attraverso, tra l'altro, la previsione di linee di indirizzo da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani, nonché per i criteri atti a ridurre l'uso della segnaletica stradale secondo principi di semplificazione e organicità, assicurando il perseguimento degli obiettivi di visibilità e risparmio energetico, tenendo conto delle diverse tipologie di utenza, in particolare di quella ciclistica, e predisponendo una segnaletica dedicata all'utenza vulnerabile, al fine di garantirne la sicurezza;

considerato che vari tra gli indirizzi proposti tendono a rafforzare il ruolo e la sicurezza della mobilità sostenibile, soprattutto nelle aree urbane e con particolare attenzione alle condizioni dell'utenza vulnerabile; in tal senso si rileva come particolarmente innovativo il richiamo ai concetti già in uso in altri Paesi europei relativamente alla moderazione del traffico e al concetto di spazio condiviso;

sottolineata l'esigenza di tener insieme gli obiettivi di sicurezza stradale con la tutela dell'ambiente e dei territori, introducendo norme relative alle strade alberate in particolare tutelando le caratteristiche e gli elementi paesaggistici e assegnando priorità alle strade storiche o di particolare pregio paesaggistico quali definite all'interno dei piani regionali di tutela del paesaggio — definizione, vincoli, protezioni, fasce di rispetto — ed alla loro corretta gestione superando l'attuale approccio, che consiste esclusivamente nel tagliare gli alberi, provocando danni paesaggistici gravi e permanenti, e studiando nuove soluzioni in cui gli alberi possano, tra le altre cose, aumentare la sicurezza e ridurre l'inquinamento acustico delle strade,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere che il codice della strada rechi:

a) la definizione delle alberate stradali nelle fasce di pertinenza e di rispetto, tramite la loro definizione, al pari di altri elementi stradali come le banchine o gli spartitraffico;

b) la possibilità di conservazione degli alberi e delle siepi nelle fasce di pertinenza e di rispetto delle strade modulando i divieti in relazione alla categorie delle stesse;

c) deroghe alle distanze minime per realizzare opere di ingegneria naturalistica con uso di alberi e siepi per la protezione delle strade o per costruire barriere naturali antirumore e antinquinamento al posto delle barriere artificiali;

d) obblighi di piantamento di alberi e siepi nelle aree di servizio e sosta;

e) regole precise per la corretta gestione e protezione delle alberate esistenti, anche in relazione alle manutenzioni ordinarie e straordinarie delle strade.

PARERE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE

(ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO)

La X Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il testo unificato dei progetti di legge n. 731 Velo e altri e n. 1588 Governo, recante « Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 », quale risultante dagli emendamenti approvati dalla Commissione;

esprimendo una complessiva condivisione sulla finalità di riformare il codice della strada secondo criteri di coerenza e di armonizzazione con le norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali, rafforzando le misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale, all'ammodernamento delle disposizioni concernenti la progettazione dello spazio stradale e della segnaletica nonché alle misure di controllo e all'ammodernamento dell'apparato sanzionatorio,

delibera di esprimere

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

valuti la Commissione di merito l'opportunità che il Governo, prima della predisposizione dei decreti legislativi recanti attuazione della delega di cui alla presente legge, svolga una consultazione pubblica, eventualmente telematica, finalizzata a recepire valutazioni e/o suggerimenti avanzati dall'utenza.

