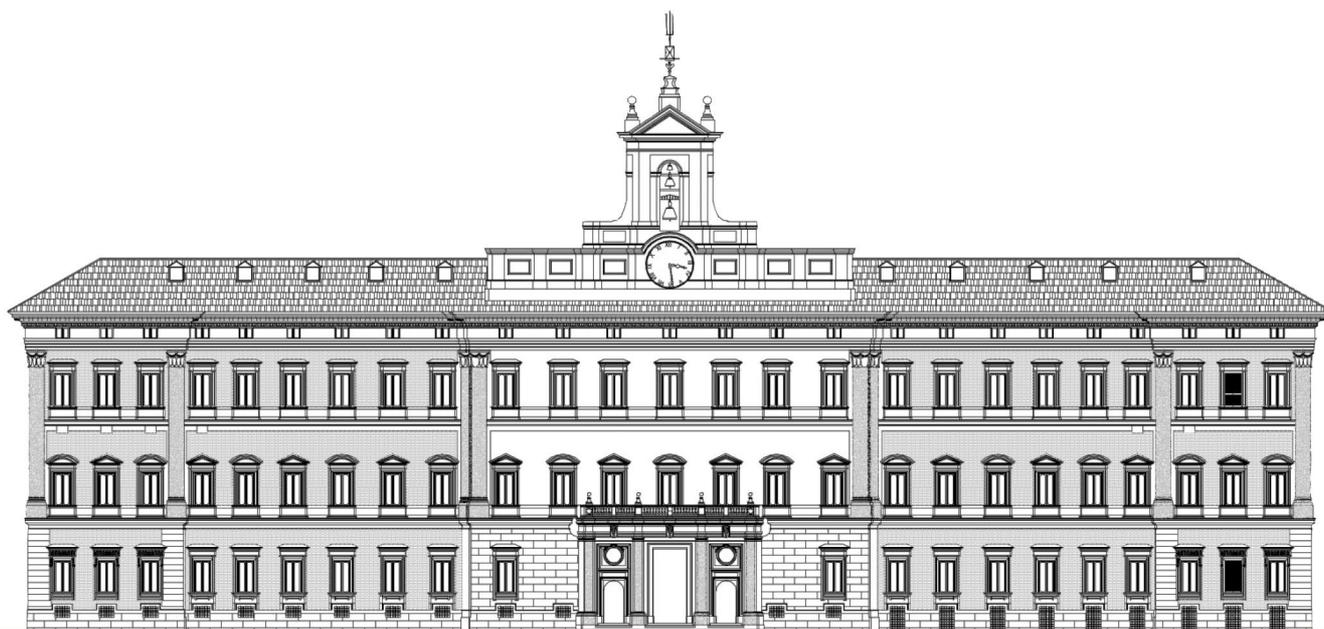




Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA



## Verifica delle quantificazioni

A.C. 1435 e abb.

Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per  
la revisione del codice della strada

N. 183 – 28 febbraio 2023



Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Verifica delle quantificazioni

A.C. 1435 e abb.

Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per  
la revisione del codice della strada

N. 183 – 28 febbraio 2024

*La verifica delle relazioni tecniche che corredano i provvedimenti all'esame della Camera e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio dello Stato.*

*La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione).*

*L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai deputati, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.*

### **SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile**

☎ 066760-2174 / 066760-9455 – ✉ [bs\\_segreteria@camera.it](mailto:bs_segreteria@camera.it)

### **SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione**

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ [com\\_bilancio@camera.it](mailto:com_bilancio@camera.it)

---

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

# INDICE

<b>PREMESSA</b> .....	- 4 -
<b>VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI</b> .....	- 4 -
<b>ARTICOLO 1</b> .....	- 4 -
MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA E AL CODICE PENALE IN MATERIA DI GUIDA IN STATO DI EBBREZZA O DOPO AVER ASSUNTO SOSTANZE STUPEFACENTI .....	- 4 -
<b>ARTICOLO 2</b> .....	- 8 -
MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA CONCERNENTI L'USO DEL DISPOSITIVO <i>ALCOLOCK</i> .....	- 8 -
<b>ARTICOLO 3</b> .....	- 9 -
SOSPENSIONE BREVE DELLA PATENTE CORRELATA AL PUNTEGGIO E RAFFORZAMENTO DELLE SANZIONI PER CONDOTTE LESIVE DELLA SICUREZZA STRADALE.....	- 9 -
<b>ARTICOLO 4</b> .....	- 12 -
PROMOZIONE DELL'ATTIVITÀ FORMATIVA NELLE SCUOLE .....	- 12 -
<b>ARTICOLO 4-BIS</b> .....	- 14 -
ISTITUZIONE DEL REGISTRO DELLE AGENZIE TELEMATICHE PER LE IMPRESE DI CONSULENZA AUTOMOBILISTICA.....	- 14 -
<b>ARTICOLO 5-BIS</b> .....	- 15 -
ESERCITAZIONI DI GUIDA SU AUTOSTRADE O STRADE EXTRAURBANE .....	- 15 -
<b>ARTICOLO 6</b> .....	- 16 -
ACCERTAMENTO DELLE VIOLAZIONI CON DISPOSITIVI DI CONTROLLO AUTOMATICO .....	- 16 -
<b>ARTICOLO 6-BIS</b> .....	- 21 -
ACCERTAMENTO DELLE VIOLAZIONI DELLA VELOCITÀ NELLA NAVIGAZIONE .....	- 21 -
<b>ARTICOLO 6-TER</b> .....	- 23 -
CAMPAGNE DI RICHIAMO DI SICUREZZA .....	- 23 -
<b>ARTICOLO 6-QUATER</b> .....	- 24 -
OPERAZIONI IN MATERIA DI MOTORIZZAZIONE E CONTROLLO SU OFFICINE CONCESSIONARIE DEL SERVIZIO DI REVISIONE DEI VEICOLI A MOTORE .....	- 24 -
<b>ARTICOLO 7</b> .....	- 28 -
MODIFICHE ALLA NORMATIVA IN MATERIA DI MONOPATTINI E ALTRI DISPOSITIVI .....	- 28 -

ARTICOLO 8.....	- 32 -
MODIFICHE ALLA DISCIPLINA DELLA CICLABILITÀ .....	- 32 -
ARTICOLO 9.....	- 35 -
MODIFICHE IN MATERIA DI SICUREZZA DEI PASSAGGI A LIVELLO FERROVIARI .....	- 35 -
ARTICOLO 9-BIS.....	- 39 -
ATTRAVERSAMENTI PEDONALI SEMAFORIZZATI .....	- 39 -
ARTICOLO 9-TER .....	- 39 -
MODIFICHE IN MATERIA DI SICUREZZA DELLE GALLERIE FERROVIARIE.....	- 39 -
ARTICOLO 10.....	- 41 -
MODIFICHE IN MATERIA DI COMPORTAMENTO A TUTELA DELLA SICUREZZA DELLE PERSONE ESPOSTE AL TRAFFICO .....	- 41 -
ARTICOLO 11.....	- 42 -
USO DEI PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE CON VALORE PRESCRITTIVO .....	- 42 -
ARTICOLO 12.....	- 44 -
MISURE PER CONTRASTARE IL RISCHIO DELLA CIRCOLAZIONE CONTROMANO, OSSERVANZA RIGOROSA DELL'OBBLIGO DI CIRCOLAZIONE A DESTRA PER I MEZZI PESANTI E DIVIETO DI OCCUPAZIONE DELLA SEDE STRADALE .....	- 44 -
ARTICOLO 13.....	- 46 -
MODIFICHE IN MATERIA DI DISCIPLINA DELLA SOSTA .....	- 46 -
ARTICOLO 14.....	- 49 -
SANZIONI PER VIOLAZIONI DELLA DISCIPLINA DELLA SOSTA E DELLE ZONE A TRAFFICO LIMITATO .....	- 49 -
ARTICOLO 14-BIS.....	- 51 -
MODIFICHE IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE FUORI DAI CENTRI ABITATI .....	- 51 -
ARTICOLO 14-TER .....	- 52 -
MAGGIORAZIONE DI SANZIONI RELATIVE AL RITARDO DI PAGAMENTO.....	- 52 -
ARTICOLO 15.....	- 52 -
MODIFICHE IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE IN AMBITO URBANO E FASCE DI RISPETTO PER PARTICOLARI CATEGORIE DI STRADE... -	52 -
ARTICOLO 15-TER .....	- 54 -
MACCHINE AGRICOLE .....	- 54 -
ARTICOLO 17.....	- 56 -

DELEGA AL GOVERNO PER LA REVISIONE E IL RIORDINO DELLA DISCIPLINA CONCERNENTE LA MOTORIZZAZIONE E LA CIRCOLAZIONE STRADALE .....	- 56 -
ARTICOLO 18, COMMA 1 .....	- 62 -
DISPOSIZIONI ATTUATIVE .....	- 62 -
ARTICOLO 18, COMMA 2 .....	- 63 -
CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA .....	- 63 -

## *Informazioni sul provvedimento*

---

<b>A.C.</b>	1435 e abb.
<b>Titolo:</b>	<b>Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285</b>
<b>Iniziativa:</b>	governativa
<b>Iter al Senato</b>	no
<b>Relazione tecnica (RT):</b>	presente
<b>Relatori per la Commissione di merito:</b>	Caroppo (FI-PPE) e Maccanti (LEGA)
<b>Commissione competente:</b>	IX (Trasporti)

---

## PREMESSA

Il disegno di legge in esame, nel testo risultante dalle modifiche approvate dalla Commissione di merito, reca interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

Il testo originario del disegno di legge è corredato di relazione tecnica.

Gli emendamenti approvati dalla Commissione di merito, che hanno modificato e integrato il provvedimento in esame, non risultano corredati di relazione tecnica.

Si esaminano di seguito le disposizioni considerate dalla relazione tecnica e le altre norme che presentano profili di carattere finanziario.

## VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

### ARTICOLO 1

#### **Modifiche al codice della strada e al codice penale in materia di guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti**

**La norma** reca specifiche modifiche e integrazioni al decreto legislativo n. 285 del 1992 (codice della strada), innovando la disciplina sanzionatoria per la guida in stato di ebbrezza<sup>1</sup> (comma 1, lettera *a*)) e per quella conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Di cui all'articolo 186 del codice della strada.

<sup>2</sup> Di cui all'articolo 187 del codice della strada.

(comma 1, lettera *b*). In particolare, viene sostituito con un nuovo testo il comma *2-bis* dell'articolo 187 del codice della strada al fine di prevedere la possibilità che il secondo dei tre controlli (accertamenti tossicologici analitici, nel testo novellato; accertamenti clinico-tossicologici e strumentali ovvero analitici, nel testo vigente) che a normativa vigente possono essere effettuati a cura di personale sanitario ausiliario delle forze di polizia, ovvero direttamente dagli organi della polizia stradale (nel testo novellato) per accertare se il conducente si sia posto alla guida in stato di alterazione psico-fisica dovuto all'assunzione di una sostanza vietata (si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, nel testo novellato) non sia limitato alla sola mucosa del cavo orale ma sia effettuato con riguardo ai fluidi del medesimo cavo orale [comma 1, lettera *b*), n. 5, cpv. *2-bis*].

Si evidenzia che il testo vigente del comma 2-bis dell'articolo 187 del Codice della strada prevede che quando gli accertamenti svolti nell'immediatezza del fermo del veicolo con il conducente a bordo (accertamenti indicati dal comma 2 come di natura qualitativa, non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili) forniscono esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, i conducenti possono essere sottoposti ad accertamenti clinico-tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni di mucosa del cavo orale prelevati a cura di personale sanitario ausiliario delle forze di polizia. Viene demandata all'adozione di un decreto interministeriale la definizione delle modalità, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, di effettuazione dei suddetti accertamenti e delle caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi. Ove necessario a garantire la suddetta neutralità finanziaria, il medesimo decreto può prevedere che gli accertamenti siano effettuati, anziché su campioni di mucosa del cavo orale, su campioni di fluido del cavo orale.

Viene, inoltre, sostituito con un nuovo testo il comma *5-bis* dell'articolo 187 del codice della strada al fine, tra l'altro, di prevedere che, qualora all'esito positivo dei suddetti controlli<sup>3</sup>, il veicolo non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, questo è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo [comma 1, lettera *b*), n. 7, cpv. *5-bis*]. Vengono, altresì, dettate disposizioni di coordinamento con il codice penale, in tema di omicidio stradale e lesioni stradali cagionati in caso di guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope (comma 2).

---

<sup>3</sup> O qualora l'esito dei medesimi controlli non sia immediatamente disponibile o, nel caso del nuovo comma *5-ter* (introdotto dal comma 1, lett. *b*), n. 8, cpv. *5-ter*) qualora non sia possibile per qualsiasi motivo procedere ai medesimi controlli.

Il comma 2, nel corso dell'esame in sede referente, è stato integrato al fine di ricomprendere nelle suddette fattispecie penali anche i casi di guida di unità nautiche da diporto.

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto delle norme e afferma che il comma 1, lettera a) non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Viene, inoltre, evidenziato che le maggiori entrate per il bilancio dello Stato derivanti dall'aggravamento del trattamento sanzionatorio previsto per la guida in stato d'ebbrezza non possono essere oggetto di quantificazione *a priori*, in quanto condizionate dal numero effettivo di infrazioni poste in essere dagli utenti.

Con riguardo al comma 1, lettera b), la relazione tecnica riferisce che gli accertamenti previsti dalla disposizione sono già svolti dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, provvedono all'attuazione della norma nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Viene, altresì, evidenziato che i costi derivanti dal deposito del veicolo a seguito degli accertamenti previsti sono posti espressamente a carico del conducente del veicolo medesimo.

Il comma 2 reca disposizioni di natura ordinamentale dalle quali non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'emendamento approvato in sede referente, che ha integrato il comma 2, al fine di ricomprendere nelle fattispecie penali disciplinate dallo stesso comma anche i casi di guida di unità nautiche da diporto in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, non è corredato di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia che le norme dispongono modifiche al codice della strada, innovando la disciplina sanzionatoria per la guida in stato di ebbrezza (comma 1, lettera a)). Al riguardo, non si formulano osservazioni anche alla luce di quanto riferito dalla relazione tecnica circa la non onerosità della norma; per quanto riguarda in particolare il rafforzamento del trattamento sanzionatorio previsto per la guida in stato d'ebbrezza, si rileva la stessa relazione tecnica chiarisce la non quantificabilità del relativo maggior gettito che pertanto non viene scontato ai fini dei saldi di finanza pubblica.

La norma interviene, altresì, nell'aggravare anche il regime sanzionatorio riferito alla guida in stato di alterazione determinato dall'assunzione di stupefacenti [comma 1, lettera b)], modificando, tra l'altro, mediante la sostituzione del comma 2-*bis* dell'articolo 187 del codice della strada con un nuovo testo, le modalità di acquisizione dei campioni biologici del conducente fermato per accertamenti da parte degli organi della polizia stradale.

Al riguardo, si evidenzia che la novella del suddetto comma *2-bis* espunge dal testo vigente della medesima norma la previsione che demanda all'adozione di un decreto interministeriale la definizione, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, delle modalità di effettuazione dei suddetti accertamenti, nonché delle caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi. Sul punto, pur considerato che la relazione tecnica riferisce che tali accertamenti sono già svolti dalle amministrazioni competenti che vi provvedono nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, andrebbe valutata l'opportunità di inserire nel testo del comma *2-bis*, come novellato dalla norma in esame, un'espressa previsione di invarianza finanziaria, analogamente a quanto già previsto nel testo della disposizione vigente.

Sempre con riguardo alla fattispecie relativa alla guida in stato di alterazione determinato dall'assunzione di stupefacenti (comma 1, lettera *b*)), viene disposto<sup>4</sup> che, all'esito positivo dei suddetti accertamenti o quando non sia possibile procedere agli stessi o nel caso in cui i relativi risultati non siano disponibili, qualora il veicolo non possa essere guidato da persona diversa dal conducente, lo stesso è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa ed è lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa. Al riguardo, non si formulano osservazioni considerato che, come espressamente previsto dalla norma e confermato dalla relazione tecnica, in tali casi, le spese per il recupero e il trasporto del veicolo sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo.

Vengono, altresì, dettate disposizioni di coordinamento con il codice penale, in tema di omicidio stradale e lesioni stradali cagionati in caso di guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope (comma 2). In merito a tali disposizioni non si formulano osservazioni stante il contenuto ordinamentale e la neutralità finanziaria delle stesse, confermati anche dalla relazione tecnica.

---

<sup>4</sup> Mediante la sostituzione del comma *5-bis* dell'articolo 187 del codice della strada con un nuovo testo e l'introduzione del nuovo comma *5-ter*.

Non si hanno osservazioni da formulare, infine, anche in merito alle integrazioni apportate in sede referente al comma 2, al fine di ricomprendere nelle fattispecie penali disciplinate dallo stesso comma anche i casi di guida di unità nautiche da diporto in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica derivante da sostanze stupefacenti o psicotrope.

## ARTICOLO 2

### Modifiche al codice della strada concernenti l'uso del dispositivo *alcolock*

**La norma** introduce i commi 3-ter e 3-quater all'articolo 125 del decreto legislativo n. 285 del 1992 (codice della strada) al fine di disciplinare nel nostro ordinamento l'impiego del dispositivo *alcolock* - apparecchiatura che impedisce l'avviamento del motore laddove la stessa riscontri sul guidatore un tasso alcolemico superiore a zero - da installare, sui veicoli di soggetti condannati per guida con tasso alcolemico fuori norma, a spese degli stessi.

In particolare viene disposto che i titolari di patente rilasciata in Italia in cui siano apposti i codici UE 68 ("limitazioni dell'uso - niente alcool") e 69 ("limitazioni dell'uso - limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma en 50436") possano circolare sul territorio nazionale con veicoli a motore aventi almeno quattro ruote destinati al trasporto di persone o merci, a condizione che sugli stessi veicoli risulti installato, a proprie spese e funzionante, il c.d. *alcolock*. Viene demandata a un decreto ministeriale<sup>5</sup> l'individuazione delle caratteristiche del dispositivo di blocco, delle modalità di installazione e delle officine<sup>6</sup> autorizzate al montaggio dello stesso. Ogni dispositivo deve essere munito di un sigillo che ne impedisca l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione [comma 1, lettera a), cpv. 3-ter]. Viene, altresì, disciplinato il quadro sanzionatorio relativo al caso in cui il titolare di patente di guida recante i suddetti codici circoli su strada violando le prescrizioni imposte in tali casi dal nuovo comma 3-ter [comma 1, lettera a), cpv. 3-quater].

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto delle norme evidenziando che la norma prevede espressamente che le spese per l'installazione del cd. *alcolock* sono a carico del titolare della patente di guida condannato per guida in stato di ebbrezza.

Per quanto attiene alla previsione di sanzioni pecuniarie, la relazione tecnica rileva che le stesse sono innovative rispetto all'apparato sanzionatorio vigente o comportano un incremento di quelle già previste. Le maggiori entrate per il bilancio dello Stato derivanti dal pagamento delle somme dovute a titolo di sanzione non possono essere oggetto di quantificazione *a priori*, in quanto condizionate dal numero effettivo di infrazioni poste in

---

<sup>5</sup> Da adottare entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della disposizione.

<sup>6</sup> Di cui alla legge n. 122 del 1992 (Disposizioni in materia di sicurezza della circolazione stradale e disciplina dell'attività di autoriparazione)

essere dagli utenti. Le ulteriori previsioni hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'emendamento approvato in sede referente, che ha precisato che le officine autorizzate al montaggio del dispositivo *alcolock* sono quelle individuate dalla legge n. 122 del 1992 (disposizioni in materia di sicurezza della circolazione stradale e disciplina dell'attività di autoriparazione) non è corredato di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia che la norma introduce i commi 3-*ter* e 3-*quater* all'articolo 125 del codice della strada, al fine di disciplinare nel nostro ordinamento l'impiego del dispositivo *alcolock* - apparecchiatura che impedisce l'avviamento del motore di un veicolo, laddove la stessa riscontri sul guidatore un tasso alcolemico superiore a zero - da installare, a spese dei condannati per guida con tasso alcolemico fuori norma, sui veicoli dei medesimi soggetti. Al riguardo, non si formulano osservazioni considerato che, come previsto dalla norma e ribadito dalla relazione tecnica, le spese per l'installazione del suddetto dispositivo sono a carico del titolare della patente di guida condannato per guida in stato di ebbrezza. Si prende atto, altresì, di quanto riferito dalla relazione tecnica circa la non quantificabilità, al momento, del maggior gettito derivante dall'introduzione delle nuove sanzioni associate alla violazione della suddetta prescrizione, che pertanto non viene scontato ai fini dei saldi di finanza pubblica.

Non si hanno osservazioni da formulare, infine, anche in merito all'integrazione apportata alla norma in sede referente, che si limita a precisare che le officine autorizzate al montaggio del dispositivo *alcolock* sono quelle individuate dalla legge n. 122 del 1992 (disposizioni in materia di sicurezza della circolazione stradale e disciplina dell'attività di autoriparazione).

### **ARTICOLO 3**

#### **Sospensione breve della patente correlata al punteggio e rafforzamento delle sanzioni per condotte lesive della sicurezza stradale**

**La norma** aggiunge l'articolo 218-*ter* al decreto legislativo n. 285 del 1992 (codice della strada), che introduce la sanzione accessoria della sospensione breve della patente di guida in relazione al punteggio posseduto al momento della commissione di una nuova infrazione. Il comma 7 del nuovo articolo 218-*ter* dispone, in particolare, che la sospensione è annotata

nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida<sup>7</sup> a cura dell'ufficio o comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione (comma 1).