PARERE DELLA XII COMMISSIONE PERMANENTE
(AFFARI SOCIALI)

La XII Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il testo unificato dei progetti di legge n. 731 Velo e altri e n. 1588 Governo, recante « Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 », quale risultante dagli emendamenti approvati dalla Commissione;

preso atto dei contenuti della delega al Governo prevista dal provvedimento in oggetto;

apprezzate in particolare le previsioni in materia di sicurezza, di progettazione e regolazione della circolazione sulla base delle esigenze dell'utenza stradale più vulnerabile;

giudicate positivamente anche le previsioni relative alla semplificazione e alla razionalizzazione delle autorizzazioni in merito ai requisiti sanitari per la guida, nonché le disposizioni relative alle facilitazioni alla circolazione per i mezzi di servizio medico,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, lettera o), valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere che le linee guida che il Ministero della salute deve adottare tengano conto delle nuove indicazioni in termini di requisiti di idoneità psicofisica per l'autorizzazione alla guida contenute nella recente direttiva europea 2014/85/UE, alla quale l'Italia è tenuta ad adeguarsi entro il 2015;

b) all'articolo 2, comma 1, valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere un ulteriore criterio direttivo per delegare il Governo ad adeguare la terminologia utilizzata nell'attuale codice della strada per definire le categorie di soggetti portatori di disabilità, sostituendo la locuzione « mutilati e minorati fisici » con la più aggiornata definizione di « soggetti con invalidità », armonizzandola così con quanto previsto dall'articolo 25 del decreto-legge n. 90 del 2014. Tale criterio direttivo dovrebbe altresì prevedere l'inclusione delle persone dializzate, trapiantate di rene e degli invalidi stabilizzati nella esenzione dalla sottoposizione alla Commissione medica locale (CMO), con conseguente validità quinquennale della patente.

PARERE DELLA XIII COMMISSIONE PERMANENTE
(AGRICOLTURA)

La XIII Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il testo unificato dei progetti di legge n. 731 Velo e altri e n. 1588 Governo, recante « Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 », quale risultante dagli emendamenti approvati dalla Commissione;

premesso che:

l'articolo 1 delega il Governo ad adottare disposizioni legislative per la revisione e il riordino della disciplina del codice della strada, informate ai principi e criteri direttivi indicati all'articolo 2, comma 1, tra i quali è indicato il principio di semplificazione amministrativa;

l'articolo 2, comma 2, autorizza il Governo ad adottare regolamenti di semplificazione in alcune materie, tra le quali la classificazione e l'impiego dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, anche con riguardo alle macchine agricole e operatrici, in relazione alla disciplina europea in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino, e alla loro circolazione su strada; coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente normativa dell'Unione europea in materia di macchine,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

si segnala la necessità di riordinare la normativa in materia di utilizzo delle macchine agricole, improntandola a criteri di chiarezza e semplificazione sul piano normativo e amministrativo, eliminando contraddizioni, sovrapposizioni e differenziazioni nella formazione degli operatori e mantenendo l'obiettivo di tutelarne la sicurezza nei luoghi di lavoro;

si preveda la possibilità di autorizzare i comuni rurali a bassa densità abitativa all'utilizzo delle vetture immatricolate ad uso proprio per il trasporto degli alunni della scuola dell'obbligo.

PARERE DELLA XIV COMMISSIONE PERMANENTE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA COMMISSIONE PARLAMENTARE PER LE QUESTIONI REGIONALI

La Commissione parlamentare per le questioni regionali,

esaminato, per i profili di competenza, il testo unificato dei progetti di legge C. 731 Velo e altri e C.1588 Governo, recante « Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 », quale risultante dagli emendamenti approvati dalla Commissione;

rilevato che:

il provvedimento reca prevalentemente disposizioni in materia di sicurezza stradale, che la giurisprudenza costituzionale riconduce alla competenza esclusiva dello Stato in materia di ordine pubblico e sicurezza (articolo 117, secondo comma, lettera *h*), della Costituzione) (sentenze n. 428 del 2004 e n. 9 del 2009); quanto alla disciplina delle sanzioni amministrative per le infrazioni al codice della strada, si applica il principio generale secondo cui la competenza a stabilire le sanzioni rientra in quella a porre i precetti la cui violazione viene sanzionata (sentenza n. 428 del 2004); per le successive fasi contenziose, amministrativa e giurisdizionale, viene in rilievo la competenza legislativa esclusiva dello Stato nelle materie della giustizia amministrativa e della giurisdizione (articolo 117, secondo comma, lettera *l*), della Costituzione);

sugli schemi dei decreti legislativi per il riordino della disciplina del codice della strada, come pure sugli schemi degli eventuali decreti legislativi integrativi e correttivi, è previsto il parere della Conferenza unificata (articolo 1, comma 1; articolo 3, comma 1);

tra i criteri direttivi che il Governo è chiamato a seguire nell'esercizio della delega legislativa per il riordino della disciplina del codice della strada c'è quello della riorganizzazione del codice della strada secondo criteri di coerenza e di armonizzazione, tra l'altro, con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare attenzione ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade [articolo 2, comma 1, lettera *a*)];

tra i medesimi criteri direttivi c'è altresì quello del « riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale, anche al fine di rendere più efficiente la mobilità, con la previsione, per ciascun livello di governo territoriale, di un unico strumento di programmazione e con l'introduzione di adeguate modalità di raccordo e coordinamento tra strumenti di pianificazione relativi a livelli territoriali diversi, nonché con la previsione di meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti, anche attraverso l'esclusione dai finanziamenti eventualmente previsti dai piani sovraordinati » [articolo 2, comma 1, lettera *f*)];

sempre tra i criteri direttivi, l'articolo 2, comma 1, lettera *p*), indica quello della « revisione dei soggetti abilitati all'accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento della patente, prevedendo l'esclusione dei medici in quiescenza »: in sede di tale revisione potrebbe essere opportuno includere tra i soggetti abilitati anche i medici di base dei soggetti richiedenti, i quali sono coloro che meglio sono in grado di giudicare dell'idoneità alla guida dei singoli individui, in quanto ne conoscono lo stato di salute e le caratteristiche attitudinali,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) si valuti l'opportunità di riformulare l'articolo 2, comma 1, lettera *f*), al fine di chiarire che si intende prevedere uno strumento di programmazione della mobilità unico « per ciascun ente territoriale competente per il proprio livello di governo » (vale a dire per ogni regione e per ogni ente locale), e non, invece, uno strumento unico « per ciascun livello di governo »;

b) all'articolo 2, comma 1, lettera *p*), si valuti l'opportunità di prevedere che, tra i soggetti abilitati all'accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento (o il rinnovo) della patente, siano inclusi, per le ragioni chiarite nelle premesse, anche i medici di base dei soggetti richiedenti, la cui organizzazione compete alle regioni nell'ambito del servizio sanitario.

TESTO UNIFICATO
DELLA COMMISSIONE

**Delega al Governo per la riforma del
codice della strada, di cui al decreto
legislativo 30 aprile 1992, n. 285.**

ART. 1.

*(Delega al Governo per la riforma del
codice della strada, di cui al decreto legi-
slativo 30 aprile 1992, n. 285).*

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per la semplificazione e la pubblica amministrazione, dell'interno, della giustizia e, per i profili di competenza, con gli altri Ministri interessati, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, e nel rispetto della procedura di cui ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni intese a rivedere e riordinare la disciplina del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di seguito denominato « codice della strada », apportandovi le modifiche necessarie in conformità ai principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2 della presente legge.

2. Entro sette mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo trasmette gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

3. Ciascuna delle Commissioni parlamentari di cui al comma 2 esprime il proprio parere entro sessanta giorni dall'assegnazione, indicando specificamente eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 2.

4. Il Governo, entro i successivi trenta giorni, esaminati i pareri di cui al comma 3, ritrasmette alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, il testo per il parere definitivo delle Commissioni parlamentari, che deve essere espresso entro trenta giorni dall'assegnazione.

ART. 2.

(Principi e criteri direttivi).