Nello specifico, il comma 1, prevede che per i conducenti di veicoli a motore la cui patente risulti avere un numero di punti inferiore a venti, al momento dell'accertamento di specifiche violazioni del codice della strada (e relative sanzioni) indicate dalla medesima norma<sup>8</sup>, si applica anche la pena accessoria della sospensione breve della patente (comma 1, cpv. Art. 218-ter, comma 1) nella misura di sette giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento risulti che il conducente abbia sulla patente almeno 10 punti residui (comma 1, cpv. Art. 218-ter, comma 2, lettera a)) e quindici giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento risulti che il conducente abbia sulla patente meno di 10 punti residui (comma 1, cpv. Art. 218-ter, comma 2, lettera b)). La durata della sospensione è raddoppiata se il conducente ha provocato un incidente stradale, compreso il caso in cui tale evento consista nella fuoriuscita dalla sede stradale senza coinvolgimento di altre persone o cose diverse dal conducente e dal suo veicolo (comma 1, cpv. Art. 218-ter, comma 3).

Vengono, inoltre, disposte specifiche modifiche al codice della strada, volte a inasprire il quadro sanzionatorio in caso di superamento dei limiti di velocità<sup>9</sup> e di utilizzo<sup>10</sup>, durante la marcia, di apparecchi radiotelefonici, *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante ovvero in caso di uso di cuffie sonore (comma 2).

In particolare, il comma 2, nel testo modificato dalla commissione di merito, prevede che:

- nel caso di superamento dei limiti di velocità di cui all'articolo 142, comma 8, del codice della strada, se tale violazione è commessa all'interno del centro abitato e per almeno due volte nell'arco di un anno, si applica, tra l'altro, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma compresa tra euro 220 ed euro 880 (tra euro 271 ed euro 1.084 nel testo originario della disposizione) (comma 2, lettera a));
- nel caso di utilizzo, durante la marcia, di apparecchi radiotelefonici, di cuffie sonore e dispositivi informatici che comportino, anche solo temporaneamente, l'allontanamento delle mani dal volante, di cui all'articolo 173, comma 3-bis, del codice della strada, la relativa sanzione amministrativa pecuniaria viene portata dagli importi compresi tra euro 165 ed euro 660 agli importi compresi tra euro 250 ed euro 1.000 (euro 422 ed euro 1.697 nel testo originario della disposizione). Inoltre, nel caso di un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, la fattispecie della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, prevista nel testo vigente della norma, viene affiancata anche dal pagamento di una sanzione amministrativa

---

<sup>7</sup> Di cui agli articoli 225 e 226 del codice della strada.

<sup>8</sup> L'elenco di tali violazioni è stato integrato durante l'esame in Commissione di merito anche con riferimento alla fattispecie di cui all'articolo 173, comma 3-bis del codice della strada: sanzioni amministrative previste in caso di utilizzo, durante la marcia, di apparecchi radiotelefonici, di cuffie sonore e dispositivi informatici che comportino, anche solo temporaneamente, l'allontanamento delle mani dal volante.

<sup>9</sup> Previsto dall'articolo 142, comma 8, del Codice della strada.

<sup>10</sup> Fattispecie prevista dall'articolo 173, comma 3-bis, del Codice della strada.

pecuniaria compresa tra euro 350 ed euro 1.400 (tra euro 644 e euro 2.588 nel testo originario della disposizione) [comma 2, lettera b)].

Si evidenzia che nel corso dell'esame in sede referente è stato, inoltre, introdotto il comma 01 volto a disciplinare specifici termini in materia di istanze da presentare avverso provvedimenti di sospensione della patente.

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto delle norme e con riguardo al comma 1 precisa che si tratta di disposizioni di carattere ordinamentale che, ridefinendo il sistema della sospensione della patente di guida per alcune violazioni e, dunque, intervenendo su sanzioni accessorie, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Viene evidenziato, altresì, che si tratta di adempimenti già svolti dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. La relazione tecnica precisa, inoltre, che il controllo e le verifiche necessarie saranno svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, evidenziando che eventuali adeguamenti e aggiornamenti dei *software* rientrano tra le attività ordinariamente svolte nell'ambito del Contratto stipulato dal Ministero con il CED per attività di gestione, adeguamento ed evolutiva del *software*, cui si farà fronte con le risorse a tale scopo destinate nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sui capitoli 1276 e 1277.

In merito al comma 2 viene riferito che si tratta di disposizioni di carattere ordinamentale che, inasprendo il trattamento sanzionatorio per alcune violazioni, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Viceversa, l'applicazione delle nuove sanzioni potrebbe comportare nuove entrate per i bilanci pubblici.

Gli emendamenti approvati dalla commissione di merito che hanno, tra l'altro, ridotto, rispetto al testo originario della norma, gli importi minimi e massimi delle sanzioni amministrative pecuniarie introdotte dalla medesima norma al comma 2, non sono corredati di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia che la norma aggiunge l'articolo 218-ter al codice della strada che introduce la sanzione accessoria della sospensione breve (sette o quindici giorni) della patente di guida in relazione al punteggio posseduto al momento della commissione di una nuova infrazione. La nuova disposizione, tra l'altro, prevede che la sospensione venga annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida a cura dell'ufficio o comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione (comma 1). Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare prendendosi atto di quanto riferito dalla relazione tecnica circa la natura ordinamentale e la neutralità finanziaria della norma nonché in merito alla

sostenibilità degli adempimenti derivanti dalla norma nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente in capo alle amministrazioni coinvolte nei medesimi adempimenti.

In particolare, la relazione tecnica evidenzia che eventuali adeguamenti e aggiornamenti dei *software* rientrano tra le attività ordinariamente svolte nell'ambito del contratto stipulato dal Ministero con il CED per attività di gestione, adeguamento ed evolutiva del *software*, cui si farà fronte con le risorse a tale scopo destinate nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sui capitoli 1276 e 1277.

Vengono, inoltre, disposte specifiche modifiche al codice della strada, volte a inasprire il quadro sanzionatorio - con l'introduzione, tra l'altro, di nuove sanzioni pecuniarie o il rafforzamento di quelle esistenti - in caso di superamento dei limiti di velocità e di utilizzo, durante la marcia, di apparecchi radiotelefonici, di cuffie sonore e dispositivi informatici che comportino l'allontanamento delle mani dal volante (comma 2). Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare prendendosi atto, anche in tal caso, di quanto evidenziato dalla relazione tecnica circa la natura ordinamentale e la neutralità finanziaria della norma.

Non si hanno osservazioni da formulare, infine, anche con riguardo alle modifiche e integrazioni apportate in sede referente che hanno, tra l'altro, ridotto, rispetto al testo originario del comma 2, gli importi minimi e massimi delle sanzioni amministrative pecuniarie introdotte (o rafforzate) dalla medesima disposizione; ciò in quanto tali importi si caratterizzano per essere comunque superiori rispetto a quelli già definiti a normativa vigente.

#### **ARTICOLO 4**

##### **Promozione dell'attività formativa nelle scuole**

**Le norme** inseriscono il comma 2-*bis* all'articolo 230 del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), in materia di educazione stradale, prevedendo che la partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale, organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie e dalle autoscuole, determini l'attribuzione del credito di due punti sulle tipologie di patenti AM, A1, B1, A2, B, BE, C1, C1E, di cui all'articolo 115, comma 1, lettere *b*) e *c*). Con decreto interministeriale sono individuati i soggetti formatori, anche privati, tra gli enti e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale, inclusi gli enti di formazione professionale accreditati, nonché tra gli enti privati di formazione professionale, e definite le modalità per lo svolgimento dei corsi e per la relativa certificazione.

La **relazione tecnica** afferma che le disposizioni in esame si collocano nel novero delle molteplici iniziative già adottate dal Ministero al fine di promuovere, nelle scuole di ogni grado, la cultura della prevenzione e della sicurezza stradale, coinvolgendo gli studenti di tutte le fasce d'età, attraverso programmi educativi orientati a incoraggiare comportamenti sempre più consapevoli in strada e alla guida dei veicoli. In particolare, viene in rilievo il Progetto Edustrada, avviato nel 2017. Inoltre, è stata già attivata la Piattaforma Nazionale sull'Educazione Stradale (Edustrada-PNES) con l'obiettivo di diffondere la cultura della sicurezza in strada, la percezione dei rischi dell'ambiente stradale e il rispetto delle regole della convivenza civile. Sulla piattaforma risultano disponibili circa 30 progetti formativi in materia di educazione stradale e mobilità sostenibile di ambito nazionale che contemplano attività di formazione in presenza nelle scuole di ogni grado, lezioni frontali e da remoto, eventi di formazione pratica presso gli istituti scolastici svolti sotto la supervisione dei tutor, con materiale didattico fruibile dai docenti registrati che ogni anno partecipano all'offerta formativa. La piattaforma Edustrada, ha registrato, infatti, solo nel 2022 circa 3.526 docenti iscritti, con una partecipazione ai programmi didattici pari al 98 per cento e un numero di studenti pari a 175.164 sul territorio nazionale e un numero di scuole partecipanti pari a 2.399 scuole. (\*dati disponibili nel Dossier Edustrada 2022).

Nello stato di previsione del Ministero dell'istruzione e del merito è, infatti, presente il capitolo 1450, piano gestionale 01 "Spese per iniziative finalizzate all'educazione stradale, ecc." all'interno della missione "Istruzione scolastica" programma "Sviluppo del sistema istruzione scolastica, diritto allo studio ed edilizia scolastica" azione "Lotta alla dispersione scolastica, orientamento e prevenzione del disagio giovanile". Ferma restando la non obbligatorietà dei corsi, si evidenzia che le attività afferenti all'educazione stradale, che rientra tra le tematiche di riferimento dell'insegnamento dell'educazione civica, di cui alla legge n. 92 del 2019, possono essere ricomprese anche all'interno di progetti già avviati dalla stessa istituzione scolastica, attraverso gli strumenti di flessibilità didattica e organizzativa previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 275 del 1999 ed eventuali progetti ad essa dedicati, finanziati a valere sui fondi di cui alla legge n. 440 del 1997.

Pertanto, all'attuazione della norma si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono che la partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale, organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie, determini

l'attribuzione del credito di due punti sulle tipologie di patenti AM, A1, B1, A2, B, BE, C1, C1E<sup>11</sup>.

Con decreto interministeriale sono individuati i soggetti formatori tra gli enti e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale e definite le modalità per lo svolgimento dei corsi e per la relativa certificazione.

Al riguardo, non si formulano osservazioni atteso che, come osservato dalla relazione tecnica, lo svolgimento dei corsi non è a carattere obbligatorio e che le amministrazioni interessate vi provvederanno con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 4-*bis***

#### **Istituzione del registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza automobilistica**

**Le norme** – introdotte durante l'esame in sede referente – istituiscono presso la Direzione generale per la motorizzazione, per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il registro delle agenzie telematiche per le imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza automobilistica. L'iscrizione dell'impresa al registro delle agenzie telematiche è soggetta a conferma di validità biennale e costituisce condizione necessaria per il rilascio delle credenziali di accesso ai sistemi informativi automatizzati della suddetta Direzione generale (commi 1 e 2).