1. Al fine di conseguire gli obiettivi della tutela della sicurezza stradale, dell'efficienza nell'organizzazione e della semplificazione delle procedure, nonché della razionalizzazione, proporzionalità ed efficacia degli istituti sanzionatori, i decreti legislativi di cui all'articolo 1, conformandosi ai principi di delegificazione e semplificazione, informano le disposizioni del codice della strada e della disciplina applicativa in materia di regolazione dell'uso degli spazi fruibili per la mobilità stradale, di circolazione negli ambiti urbani, di norme di comportamento e relative sanzioni al principio di garanzia della sicurezza di tutti gli utenti della strada, in particolare di quelli maggiormente vulnerabili, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di coerenza e di armonizzazione con le norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali, nonché con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade;

b) conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea;

c) semplificazione del testo del codice della strada, orientandolo alla disciplina dei comportamenti degli utenti della

strada, alle conseguenti previsioni sanzionatorie e alla regolazione dello spazio stradale e del suo utilizzo;

d) revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano, con particolare riferimento all'utenza vulnerabile, quali bambini, disabili, anziani, pedoni, ciclisti, utilizzatori di ciclomotore e motociclo e tutti coloro che meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulla strada, prevenendo:

1) misure per la tutela dell'utenza vulnerabile, idonee a limitare, attraverso prescrizioni comportamentali e relative sanzioni nonché attraverso regole di progettazione stradale, comportamenti pericolosi verso terzi, in particolare nelle aree urbane e ovunque vi siano condizioni di promiscuità delle diverse tipologie di utenza, anche attraverso la riduzione dei limiti di velocità;

2) l'obbligo per gli enti proprietari di rivedere i limiti di velocità delle strade extraurbane, secondo criteri di ragionevolezza, al fine di adeguarli alle reali esigenze di sicurezza della circolazione;

3) disposizioni in tema di pianificazione della viabilità e disciplina della circolazione tali da incentivare la mobilità ciclistica e pedonale, con particolare riguardo alla sicurezza;

4) il rafforzamento delle disposizioni che favoriscono la circolazione e la sicurezza del trasporto pubblico e l'interconnessione tra questo e le altre modalità di trasporto;

5) disposizioni che migliorino la sicurezza della circolazione di biciclette, ciclomotori e motoveicoli, con particolare attenzione ai ciclisti di età inferiore agli anni quattordici;

6) una specifica disciplina per l'ambito urbano, che recepisca le principali innovazioni introdotte in altri Stati europei per la sicurezza dell'utenza vulnerabile;

bile, con particolare riferimento ai concetti di « spazio condiviso », « zona d'incontro » e « principio di prudenza », che assegnano la precedenza agli utenti vulnerabili e assicurano la coesistenza delle funzioni residenziali e commerciali con quelle di mobilità, prevedendo altresì disposizioni che favoriscano l'accesso delle biciclette, dei ciclomotori e dei motocicli alle corsie riservate ai mezzi pubblici;

7) la definizione, nella classificazione dei veicoli, della bicicletta e di veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e di persone, nonché l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'identificazione delle biciclette, attraverso l'apposizione facoltativa di un numero identificativo del telaio e l'annotazione dello stesso nel sistema informativo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale;

8) disposizioni in tema di classificazione delle motoslitte e disciplina delle relative caratteristiche costruttive e funzionali, nonché disciplina della loro circolazione su strada attraverso la previsione di un apposito contrassegno identificativo, di documenti di circolazione e di guida e di obblighi assicurativi per la responsabilità civile verso terzi;

9) l'aggiornamento delle disposizioni concernenti la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, consentendo l'accesso di motocicli di cilindrata non inferiore a 120 centimetri cubici, se guidati da conducenti maggiorenni;

e) aggiornamento e ammodernamento delle disposizioni concernenti la progettazione dello spazio stradale e della segnaletica, in particolare prevedendo:

1) il riassetto della disciplina concernente la classificazione, la costruzione e la tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e delle diramazioni, nonché la pubblicità e ogni forma di occupazione del suolo stradale, finalizzato in particolare al miglioramento delle con-

dizioni di sicurezza da offrire agli utenti della strada;