Con decreto sono definiti le modalità e i termini per l'iscrizione al registro nonché i programmi dei corsi di formazione che è necessario che il titolare dell'impresa dimostri di aver frequentato in sede di richiesta di conferma di validità dell'iscrizione. Con lo stesso decreto sono determinati i casi di revoca o di cancellazione dell'iscrizione. I corsi di formazione e di aggiornamento sono organizzati dalle associazioni di categoria accreditate come maggiormente rappresentative delle imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza automobilistica o dai soggetti accreditati dalle regioni e dalle province autonome (commi 3 e 4).

Le norme – introdotte durante l'esame in sede referente – non sono corredate di **relazione tecnica**.

---

<sup>11</sup> Di cui all'articolo 115, comma 1, lettere *b*) e *c*) del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada).

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame istituiscono, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il registro delle agenzie telematiche per le imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza automobilistica. Con decreto sono definiti i termini e le modalità per l'iscrizione al registro nonché i programmi dei corsi di formazione che il titolare dell'impresa deve frequentare per confermare la validità dell'iscrizione. I corsi di formazione e di aggiornamento sono organizzati dalle associazioni di categoria maggiormente rappresentative o dai soggetti accreditati dalle regioni e dalle province autonome.

Al riguardo, appare necessario che il Governo fornisca elementi di informazione volti ad escludere che dall'istituzione del registro possano derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica relativi alla eventuale dotazione informatica occorrente e alla necessità di assicurare gli adempimenti connessi alla sua gestione. Infine, dovrebbe essere comunque valutata l'opportunità di inserire in proposito un'apposita clausola di invarianza finanziaria.

#### **ARTICOLO 5-*bis***

##### **Esercitazioni di guida su autostrade o strade extraurbane**

**Le norme** – introdotte durante l'esame in sede referente – modificano l'articolo 122 del decreto legislativo n. 285 del 1992, inerente alle esercitazioni di guida.

In particolare:

- inseriscono i commi 3-*bis* e 9-*bis*, prevedendo che gli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A non possano in alcun caso trasportare passeggeri. Chiunque viola tali disposizioni è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 300. La stessa sanzione si applica al passeggero;
- inseriscono il comma 5-*bis*, prevedendo che l'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B possa esercitarsi alla guida solo dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna. Per le esercitazioni di guida, il titolare dell'apposita autorizzazione deve avere con sé anche la certificazione rilasciata dall'autoscuola che comprova l'assolvimento degli obblighi suddetti. La guida senza tale certificazione è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731, di cui al comma 7. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è stabilito il numero minimo delle ore di esercitazione da effettuarsi

presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato cui l'aspirante al conseguimento della patente di guida della categoria B è tenuto, il numero di quelle necessarie per le esercitazioni di cui al comma 2 dell'articolo 122, nonché la disciplina e le modalità di svolgimento delle medesime esercitazioni.

Le norme – introdotte durante l'esame in sede referente – non sono corredate di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame vietano agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A di trasportare passeggeri. Chiunque viola tali disposizioni è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 300. La stessa sanzione si applica al passeggero.

Si prevede altresì che l'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B possa esercitarsi alla guida solo dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna. Per le esercitazioni di guida, il titolare dell'apposita autorizzazione deve avere con sé anche certificazione rilasciata dall'autoscuola che comprova l'assolvimento degli obblighi suddetti. La guida senza tale certificazione è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731.

Al riguardo, non si formulano osservazioni atteso il carattere ordinamentale delle novelle in esame.

Per quanto riguarda la previsione delle sanzioni, non si formulano altresì osservazioni dal momento che le stesse si configurano come aggiuntive rispetto a quelle previste a legislazione vigente.

## **ARTICOLO 6**

### **Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico**

**Le norme** modificano alcune disposizioni del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), relative all'accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico. In particolare, le disposizioni:

- con disposizioni introdotte in sede referente, modificano l'articolo 45, comma 6, ribadendo l'obbligo delle verifiche periodiche di funzionalità e di taratura per i dispositivi con funzione metrologica. Viene altresì inserito il comma 6-*ter* all'articolo 142, prevedendo che nei casi di accertamento con dispositivi di controllo automatico di più violazioni commesse dallo stesso veicolo in tratti stradali ricadenti nella sfera di competenza del medesimo ente e in un periodo di tempo sino ad un'ora, si applichino le sanzioni amministrative previste per la violazione più grave aumentate di un terzo, se più favorevoli [lettere *a*) e *a)-bis*];
- con disposizioni introdotte in sede referente, modificano l'articolo 193, prevedendo che anche quando il veicolo è nella legittima disponibilità di altra persona fisica o giuridica, il proprietario abbia l'onere di verificare che il veicolo stesso non sia posto in circolazione senza la copertura dell'assicurazione. Inoltre, si prevede che l'accertamento della mancanza di copertura assicurativa obbligatoria del veicolo possa essere effettuato anche mediante il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti dai documentatori automatici di infrazioni semaforiche che abbiano rilevato la violazione del divieto di marcia a seguito di segnalazione del semaforo o dell'agente del traffico [lettera *a)-ter*];
- modificano l'articolo 198, inserendo, tra l'altro, i commi 2-*bis* e 2-*ter*. Pertanto, se sono accertate violazioni plurime nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o uno stesso divieto, si applica una sola sanzione per ciascun giorno. Si prevede, altresì che il controllo in uscita dalle aree a traffico limitato, con i dispositivi elettronici, debba essere attivato solo in casi ordinari, non anche quando eventi eccezionali e straordinari determinino la permanenza dei veicoli nelle predette aree. Nel caso di controllo del tempo di permanenza si applica una tolleranza pari al 10 per cento del tempo di permanenza consentito [lettere *b*) e *c*)];
- modificano l'articolo 201, estendendo il numero dei casi in cui la contestazione immediata delle violazioni non è necessaria ed è effettuata soltanto la notificazione per estremi. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada. Si prevede altresì che i dispositivi di telerilevamento possano accertare contemporaneamente due o più violazioni. Infine, viene stabilita la non obbligatorietà della contestazione immediata per le violazioni di cui agli articoli 175, commi 2, 7 lettera *a*) e 9 (violazioni commesse su autostrade o strade extraurbane principali) e 176 commi 1, 2, lettere *a*) e *b*), 7, 9, 10, 11, 17 (in materia di condotta nella circolazione su autostrade o strade extraurbane principali). In questo caso, se

le suddette violazioni avvengono in punti specifici della strada (imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico, stazioni di esazione del pedaggio) sono accertate dagli organi di polizia stradale attraverso la visione delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza. Con decreto interministeriale sono determinate le modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni che prevedono la sospensione della patente di guida, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia eventualmente presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale, al fine di consentire la contestazione della violazione, ove possibile [lettera *d*]).

Infine, con disposizioni introdotte in sede referente, viene introdotto il comma 2.1 all'articolo 31 del decreto-legge n. 1 del 2012, prevedendo che per l'accertamento della circolazione su strada di veicoli non coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, l'apposito elenco predisposto dal Ministero dei trasporti sia aggiornato in modo che i dati dei veicoli immatricolati e privi di assicurazione di proprietà di soggetti residenti nel territorio comunale siano accessibili ai comuni e ai soggetti che espletano servizi di polizia stradale (comma 1-*bis*).

La **relazione tecnica** riferita al testo iniziale afferma quanto segue:

- relativamente alla lettera *a*), nulla aggiunge al contenuto delle norme;
- relativamente all'inserimento dei commi 2-*bis* e 2-*ter* all'articolo 198, la novella è introdotta al fine di:
  - risolvere la forte criticità di accertamenti multipli in corrispondenza di zone a traffico limitato, attraverso l'introduzione di una regola semplice e inequivocabile;
  - evitare di sanzionare all'uscita l'utente che fa ingresso nella zona a traffico limitato nel momento in cui non è in vigore il divieto, posto che eventi eccezionali potrebbero determinare l'involontaria permanenza nella medesima zona. Si introduce, inoltre, il principio della tolleranza nei limiti del dieci per cento, laddove si prevede un tempo massimo di permanenza.

In merito a tali previsioni, volte a modificare il sistema sanzionatorio al fine di risolvere le criticità sopra illustrate, eventuali effetti di riduzione delle sanzioni irrogate non determineranno nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in ragione del quadro normativo vigente che prevede la destinazione dei proventi derivanti dalle sanzioni secondo le modalità e le finalità di cui all'articolo 208 del codice della strada, né si prevede una necessità di integrazione delle risorse in ragione del sistema recato dal medesimo articolo 208 che prevede la programmazione annuale per l'utilizzo di tali proventi.

Si rammenta che l'articolo 208, comma 1, del codice della strada prevede che i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal presente codice sono devoluti allo Stato, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato, nonché da funzionari ed agenti dell'ente Ferrovie dello Stato o delle ferrovie e tramvie in concessione. I proventi stessi sono invece devoluti alle regioni, province e comuni quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni.

Il comma 2 prevede che i proventi di cui al comma 1, spettanti allo Stato, siano destinati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (finanziamento delle attività connesse all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, nonché per studi, ricerche e propaganda ai fini della sicurezza stradale e sulla sicurezza del veicolo), e al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, al fine di favorire l'impegno della scuola pubblica e privata nell'insegnamento dell'educazione stradale e per l'organizzazione dei corsi per conseguire il certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori. Ai sensi del comma 3, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, dell'interno e dell'istruzione, dell'università e della ricerca, determina annualmente le quote dei proventi da destinarsi alle suindicate finalità.

Riguardo ai proventi spettanti agli enti diversi dallo Stato, gli stessi determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinare alle finalità indicate dal comma 4 (segnaletica, attività di controllo e accertamento e altre attività connesse alla sicurezza stradale);

- riguardo alla lettera *d*), le disposizioni si limitano a delineare il procedimento finalizzato all'accertamento delle infrazioni nel rispetto dei diritti fondamentali dell'utenza. Pertanto, le amministrazioni competenti sono in grado di adempiere alle relative attività avvalendosi delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame modificano alcune norme del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), relative all'accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico. In particolare, le disposizioni:

- prevedendo, con disposizioni introdotte in sede referente, che nei casi di accertamento con dispositivi di controllo automatico di più violazioni commesse dallo stesso veicolo in tratti stradali ricadenti nella sfera di competenza del medesimo ente e in un periodo di tempo sino ad un'ora, si applichino le sanzioni amministrative previste per la violazione più grave aumentate di un terzo, se più favorevoli;

- prevedono l'applicazione di una sola sanzione per ciascun giorno se sono accertate violazioni plurime nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o uno stesso divieto. Si prevede, altresì che il controllo in uscita dalle aree a traffico limitato, con i dispositivi elettronici, debba essere attivato solo in casi ordinari, non anche quando eventi eccezionali e straordinari determinino la permanenza dei veicoli nelle predette aree;
- estendono il novero dei casi in cui la contestazione immediata delle violazioni non è necessaria ed è effettuata soltanto la notificazione per estremi. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada. Si prevede altresì che i dispositivi di telerilevamento possano accertare contemporaneamente due o più violazioni. Infine, viene stabilita la non obbligatorietà della contestazione immediata per alcune violazioni su autostrade o strade extraurbane principali. In questo caso, se le suddette violazioni avvengono in punti specifici della strada (imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico, stazioni di esazione del pedaggio) sono accertate dagli organi di polizia stradale attraverso la visione delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza. Con decreto interministeriale sono determinate le modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni che prevedono la sospensione della patente di guida sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia eventualmente presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale, al fine di consentire la contestazione della violazione, ove possibile.

Con riferimento alla limitazione di determinate sanzioni a una sola al giorno non si hanno osservazioni da formulare prendendosi atto di quanto rilevato dalla relazione tecnica riguardo all'assenza di effetti per la finanza pubblica, considerato che i relativi proventi sono riassegnati a spesa. Tuttavia, con particolare riferimento alle violazioni plurime accertate con dispositivo

automatico di controllo, introdotte nel corso dell'esame in sede referente e non considerate dalla medesima relazione tecnica, appare utile acquisire conferma dal Governo riguardo all'assenza di effetti per la finanza pubblica.

Non si hanno osservazioni da formulare neppure in riferimento all'estensione delle infrazioni per le quali non è necessaria la contestazione immediata delle violazioni, dal momento che la relazione tecnica informa che gli adempimenti a carico di soggetti pubblici sono sostenibili nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Riguardo all'estensione delle modalità di rilevazione dell'assenza di copertura assicurativa dei veicoli, introdotta in sede referente, mediante l'accesso all'elenco<sup>12</sup> predisposto dal Ministero dei trasporti, ai comuni e ai soggetti che espletano servizi di polizia stradale, appare necessario che il Governo fornisca elementi di informazione volti ad assicurare che eventuali interventi relativi alla dotazione informatica dei soggetti pubblici interessati siano sostenibili nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente. Infine, dovrebbe essere comunque valutata l'opportunità di inserire in proposito un'apposita clausola di invarianza finanziaria.

#### **ARTICOLO 6-bis**

##### **Accertamento delle violazioni della velocità nella navigazione**

**Le norme** – introdotte durante l'esame in sede referente – prevedono che, in considerazione dell'esigenza di salvaguardia di Venezia e della sua laguna, per l'accertamento dell'inosservanza dei limiti di velocità nelle vie d'acqua di cui all'articolo 1 della legge n. 366 del 1963 (Norme relative alle lagune di Venezia e di Marano-Grado), possano essere utilizzate, anche per la determinazione della velocità media su tratti determinati, apparecchiature di rilevamento approvate o omologate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o da idoneo ente dallo stesso vigilato (comma 1).

In via sperimentale, nelle more della conclusione della procedura di approvazione o omologazione, per un periodo di ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, possono essere utilizzate apparecchiature, previa istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredata di una relazione tecnica e delle certificazioni di enti riconosciuti o laboratori autorizzati delle prove alle quali le apparecchiature sono state sottoposte nonché di ogni altro elemento idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza delle

---

<sup>12</sup> Di cui all'articolo 31, comma 2, del decreto-legge n. 1 del 2012

stesse. Al valore della velocità rilevato mediante dette apparecchiature si applica una riduzione pari al 10 per cento con un minimo di 2 chilometri orari, che comprende anche la tolleranza strumentale (commi 2 e 3).

Gli organi accertatori possono utilizzare le apparecchiature anche senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti purché la violazione sia documentata con sistemi fotografici, videografici o analoghi che, nel rispetto della riservatezza dei dati personali, consentano di accertare, anche successivamente, fatti, circostanze e responsabile dell'illecito amministrativo, compresi i dati identificativi del mezzo nautico (comma 4).

Le norme – introdotte durante l'esame in sede referente – non sono corredate di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono che, in considerazione dell'esigenza di salvaguardia di Venezia e della sua laguna, per l'accertamento dell'inosservanza dei limiti di velocità nelle vie d'acqua<sup>13</sup>, possano essere utilizzate, anche per la determinazione della velocità media su tratti determinati, apparecchiature di rilevamento approvate o omologate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o da idoneo ente dallo stesso vigilato.

In via sperimentale e transitoria<sup>14</sup>, possono essere utilizzate, previa istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, apparecchiature corredate di specifiche certificazioni.

Al riguardo, appare necessario che il Governo fornisca elementi di informazione volti ad assicurare che eventuali adempimenti aggiuntivi in carico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, incaricato di approvare o omologare le attrezzature o di esaminare quelle per le quali è richiesto l'utilizzo in via provvisoria, siano sostenibili nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Infine, con riferimento all'eventuale incremento di gettito derivante dall'irrogazione di sanzioni pecuniarie, non si formulano osservazioni dal momento che il loro importo, comunque non prevedibile, non risulta iscritto nei saldi di finanza pubblica.

---

<sup>13</sup> Di cui all'articolo 1 della legge n. 366 del 1963 (Norme relative alle lagune di Venezia e di Marano-Grado)

<sup>14</sup> Per un periodo di ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

## ARTICOLO 6-ter

### Campagne di richiamo di sicurezza

**Le norme** – introdotte durante l'esame in sede referente – inseriscono l'articolo 80-*bis* al decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di campagne di richiamo di sicurezza. Si prevede che i costruttori dei veicoli garantiscano l'immediata adozione di adeguate misure correttive e di informazione in relazione alla totalità dei veicoli di categoria M, N o O per i quali sia stata valutata la presenza di un rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone. Le misure correttive devono garantire che il veicolo non presenti più il rischio. L'operatore economico che, avendo provveduto a detti adempimenti, dopo ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo per l'adozione di misure correttive, riscontri che su di un veicolo le stesse non siano ancora state effettuate, ha l'obbligo di inserire i relativi dati nell'elenco telematico, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e provvedere al suo aggiornamento (commi 1 e 2).

Salvo che il fatto costituisca reato, l'operatore economico che omette di adottare le misure correttive di informazione e di inserimento e aggiornamento dei dati nell'elenco telematico è soggetto, per ciascuna misura non adottata, alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 euro a euro 60.000 (comma 3).

Con apposito provvedimento della Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione, sono disciplinate le modalità di accesso all'elenco telematico da parte di operatori autorizzati e di consultazione da parte degli organi di polizia e degli utenti (comma 4).

Chiunque circola con un veicolo presente nell'elenco telematico di cui al comma 2 è soggetto alla disciplina sanzionatoria di cui all'articolo 80, comma 14, del decreto legislativo n. 285 del 1992, relativo alla guida di un veicolo non in regola con la disciplina delle revisioni (comma 5).

Le norme – introdotte durante l'esame in sede referente – non sono corredate di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame inseriscono l'articolo 80-*bis* al decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di campagne di richiamo di sicurezza. Il nuovo articolo prevede che i costruttori dei veicoli garantiscano l'immediata adozione di adeguate misure correttive e di informazione in relazione ai veicoli di categoria M, N o O per i quali sia stata valutata la presenza di un rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone. L'operatore economico che, dopo una campagna di

richiamo, riscontri che su un veicolo non sono ancora state effettuate le misure correttive, inserisce i relativi dati nell'elenco telematico istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'inosservanza di tali obblighi è punita con sanzioni amministrative pecuniarie, mentre la circolazione con un veicolo presente nell'elenco telematico è punita con le sanzioni previste per la circolazione con un veicolo non in regola con le norme sulla revisione<sup>15</sup>.

Al riguardo, non vi sono osservazioni da formulare giacché, da un lato, i citati obblighi sono posti in capo a soggetti privati e, dall'altro, il gettito derivante dalle sanzioni non viene scontato ai fini dei saldi di finanza pubblica.

In merito alle modalità di accesso al portale telematico, appare necessario che il Governo fornisca chiarimenti idonei ad assicurare che eventuali interventi relativi alle strutture informatiche coinvolte, ove necessari, siano sostenibili nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 6-*quater***

#### **Operazioni in materia di motorizzazione e controllo su officine concessionarie del servizio di revisione dei veicoli a motore**

La norma, introdotta in sede referente, sostituisce con un nuovo testo il comma 1 dell'articolo 19 della legge n. 870 del 1986 che reca la disciplina di specifiche operazioni in materia di motorizzazione da effettuare presso le sedi predisposte della Direzione generale della motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con spese a carico dei soggetti interessati alle medesime operazioni. La norma ora introdotta, in particolare, nel confermare che le spese relative a tali operazioni sono interamente a carico dei soggetti interessati, rispetto al testo vigente, che prevede che con riguardo a talune delle summenzionate operazioni<sup>16</sup>, il personale della motorizzazione civile incaricato venga compensato con una indennità oraria commisurata alla diaria di missione, dispone che con riferimento ad un elenco più ampio di operazioni<sup>17</sup>, al personale incaricato, di cui viene specificata espressamente la titolarità della relativa attività, siano corrisposti importi onnicomprensivi specificamente determinati dalla stessa disposizione (comma 1, lettera *a*)).

Tali importi sono dalla norma indicati in: euro 350 lordi per ogni giornata completa di operazioni, comprensiva delle sedute antimeridiana e pomeridiana [comma 1, lettera a), cpv. 1, lettera a)]; euro 175

---

<sup>15</sup> Di cui all'articolo 80, comma 14, del decreto legislativo n. 285 del 1992.

<sup>16</sup> Di cui ai numeri 1), 3), 4), 5) e 6) della tabella 3, allegata alla medesima legge.

<sup>17</sup> Di cui ai numeri 1), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12) della tabella 3 allegata alla medesima legge.

lordi per ogni giornata di operazioni, svolta in singola seduta antimeridiana o pomeridiana [comma 1, lettera a), cpv. 1, lettera b)]; euro 100 a titolo di rimborso forfettario delle spese di trasferta per ogni giornata o frazione di giornata di attività, ivi compreso il rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato [comma 1, lettera a), cpv. 1, lettera c)].

Al summenzionato articolo 19 vengono, altresì, introdotti i nuovi commi da 1-*bis* a 1-*quater*, volti ad estendere l'applicazione dei suddetti nuovi criteri di determinazione dei corrispettivi dovuti al personale incaricato titolare dell'attività anche all'esercizio delle funzioni ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione civile (nuovo comma 1-*quater*) e al personale incaricato dell'esecuzione di funzioni ausiliarie e di supporto (entro specifici limiti percentuali dei medesimi importi) (nuovo comma 1-*bis*) nonché a disciplinare la suddetta corresponsione nel caso in cui le operazioni si svolgano in specifici orari di servizio (nuovo comma 1-*ter*).

Tali nuove disposizioni, in particolare prevedono che:

- al personale eventualmente incaricato dell'esecuzione di funzioni ausiliarie e di supporto al titolare dell'attività, con conseguente incremento del numero delle operazioni compiute in ogni giornata completa o singola seduta antimeridiana o pomeridiana, venga corrisposto il 40 per cento degli importi di cui al nuovo comma 1, lettere a) e b), nonché il rimborso spese di cui al nuovo comma 1, lettera c) (*Cfr. supra*) [comma 1, lettera b), cpv. 1-*bis*];
- qualora le operazioni siano eseguite in orario di servizio antimeridiano, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, è corrisposta la sola quota riferita al rimborso forfettario delle spese di trasferta di cui al nuovo comma 1, lettera c). Nel caso in cui le operazioni siano eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio, al medesimo summenzionato personale è corrisposta la quota di cui al nuovo comma 1, lettera c), riferita al rimborso forfettario delle spese di trasferta, oltre che il 50 per cento della quota di competenza di cui ai nuovi commi 1, lettera b), e 1-*bis* (*Cfr. supra*) [comma 1, lettera b), cpv. 1-*ter*];
- le disposizioni di cui ai nuovi commi 1, 1-*bis* e 1-*ter* si applicano anche all'esercizio delle funzioni ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti [comma 1, lettera b), cpv. 1-*quater*].