2) disposizioni miranti alla limitazione della presenza ai bordi della carreggiata di ostacoli fissi artificiali, quali i supporti della segnaletica commerciale e stradale e delle barriere di sicurezza, al fine di ridurre le condizioni di pericolo per ciclomotori e motoveicoli;

3) l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale, linee di indirizzo destinate agli enti proprietari delle strade, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani che migliorino la sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote, dei pedoni e, in generale, dell'utenza vulnerabile;

4) criteri atti alla riduzione dell'uso della segnaletica stradale e all'aggiornamento della stessa secondo principi di semplificazione e di organicità, assicurando il perseguimento degli obiettivi di visibilità e risparmio energetico, tenendo conto delle diverse tipologie di utenza, in particolare di quella ciclistica, e predisponendo una segnaletica dedicata all'utenza vulnerabile, al fine di garantirne la sicurezza;

f) riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della circolazione e della sicurezza stradale, anche al fine di rendere più efficiente la mobilità, con la previsione di un unico strumento di programmazione per ciascun ente territoriale competente, per il proprio livello di governo, e con l'introduzione di adeguate modalità di raccordo e coordinamento tra strumenti di pianificazione relativi a livelli territoriali diversi, nonché con la previsione di meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti, anche attraverso l'esclusione dai finanziamenti eventualmente previsti dai piani sovraordinati;

g) riordino delle disposizioni riguardanti l'espletamento dei servizi di polizia

stradale e le relative abilitazioni, mediante la specializzazione delle funzioni svolte dalle diverse forze alle quali spetta l'espletamento dei suddetti servizi, nonché il potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari, compresi quelli autostradali, e delle condizioni di particolare necessità e urgenza a cui può essere connessa l'attivazione dei predetti servizi ausiliari; creazione di una banca di dati unica relativa alle infrazioni stradali, condivisa da tutti gli organi che svolgono compiti di polizia stradale;

h) introduzione di specifiche misure che rafforzino i controlli sulle attività di revisione dei veicoli e di consulenza automobilistica;

i) introduzione di disposizioni volte ad assicurare l'efficacia dei controlli nelle aree aperte ad uso pubblico e in particolare nelle strade comprese nelle aree dei porti, degli aeroporti, degli autoporti, delle università, degli ospedali, dei cimiteri, dei mercati, nonché nelle altre aree demaniali o private aperte al pubblico transito e alla sosta;

l) introduzione di disposizioni volte a favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici idonei a rilevare, anche attraverso il collegamento automatico con l'archivio nazionale dei veicoli, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché con gli altri enti e organismi pubblici competenti, l'inosservanza delle disposizioni in materia di circolazione dei veicoli, con particolare riferimento alla circolazione in aree o in condizioni sensibili sotto il profilo sanitario e ambientale, alla correttezza della condotta di guida, al rispetto dei limiti di velocità in aree ad alta incidentalità, alle prescrizioni relative al trasporto di merci pericolose, alla tracciabilità dei veicoli per il trasporto di merci anche al fine di contrastare pratiche di cabotaggio illegale, nonché alla massa complessiva a pieno carico dei veicoli stessi, anche al fine di verificare e sanzionare la responsabilità del conducente per danneggiamento della

sede stradale in occasione di circolazione con eccesso di carico;

m) introduzione di disposizioni volte a favorire la più ampia accessibilità e fruibilità attraverso strumenti telematici dei dati relativi ai veicoli, ai titoli abilitativi alla guida, alle infrazioni stradali, all'incidentalità, alla dotazione dei fondi di cui alla lettera *n)*, numero 11), e agli interventi finanziati con i medesimi fondi, da parte dei soggetti interessati, in formato di tipo aperto, come definito dall'articolo 68, comma 3, del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, fermo restando il rispetto della disciplina per la tutela della riservatezza dei dati personali;

n) revisione della disciplina sanzionatoria, anche modificando l'entità delle sanzioni, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione, in particolare prevedendo:

1) la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della reiterazione e dell'effettiva pericolosità del comportamento, anche con l'introduzione di meccanismi premiali in relazione a comportamenti virtuosi e di misure riduttive dell'entità delle sanzioni in caso di assolvimento dell'obbligo del pagamento in tempi brevi, con esclusione delle violazioni per le quali sono previste la sanzione accessoria della confisca del veicolo e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida;

2) la semplificazione e la riduzione del numero delle classi sanzionatorie;

3) nel caso in cui il conducente cagioni la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, la definizione, anche in coerenza con eventuali modifiche del codice penale che introducano il reato di « omicidio stradale », del grado di colpevolezza dell'autore del fatto e della tipologia di violazioni in relazione alle quali saranno previste le sanzioni amministrative accessorie della revoca della patente e

dell'inibizione della guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato, disponendo comunque l'applicazione delle suddette sanzioni nei casi di cui all'articolo 589, terzo e quarto comma, del codice penale;

4) la previsione, con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 187, comma 1, del codice della strada, che l'alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti sia determinata con la massima precisione e certezza, come esistente al momento dell'infrazione, anche ai fini dell'integrazione delle condotte di cui all'articolo 589, terzo comma, del codice penale;

5) l'aggravamento delle sanzioni per comportamenti direttamente o indirettamente pericolosi e lesivi dell'incolumità e della sicurezza degli utenti della strada, in ragione anche del loro grado di vulnerabilità, stimato sia distinguendo la categoria di utenza motorizzata da quella non motorizzata, sia con riferimento al livello di esposizione al rischio dei soggetti appartenenti a ciascuna delle due categorie;

6) la qualificazione giuridica della decurtazione dei punti dalla patente di guida come sanzione amministrativa accessoria, prevedendo altresì che la comunicazione della decurtazione costituisca atto amministrativo definitivo, e la limitazione a casi tassativi e specifici della possibilità di sostituire la decurtazione dei punti con il pagamento di una sanzione pecuniaria;

7) misure volte ad assicurare l'efficacia delle sanzioni relative alla violazione dell'obbligo di assicurazione del veicolo per la responsabilità civile;

8) la semplificazione e la trasparenza dei procedimenti per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie nonché delle misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida;

9) la revisione del sistema dell'accertamento degli illeciti amministrativi, anche in relazione ai nuovi strumenti di

controllo a distanza che consentono l'accertamento della violazione con contestazione differita, e la connessa revisione del regime delle spese;

10) il coordinamento della durata delle misure cautelari disposte dall'autorità amministrativa con la pendenza dei procedimenti penali instaurati in relazione alle medesime fattispecie;

11) la revisione delle modalità di utilizzo dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie, in particolare prevedendo che, quando la violazione è accertata da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, una quota non inferiore al 15 per cento delle relative entrate sia destinata ad alimentare uno specifico Fondo, da istituire nello stato di previsione del Ministero dell'interno, le cui risorse saranno finalizzate all'intensificazione dei controlli su strada, e una quota non inferiore al 20 per cento delle medesime entrate sia destinata ad alimentare uno specifico Fondo, da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzato a finanziare il Piano nazionale della sicurezza stradale e i relativi programmi attuativi;

12) l'obbligo di rendicontazione, da parte degli enti titolari di funzioni di polizia stradale o proprietari di strade, dei proventi delle sanzioni amministrative, nonché la disciplina dei criteri della rendicontazione ed eventuali meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti;

o) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, ai fini della semplificazione della procedura, dell'alleggerimento degli oneri amministrativi a carico dei cittadini e dell'eliminazione di duplicazioni, individuando, tra autorità amministrativa e autorità giudiziaria, ambiti di competenza a conoscere diversi in relazione ai motivi di legittimità e di merito;

p) semplificazione delle procedure previste per il ricorso al prefetto, prevedendo:

1) la presentazione del ricorso esclusivamente all'organo accertatore, che,

previa istruttoria, lo trasmette al prefetto per la decisione;

2) l'eliminazione dell'obbligo di procedere all'audizione dell'interessato che ne abbia fatto richiesta;

3) l'allineamento del termine per il ricorso al prefetto a quello previsto per il ricorso al giudice di pace;

4) la competenza della prefettura limitrofa per la trattazione dei ricorsi presentati dai dipendenti delle prefetture, dal loro coniuge e dai loro parenti fino al terzo grado;

q) espressa previsione dell'applicabilità degli istituti della decurtazione di punteggio dalla patente di guida, del ritiro, della sospensione e della revoca della stessa nei confronti di conducenti minorenni, anche in deroga alle disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689;

r) revisione della disciplina per il conseguimento della patente di guida, in modo da assicurare una puntuale verifica, in sede di esame, sia delle cognizioni teoriche sia delle capacità pratiche e dei comportamenti alla guida, al fine di garantire la sicurezza della circolazione;

s) attribuzione al Ministero della salute del compito di adottare, tenendo conto delle nuove indicazioni in termini di requisiti di idoneità psicofisica per l'autorizzazione alla guida contenute nella vigente normativa dell'Unione europea, linee guida in relazione alle attività di accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento e il rinnovo della patente, con riferimento sia a quelle svolte dalle commissioni mediche locali, sia a quelle svolte dai medici monocratici, e previsione, a fini di sicurezza, che il rinnovo di validità della patente dei conducenti con età superiore a ottanta anni abbia la durata di un anno e sia effettuato senza oneri aggiuntivi per i conducenti stessi. Qualora il conducente con età superiore a ottanta anni non si sottoponga al rinnovo annuale, la patente è rinnovata ogni due anni e abilita alla guida dei veicoli indicati per la categoria

AM, limitatamente ai ciclomotori a tre ruote e ai quadricicli leggeri;

t) adeguamento della terminologia utilizzata nel codice della strada per definire le categorie di soggetti portatori di disabilità, in particolare sostituendo la locuzione « mutilati e minorati fisici » con la seguente: « soggetti con invalidità »;

u) revisione dei soggetti abilitati all'accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento della patente, prevedendo l'esclusione dei medici in quiete;

v) previsione che la misura relativa ai limiti di potenza specifica, riferita alla tara, dei veicoli la cui guida è consentita ai neopatentati con patente di categoria B:

1) non si applichi quando a fianco del conducente neopatentato si trovi, in funzione di accompagnatore, una persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore;

2) abbia in ogni caso una durata non superiore a sei mesi, quando il predetto conducente neopatentato, nel medesimo intervallo di tempo, non si sia reso responsabile di violazioni di norme comportamentali del codice della strada da cui derivi decurtazione di punteggio;

3) si applichi ai conducenti di età superiore a ottanta anni, fatta salva la possibilità per gli stessi di rinnovare a tal fine i requisiti di idoneità psicofisica previsti con visita presso una commissione medica locale, con oneri a carico del richiedente;

z) definizione dei criteri di classificazione dei veicoli atipici, compresi i veicoli di interesse storico e collezionistico, nonché dei requisiti minimi per la circolazione degli stessi;

aa) disciplina generale e specificazione delle modalità di sosta e di transito dei veicoli adibiti al servizio di invalidi, prevedendo l'aggravamento delle sanzioni conseguenti all'utilizzo improprio del con-

trassegno o all'occupazione impropria delle strutture volte ad agevolare la mobilità delle persone disabili;

bb) regolazione delle specifiche condizioni di circolazione dei veicoli adibiti al soccorso stradale, anche nella condizione di servizio medico, con particolare riferimento all'esenzione dal pagamento delle tariffe autostradali e alla possibilità di trasportare familiari della persona soccorsa;

cc) introduzione di una disciplina di coordinamento delle prescrizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete stradale e autostradale nel periodo invernale, in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare.