Il comma 1, lettera c) dispone, altresì, la soppressione dei commi 2, 3, 4 e 5 dell'articolo 19 che, nel testo vigente, disciplinano specifici profili del regime indennitario da riconoscere al personale della motorizzazione civile, superati dalle disposizioni sopra introdotte. In particolare, i commi soppressi prevedono che: qualora i servizi vengano effettuati oltre 10 chilometri dalla sede dell'ufficio, al personale sarà riconosciuta, sempre a carico dei richiedenti, l'indennità di missione ed il rimborso delle spese di trasporto previsti dalle vigenti disposizioni (comma 2); qualora i servizi di cui ai commi precedenti richiedessero prestazioni oltre il normale orario d'ufficio, al personale dovrà essere corrisposto anche il compenso per lavoro straordinario nella misura prevista dalle vigenti disposizioni, il cui onere sarà a carico dei richiedenti (comma 3); per lo svolgimento dei servizi di cui ai commi precedenti il personale è autorizzato a servirsi del proprio mezzo di trasporto ed il rimborso delle spese, stabilito dalle vigenti norme, sarà anch'esso a carico degli interessati richiedenti

(comma 4); per specifiche operazioni da svolgere<sup>18</sup> i versamenti a carico dei richiedenti e l'indennità di missione, da corrispondere al personale, sono pari al 50 per cento delle tariffe applicate dal Registro italiano navale per le analoghe operazioni tecniche di competenza di tale ente (comma 5).

Viene, quindi, demandata all'adozione di un decreto ministeriale la definizione del numero delle operazioni che compongono ogni giornata completa o ogni singola seduta antimeridiana o pomeridiana (comma 2).

La norma dispone, altresì, la sostituzione del comma 10 dell'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992 (codice della strada) che nel testo vigente prevede che i periodici controlli sulle officine concessionarie del servizio di revisione dei veicoli a motore e sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime officine siano effettuati da personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le modalità di cui all'articolo 19, commi 1, 2, 3, e 4, della legge n. 870 del 1986 (disposizioni novellate dai commi 1 e 2) e che i relativi importi siano a carico delle officine. Il nuovo testo della norma prevede che i suddetti controlli periodici siano remunerati ai sensi dell'articolo 19, comma 1-*quater*, della legge n. 870 del 1986, ovvero secondo la nuova disciplina introdotta dal comma 1, lettera *b*), cpv. 1-*quater* (*Cfr. supra*) in materia di remunerazione delle funzioni ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione civile e che, a tal fine, con decreto ministeriale siano determinati gli importi, a carico delle officine, richiamando, inoltre, in caso di mancata corresponsione dei medesimi importi da parte delle suddette officine, l'applicazione della vigente disciplina sanzionatoria<sup>19</sup> (comma 3).

Viene demandata, inoltre, a un decreto interministeriale la determinazione degli importi e le modalità di versamento all'entrata utili a compensare il personale per l'esercizio delle attività ispettive di cui all'articolo 19, comma 1-*quater*, della legge n. 870 del 1986 (comma 4).

Viene inoltre modificata la Tabella III.1 riferita all'articolo 242 (accertamenti tecnici previsti dal codice della strada) allegata al titolo III del DPR n. 495 del 1992 al fine di estendere a taluni profili professionali (capo tecnico collaboratore amministrativo, assistente tecnico e assistente amministrativo) la competenza ad effettuare taluni accertamenti tecnici ora previsti in capo ad altre categorie professionali (ingegnere e architetto con e senza funzioni di direzione) (comma 6).

L'emendamento che ha introdotto la norma in esame non è corredato di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia che la norma, introdotta in sede referente, sostituisce con un nuovo testo il comma 1 dell'articolo 19 della legge n. 870 del

---

<sup>18</sup> Di cui ai punti 7), 8), 9), 10), 11) e 12) della tabella 3, allegata alla legge n. 870 del 1986.

<sup>19</sup> Di cui al comma 15 dell'articolo 80 del codice della strada.

1986 che disciplina specifiche operazioni in materia di motorizzazione da effettuare presso le sedi della Direzione generale della motorizzazione civile con spese a carico dei soggetti interessati alle medesime operazioni. La novella, nel confermare che le spese relative a tali operazioni sono interamente a carico dei soggetti interessati, modifica i criteri di determinazione dei compensi del personale (comma 1, lettera *a*). L'applicazione di tali nuovi criteri di determinazione dei corrispettivi viene estesa anche alle attività rese dal personale della motorizzazione civile che esercita funzioni ispettive e di vigilanza [comma 1, lettera *b*), cpv. 1-*quater*] e al personale incaricato dell'esecuzione di funzioni ausiliarie e di supporto al personale titolare delle attività (entro specifici limiti) [comma 1, lettera *b*), cpv. 1-*bis*]. In funzione dei medesimi nuovi criteri viene, altresì, disciplinata la remunerazione delle operazioni svolte in particolari orari di servizio [comma 1, lettera *b*), cpv. 1-*ter*].

La norma dispone, altresì, per i controlli periodici sulle officine concessionarie del servizio di revisione dei veicoli a motore e sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime officine effettuati da personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che la remunerazione, a carico delle officine, si basi sulla nuova disciplina introdotta dal comma 1, lettera *b*), cpv. 1-*quater*, sopra menzionato, in materia di remunerazione delle funzioni ispettive e di vigilanza e che, a tal fine, con decreto ministeriale siano determinati gli importi, a carico delle officine (comma 3). Viene demandata, inoltre, all'emanazione di un decreto interministeriale la determinazione degli importi utili a compensare il personale per l'esercizio delle suddette attività ispettive (comma 4).

Al riguardo, in merito al comma 1, lettera *a*), che ridefinisce il quadro dei corrispettivi dovuti al personale della motorizzazione civile per le attività di verifica su veicoli a motore, non si formulano osservazioni considerato che esso conferma quanto previsto nell'assetto vigente ovvero che le spese relative a tali operazioni sono interamente a carico dei soggetti interessati. In merito al comma 1, lettera *b*), che estende i nuovi criteri di remunerazione ad ulteriori fattispecie (alle attività rese dal personale della motorizzazione civile che esercita funzioni ispettive e di vigilanza, al personale incaricato dell'esecuzione di funzioni ausiliarie e di supporto al personale titolare delle attività e alle operazioni svolte in specifici orari di servizio), andrebbe

chiarito se anche dette remunerazioni siano a carico dei soggetti interessati, posto che il testo della norma non appare prevederlo esplicitamente.

In merito al comma 4, si dovrebbe valutare l'opportunità di riformulare la disposizione in modo da chiarire che gli importi dovuti dalle officine, che saranno determinati con decreto interministeriale, devono comunque essere tali da assicurare la remunerazione del personale che svolge le attività ispettive.

Non si formulano osservazioni circa i restanti commi.

## **ARTICOLO 7**

### **Modifiche alla normativa in materia di monopattini e altri dispositivi**

**Le norme** modificano alcune disposizioni di cui all'articolo 1 della legge n. 160 del 2019, relative alla circolazione di monopattini e di altri dispositivi. Le novelle, tra l'altro:

- modificano il comma *75-ter*, prevedendo che il gestore del servizio di monopattini installi sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei medesimi al di fuori delle aree della città in cui ne è consentita la circolazione. [comma 1, lettera *b*)];
- modificano il comma *75-quater*, vietando la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi di contrassegno o di copertura assicurativa [comma 1, lettera *c*)];
- modificano il comma *75-quinquiesdecies*, vietando la sosta dei monopattini sul marciapiede. I comuni possono individuare con ordinanza aree di sosta riservate ai monopattini anche sul marciapiede, purché nella parte rimanente dello stesso sia assicurata la regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità. Tale utilizzo deve essere indicato con la prescritta segnaletica verticale e orizzontale. Le aree di sosta riservate ai monopattini possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito internet istituzionale del comune [comma 1, lettera *b*)];
- sostituiscono il comma *75-undevicies*, introducendo la sanzione amministrativa (da euro 200 a euro 800) per chiunque circoli con un monopattino privo di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Si prevede, altresì, una sanzione amministrativa (da euro 100 a euro 400) per chiunque circoli con un monopattino privo di contrassegno o di copertura assicurativa. La medesima sanzione si applica in caso di circolazione con un monopattino per il quale il proprietario non abbia comunicato la variazione di residenza o di sede [comma 1, lettera *i*)];

- inseriscono i commi *75-viciesquater* e *75-viciesquinquies*, prevedendo l'obbligo, per i proprietari dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, di chiedere il rilascio di apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato secondo le modalità previste con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce altresì il prezzo di vendita dei contrassegni, da versare all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione alla spesa, da destinare a compensazione del costo di produzione con una quota di maggiorazione da utilizzare esclusivamente per le attività previste dall'articolo 208, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada).

Il predetto rinvio normativo richiama le attività connesse all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, studi, ricerche e propaganda ai fini della sicurezza stradale, l'educazione stradale, l'assistenza e previdenza del personale delle forze di polizia, iniziative ed attività di promozione della sicurezza della circolazione, studi, ricerche e propaganda sulla sicurezza del veicolo, l'insegnamento dell'educazione stradale nella scuola e l'organizzazione dei corsi per conseguire il certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori.

L'archivio nazionale dei veicoli tiene nota della combinazione alfanumerica rilasciata e dei dati anagrafici del proprietario del monopattino a questa associato. Salvo che il fatto costituisca reato, a chiunque abusivamente produce o distribuisce i contrassegni si applicano le sanzioni amministrative, pecuniarie ed accessorie, previste a legislazione vigente<sup>20</sup> per l'abusiva produzione o distribuzione di targhe per veicoli. Si prevede infine che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono essere posti in circolazione se non sono coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi [comma 1, lettera *m*]).

Chiunque circola con un dispositivo di micromobilità elettrica, diverso dai monopattini, avente caratteristiche tecniche e costruttive non conformi, ovvero fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca quando il dispositivo ha un motore termico o elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW (comma 2).

La **relazione tecnica** afferma, in relazione al comma 1, quanto segue:

- relativamente alla lettera *b*), gli oneri derivanti dall'attuazione della presente disposizione sono a carico dei gestori del servizio. La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;

---

<sup>20</sup> Dall'articolo 101, commi 5 e 6, del decreto legislativo n. 285 del 1992.

- relativamente alla lettera *c*), la disposizione ha carattere ordinamentale e da essa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato;
- riguardo alla lettera *b*), l'apposizione di segnaletica stradale costituisce un adempimento già svolto dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Spetterà, in ogni caso, agli enti proprietari delle strade valutare la necessità di installare nuovi segnali, nel rispetto dei rispettivi vincoli di bilancio. In relazione a eventuali effetti finanziari di tale disposizione, si precisa che l'adeguamento della segnaletica rappresenta una mera facoltà per le amministrazioni che sarà pertanto adottata laddove le stesse dispongano adeguate risorse finanziarie;
- relativamente alla lettera *i*), la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. È ragionevole ritenere, tuttavia, che l'applicazione delle nuove sanzioni nei confronti dei trasgressori comporterà maggiori entrate, non quantificabili in questa sede;
- riguardo alla lettera *m*), la predisposizione dei contrassegni iniziali da parte dell'IPZS, nel periodo antecedente all'entrata in vigore delle tariffe, è coperta nell'ambito delle attività già svolte dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato per analoghe produzioni che, come noto, già prevedono documenti comprensivi di numerazione come i contrassegni vino DOCG/DOC, i bollini farmaceutici, il tagliando antifrode per le schede elettorali, le targhe auto, moto e ciclomotori. Specificatamente, la realizzazione del contrassegno non produce impatti significativi e sarà assorbita inizialmente nell'ambito delle attuali attività di IPZS grazie alla scalabilità garantita dai processi industriali, e, successivamente, compensata dalle tariffe versate all'entrata per la successiva riassegnazione alle spese per le finalità del presente comma. Ciò assicurerà, inoltre, economicità e tempestività di avvio. L'attività relativa all'individuazione delle diverse tipologie delle combinazioni alfanumeriche del contrassegno e gli approvvigionamenti per gli uffici periferici costituisce attività già svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in relazione ai veicoli, motoveicoli e ciclomotori. In particolare, tale attività è svolta dalla Divisione 4 della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero e dalla Divisione 7 (CED), che gestisce l'archivio nazionale veicoli (ANV). Pertanto, l'attività relativa ai monopattini non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto la stessa sarà svolta avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie già funzionali alla predetta attività a legislazione vigente;

Relativamente al comma 2, la RT afferma che la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Si evidenzia, ad ogni buon conto, che le maggiori entrate per il bilancio dello Stato derivanti dall'introduzione delle nuove

sanzioni non possono essere quantificate a priori, in quanto dipendono dal numero effettivo di infrazioni poste in essere dagli utenti.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame modificano alcune disposizioni di cui all'articolo 1 della legge n. 160 del 2019, relative alla circolazione di monopattini e di altri dispositivi. Le disposizioni, tra l'altro:

- prevedono che il gestore del servizio di monopattini installi sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei medesimi al di fuori delle aree della città in cui ne è consentita la circolazione;
- vietano la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi di contrassegno o di copertura assicurativa;
- vietano la sosta dei monopattini sul marciapiede. I comuni possono individuare con ordinanza aree di sosta riservate ai monopattini anche sul marciapiede, indicate con la prescritta segnaletica verticale e orizzontale. Le aree di sosta riservate ai monopattini possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito internet istituzionale del comune;
- adeguano il sistema sanzionatorio relativo alle infrazioni compiute mediante monopattino elettrico;
- prevedono l'obbligo, per i proprietari dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, di chiedere il rilascio di apposito contrassegno, stampato dall'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato secondo le modalità previste con decreto, che stabilisce altresì il prezzo di vendita dei contrassegni, da versare all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione alla spesa, da destinare a compensazione del costo di produzione con una quota di maggiorazione da utilizzare esclusivamente per specifiche attività<sup>21</sup> afferenti alla sicurezza della circolazione. L'archivio nazionale dei veicoli tiene nota della combinazione alfanumerica rilasciata e dei dati anagrafici del proprietario del

---

<sup>21</sup> Previste dall'articolo 208, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada)

monopattino a questa associato. Viene altresì prevista un'apposita sanzione per la violazione di detto obbligo;

- prevedono che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possano essere posti in circolazione se non sono coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi;
- prevedono sanzioni per chi circola con un dispositivo di micromobilità elettrica, diverso dai monopattini, avente caratteristiche tecniche e costruttive non conformi, ovvero fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca quando il dispositivo ha un motore termico o elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW (comma 2).

Al riguardo, non si formulano osservazioni per quanto riguarda l'adeguamento delle sanzioni, dal momento che le stesse si configurano come aggiuntive rispetto a quelle previste a legislazione vigente e il loro gettito, comunque, non è considerato nei saldi di finanza pubblica. Riguardo alla predisposizione di aree di sosta per i monopattini sui marciapiedi, indicate da segnaletica orizzontale e verticale, si osserva che la stessa assume carattere discrezionale da parte delle amministrazioni competenti e in proposito non si formulano osservazioni.

Infine, riguardo al rilascio del contrassegno, stampato dall'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato e alla relativa attività di individuazione delle diverse tipologie di combinazioni alfanumeriche da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non si hanno osservazioni da formulare, prendendosi atto di quanto affermato dalla RT circa l'idoneità delle risorse disponibili a legislazione vigente a svolgere gli adempimenti connessi a tali compiti.

## **ARTICOLO 8**

### **Modifiche alla disciplina della ciclabilità**

**Le norme** modificano alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), in materia di ciclabilità. Le novelle, tra l'altro:

- modificano l'articolo 3, relativo alle definizioni stradali e di traffico, considerando come utenti vulnerabili della strada anche i conducenti di ciclomotori e di motocicli. Conseguentemente, detti soggetti rientrano tra quelli per la cui sicurezza possono

essere previsti interventi finanziati<sup>22</sup> con i proventi derivanti dalle sanzioni pecuniarie e destinati a regioni, province e comuni [comma 1, lettere *b*) e *m*)];

- modificano l'articolo 7, relativo alla regolamentazione della circolazione nei centri abitati. In particolare, i comuni possono consentire su determinate strade a senso unico di marcia, con limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili a doppio senso, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili. Inoltre, viene soppressa la possibilità per i comuni di autorizzare la circolazione dei velocipedi su corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto. Viene altresì consentito ai comuni di istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con limite di velocità inferiore o uguale a 50 km/h, nelle quali è presente una pista ciclabile laterale o una corsia ciclabile. Infine, viene attribuito ai comuni il compito di individuare zone ciclabili in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h [comma 1, lettera *c*)];
- abrogano il comma 2-*bis* all'articolo 150, che disciplina una specifica fattispecie di obbligo di precedenza ai velocipedi circolanti su corsia ciclabile [comma 1, lettera *b*)].

Viene altresì previsto che le condizioni per la realizzazione della corsia ciclabile di cui all'articolo 3, comma 1, numero 12-*bis*), del decreto legislativo n. 285 del 1992, nonché della relativa segnaletica in ambito sia urbano sia extraurbano, siano stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (comma 2).

La **relazione tecnica** afferma, in relazione al comma 1, quanto segue:

- relativamente alla lettera *c*), si tratta, per un verso, di disposizioni di carattere ordinamentale, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Per altro verso, gli adempimenti previsti sono già svolti dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Con particolare riguardo alla previsione relativa all'istituzione della zona di attestamento ciclabile, si precisa che l'adeguamento della segnaletica rappresenta una mera facoltà per le amministrazioni che sarà pertanto adottata laddove le stesse dispongano adeguate risorse finanziarie e che, comunque, eventuali interventi di modifica della segnaletica stradale esistente costituiscono un adempimento già svolto dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle

---

<sup>22</sup> Ai sensi dell'articolo 208, comma 4, lettera *c*), del codice della strada.

risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Spetterà, in ogni caso, agli enti proprietari delle strade valutare la necessità di installare nuovi segnali, nel rispetto dei rispettivi vincoli di bilancio;

- relativamente alla lettera *b*), la disposizione ha mero scopo di coordinamento e, pertanto, non implica nuovi costi a carico della finanza pubblica. Al riguardo si precisa che l'adeguamento della segnaletica rappresenta una mera facoltà per le amministrazioni che sarà pertanto adottata laddove le stesse dispongano adeguate risorse finanziarie e che, comunque, eventuali interventi di modifica della segnaletica stradale esistente costituiscono un adempimento già svolto dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Spetterà, in ogni caso, agli enti proprietari delle strade valutare la necessità di installare nuovi segnali, nel rispetto dei rispettivi vincoli di bilancio

Relativamente al comma 2, la RT afferma che la disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta effetti sui saldi di finanza pubblica.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame modificano alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), in materia di ciclabilità. Le novelle, tra l'altro:

- modificano l'articolo 3, relativo alle definizioni stradali e di traffico, considerando come utenti vulnerabili della strada anche i conducenti di ciclomotori e di motocicli. Conseguentemente, detti soggetti rientrano tra quelli per la cui sicurezza possono essere previsti interventi finanziati con i proventi derivanti dalle sanzioni pecuniarie e destinati a regioni, province e comuni;<sup>23</sup>
- modificano l'articolo 7, concernente la regolamentazione della circolazione nei centri abitati, in relazione a talune fattispecie in cui i comuni possono consentire o vietare la circolazione dei velocipedi. Viene altresì consentito ai comuni di istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con limite di velocità inferiore o uguale a 50 km/h, nelle

---

<sup>23</sup> Ai sensi dell'articolo 208, comma 4, lettera *c*),

quali è presente una pista ciclabile laterale o una corsia ciclabile. Infine, viene attribuito ai comuni il compito di individuare zone ciclabili<sup>24</sup>;

- sopprimono il comma 2-*bis* all'articolo 150, in materia di obblighi di precedenza ai velocipedi.

Viene altresì stabilito che le condizioni per la realizzazione della corsia ciclabile nonché della relativa segnaletica sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (comma 2).

Al riguardo, con riferimento alla definizione di conducenti di ciclomotori e di motocicli come utenti deboli, non si hanno osservazioni da formulare considerato che essa comporta l'inserimento della tutela di detti soggetti fra le possibili destinazioni di una quota dei proventi derivanti dalle sanzioni pecuniarie: detta assegnazione opera nel limite delle risorse disponibili pertanto l'ampliamento delle finalità di spesa non incide sul suo ammontare.

Non si formulano osservazioni per quanto riguarda la predisposizione della segnaletica relativa alla circolazione dei velocipedi, dal momento che la stessa, come precisato dalla RT, assume carattere discrezionale da parte delle amministrazioni competenti.

## ARTICOLO 9

### Modifiche in materia di sicurezza dei passaggi a livello ferroviari

**Le norme** modificano alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), in materia di sicurezza dei passaggi a livello ferroviari. Le novelle, tra l'altro:

- inseriscono il comma 1-*sexies* all'articolo 25, demandando a una convenzione tra gli enti proprietari delle infrastrutture la definizione del segnalamento dell'attraversamento, nel caso in cui quest'ultimo abbia un'altezza libera inferiore a quella minima prevista dalle norme per le costruzioni [comma 1, lettera *a*)];
- inseriscono il comma 2-*bis* all'articolo 44, prevedendo che, in corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere, possa essere collocato, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica, per avvertire in tempo utile del passaggio del

---

<sup>24</sup> In cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h

treno. L'installazione di tali dispositivi è obbligatoria in caso di visibilità insufficiente [comma 1, lettera *c*];

- modificano l'articolo 147, disciplinando i comportamenti da tenere in prossimità dei passaggi a livello. Contestualmente, viene inasprita la quasi totalità delle sanzioni comminate ai trasgressori della disciplina in esame (da 200 a 800 euro, in luogo di limiti compresi tra 87 e 344 euro attualmente vigenti). Infine, si prevede che l'installazione dei dispositivi luminosi sia consentita anche al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, a sue spese, previa convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada [comma 1, lettera *e*]).