2. Il Governo è autorizzato ad adottare, entro il termine previsto dal comma 1 dell'articolo 1 e nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui al comma 1 del presente articolo, regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, per la disciplina, prevista dal codice della strada o da altre norme vigenti, delle materie di seguito elencate:

a) caratteristiche dei veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità, di cui all'articolo 10 del codice della strada;

b) disciplina della massa limite e della sagoma limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto e dei carichi sporgenti trasportati, di cui agli articoli 61 e 62 del codice della strada;

c) caratteristiche specifiche della segnaletica stradale, di cui al comma 6 dell'articolo 38, ai commi da 1 a 3 dell'articolo 44 e al comma 6 dell'articolo 45 del codice della strada, al fine, oltre che di assicurare l'uniformità sul territorio nazionale, la conformità con le norme internazionali in materia e il rispetto dei principi e criteri direttivi di cui al comma 1 del presente articolo, di perseguire par-

ticolari esigenze, quali la riconoscibilità dei passaggi a livello e la sicurezza delle gallerie, nonché di tenere conto di criteri di parità di genere;

d) disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, di cui al comma 19 dell'articolo 41 del codice della strada, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici;

e) classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli e dei rimorchi, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità, di cui agli articoli da 47 a 55, da 71 a 74 e da 79 a 92 del codice della strada, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica e tecnologica del settore, nonché di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione;

f) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, di cui agli articoli da 75 a 78 del codice della strada, al fine di ridurre gli adempimenti richiesti all'utente, fermo restando il rigoroso rispetto dei requisiti di sicurezza stradale;

g) classificazione e impiego dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, anche con riguardo alle macchine agricole e operatrici, e disciplina in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino nonché di circolazione su strada, di cui agli articoli 57 e 58 e da 104 a 114 del codice della strada, a fini di adeguamento alla normativa dell'Unione europea, con particolare riguardo al coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con quanto previsto dalla disciplina europea in materia di macchine;

h) procedure di ammissione alla circolazione, immatricolazione e cessazione dalla circolazione dei veicoli a motore, anche atipici, nonché revisione della disciplina delle associazioni di amatori dei veicoli di interesse storico ai fini della certificazione degli stessi, di cui agli arti-

coli 59, 60 e da 93 a 103 del codice della strada;

i) disciplina dell'utilizzo di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive, per prevenire il danneggiamento o la perdita delle targhe originali;

l) istruzioni tecniche per gli itinerari ciclabili e per l'utilizzo di strumenti di moderazione della velocità.

3. I regolamenti di cui al comma 2 individuano espressamente, con riferimento alle disposizioni indicate al medesimo comma, le norme di legge vigenti nelle materie da essi disciplinate, di cui dispongono l'abrogazione con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti medesimi.

4. Il Governo adotta, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, ogni altra disposizione integrativa o correttiva necessaria per adeguare il regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, alle modifiche introdotte con i decreti legislativi di cui al comma 1 dell'articolo 1 della presente legge e con i regolamenti di cui al comma 2 del presente articolo.

5. Con decreti dirigenziali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite istruzioni tecniche attuative per i procedimenti amministrativi disciplinati dai regolamenti di cui ai commi 2 e 3, concernenti le modalità di semplificazione delle procedure, e, previo parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, la dematerializzazione della relativa documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sugli schemi dei decreti di cui al presente comma è sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, nel caso in cui

abbiano per oggetto procedimenti di competenza delle regioni e degli enti locali.

ART. 3.

(Disposizioni integrative e correttive e norme finali).

1. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui all'articolo 1, il Governo può adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive degli stessi, in conformità con le procedure previste dal medesimo articolo e nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2.

2. Dall'attuazione delle disposizioni della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3. Le amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti previsti dalla presente legge e dai decreti legislativi adottati in attuazione della medesima avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 2,00



17PDL0024990