Dall'attuazione delle disposizioni in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione (comma 2).

La **relazione tecnica** afferma, con riferimento al comma 1, quanto segue:

- relativamente alla lettera *a*), si tratta di adempimenti che sono già previsti in sede di stipula delle convenzioni tra gli enti proprietari delle infrastrutture, relativamente ai quali la norma detta indicazioni di principio e cui i soggetti gestori provvedono nell'ambito del regolare svolgimento delle proprie attività. Peraltro, si precisa che il comma 1-*sexies* solo apparentemente costituisce una nuova disposizione poiché attualmente non vi è un riferimento esplicito nell'articolo 25 del Codice della Strada all'obbligo di dover segnalare gli "attraversamenti stradali bassi"; tuttavia, in realtà tale obbligo esiste già e non trattasi, quindi, di nuova introduzione, poiché lo si ricava indirettamente dalla norma secondaria costituita dall'art. 118 del Regolamento di attuazione del Codice stesso. Tale articolo 118, al comma 1, lettera *b*), dispone che il segnale deve essere posto solo se l'altezza ammissibile sulla strada è inferiore all'altezza dei veicoli definita dall'articolo 61 del codice (ossia 4,30 mt). Pertanto, in conclusione, la disposizione del comma 1-*sexies* formula in modo diverso un obbligo già esistente in capo agli enti gestori delle infrastrutture interferenti negli attraversamenti stradali ma non introduce alcun nuovo obbligo e quindi non introduce alcun nuovo onere per la finanza pubblica. Al riguardo si precisa che gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria costituiscono apposita voce del Contratto di programma-parte servizi, proprio in ragione delle competenze attribuite al gestore dell'infrastruttura. Eventuali oneri derivanti da un mero adeguamento della segnaletica potranno essere imputati alla predetta voce di costo, senza che ciò determini pregiudizio per le attività già programmate a legislazione vigente, né necessità di risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare;
- relativamente alla lettera *c*), i costi derivanti dall'attuazione della disposizione sono espressamente posti a carico del gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Come già

precisato alla lettera *a*), gli eventuali oneri derivanti dagli obblighi in esame potranno essere imputati alla predetta voce di costo del Contratto di programma- parte servizi e pertanto non sono necessarie risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare;

- relativamente alla lettera *e*), gli eventuali oneri derivanti dagli obblighi previsti dalle disposizioni potranno essere imputati alla predetta voce di costo del Contratto di programma-parte servizi e pertanto non sono necessarie risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare.

Relativamente al comma 2, la RT nulla aggiunge al contenuto delle norme.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le norme in esame modificano alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), in materia di sicurezza dei passaggi a livello ferroviari. Le novelle, tra l'altro:

- demandano a una convenzione tra gli enti proprietari delle infrastrutture la definizione del segnalamento dell'attraversamento, nel caso in cui quest'ultimo abbia un'altezza libera inferiore a quella minima prevista dalle norme per le costruzioni [comma 1, lettera *a*)];
- prevedono che, in corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere, possa essere collocato, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica, per avvertire in tempo utile del passaggio del treno. L'installazione di tali dispositivi è obbligatoria in caso di visibilità insufficiente [comma 1, lettera *c*)];
- disciplinano i comportamenti da tenere in prossimità dei passaggi a livello. Contestualmente, viene inasprita la quasi totalità delle le sanzioni comminate ai trasgressori (da 200 a 800 euro, in luogo di limiti compresi tra 87 e 344 euro attualmente vigenti) della disciplina in esame. Infine, si prevede che l'installazione dei dispositivi luminosi sia consentita anche al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, a sue spese, previa convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada [comma 1, lettera *e*]).

Dall'attuazione delle disposizioni in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, prendendosi atto di quanto affermato dalla RT secondo cui gli adempimenti di cui alla lettera a) sono già previsti dal Regolamento di attuazione del Codice della strada, mentre gli adempimenti previsti dalle restanti disposizioni sono a carico del gestore dell'infrastruttura ferroviaria che vi provvederà nell'ambito del Contratto di programma-parte servizi - che prevede un'apposita voce per gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria - senza che ciò comporti pregiudizio per le attività programmate a legislazione vigente né la necessità di risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare.

Infine, non si hanno osservazioni da formulare anche con riguardo all'inasprimento delle sanzioni, giacché l'eventuale maggior gettito da esso derivante non è stato scontato ai fini dei saldi di finanza pubblica.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si rileva che l'articolo 9 reca, al comma 2, una clausola di invarianza finanziaria ai sensi della quale dall'attuazione del medesimo articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e gli enti gestori provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione.

Al riguardo, fermo restando quanto rilevato in merito ai profili di quantificazione, anche al fine di valutare la formulazione della disposizione in esame, appare in primo luogo utile acquisire dal Governo un chiarimento circa l'esatta individuazione dei citati enti gestori, in modo da verificare se essi debbano essere identificati nei soggetti gestori delle infrastrutture ferroviarie ovvero comprendano, altresì, soggetti gestori dell'infrastruttura stradale. Analogamente, appare opportuno acquisire un chiarimento dal Governo in merito all'esatta individuazione delle risorse destinate alle attività di manutenzione, considerando che la relazione tecnica fa riferimento a quelle previste in apposita voce del Contratto di programma - parte servizi

stipulato con l'ente gestore dell'infrastruttura, anche al fine di valutare l'opportunità di richiamare espressamente tali ultime risorse nell'ambito della disposizione in esame.

Si osserva, in ogni caso, che il presente disegno di legge già contiene, all'articolo 18, comma 2, una clausola di invarianza finanziaria riferita all'attuazione dell'intero provvedimento.

#### **ARTICOLO 9-bis**

##### **Attraversamenti pedonali semaforizzati**

**Le norme** – introdotte durante l'esame in sede referente – sostituiscono il comma 5 dell'articolo 41 del decreto legislativo n. 285/1992, prevedendo che gli attraversamenti pedonali semaforizzati possano essere dotati, oltre che di segnalazioni acustiche di indicazione dello stato di accensione delle luci (come già previsto a legislazione vigente), anche di guide tattili a pavimento idonee all'individuazione dei pali di sostegno delle lanterne semaforiche.

Le norme – introdotte in sede referente – non sono corredate di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame sostituiscono integralmente il comma 5 all'articolo 41 del decreto legislativo n. 285/1992, prevedendo che gli attraversamenti pedonali semaforizzati possano essere dotati anche di guide tattili a pavimento idonee all'individuazione dei pali di sostegno delle lanterne semaforiche.

Al riguardo, non vi sono osservazioni da formulare considerato che, in base al tenore letterale della disposizione, gli adeguamenti strutturali a carico di soggetti pubblici assumono carattere discrezionale e pertanto le amministrazioni interessate potranno darvi seguito al sussistere delle necessarie disponibilità.

#### **ARTICOLO 9-ter**

##### **Modifiche in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie**

**Le norme** – introdotte durante l'esame in sede referente – modificano l'articolo 13, comma 17-bis, del decreto-legge n. 183 del 2020, prevedendo che nelle more dell'adozione del decreto interministeriale recante linee guida in materia di sicurezza ferroviaria, di cui al

primo periodo del medesimo l'articolo 13, comma 17-*bis*, in caso di incidente, i gestori assicurino, con oneri a proprio carico, l'accessibilità in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco alle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri, mediante la predisposizione di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche e idonee. A tal fine, sulla base dell'analisi e della ricognizione delle specifiche situazioni territoriali, i gestori predispongono, in collaborazione con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, il programma annuale recante le modalità operative di accesso in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco. Di tali programmi i gestori informano annualmente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

Le norme – introdotte in sede referente – non sono corredate di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame modificano l'articolo 13, comma 17-*bis*, del decreto-legge n. 183 del 2020, prevedendo che, nelle more dell'adozione del decreto interministeriale recante linee guida in materia di sicurezza ferroviaria, di cui al primo periodo del medesimo articolo 13, comma 17-*bis*, in caso di incidente i gestori assicurino, con oneri a proprio carico, l'accessibilità in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco alle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri, mediante la predisposizione di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche e idonee. A tal fine, sulla base dell'analisi e della ricognizione delle specifiche situazioni territoriali, i gestori predispongono, in collaborazione con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, il programma annuale recante le modalità operative di accesso in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco.

Al riguardo appare necessario che il Governo chiarisca se la disposizione in esame sia suscettibile di determinare oneri a carico dei gestori delle infrastrutture ferroviarie, non fronteggiabili nell'ambito del Contratto di programma-parte servizi, dovuti alla necessità di provvedere all'adeguamento di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche.

## ARTICOLO 10

### Modifiche in materia di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico

Le norme modificano alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), in materia di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico. Le novelle, tra l'altro:

- modificano l'articolo 43, comma 5, prevedendo che gli agenti possano rallentare il traffico dei veicoli anche per motivi di protezione degli operatori stradali. Inoltre, sono inseriti i commi 5-*bis* e 5-*ter*, prevedendo che sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare possa avvenire anche mediante l'impiego di veicoli degli organi di polizia stradale, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista. Detti veicoli devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante unitamente a un pannello rettangolare recante la scritta: "auto di sicurezza-*safety car*". Con decreto sono stabilite le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi [comma 1, lettera *a*]);
- inseriscono il comma 3-*bis* all'articolo 177, vietando il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare sopra definita. I conducenti devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo e osservare le eventuali prescrizioni imposte. Chiunque viola tali disposizioni è soggetto al pagamento di una somma da euro 167 a euro 665 [comma 1, lettera *b*]).

La relazione tecnica afferma, in relazione al comma 1, quanto segue:

- relativamente alla lettera *a*), si tratta di attività già svolte dagli organi di polizia in ambito autostradale. La disposizione si limita a disciplinare in modo chiaro regole di comportamento di cui sono destinatari gli utenti della strada quando si attua la procedura di *safety car*. Pertanto, dalla stessa non derivano nuovi né maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al contrario, la violazione degli obblighi di comportamento, che viene sanzionata mediante le conseguenti modifiche all'articolo 177 di cui alla lettera *b*), potrebbe determinare potenzialmente maggiori entrate seppure non quantificabili *a priori*;
- relativamente alla lettera *b*), si tratta, per un verso, di disposizioni di coordinamento, per altro verso, di disposizioni di carattere ordinamentale, che introducono regole di

comportamento, di cui si è detto alla lettera *a*) (*safety car*). Esse, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. A ciò si aggiunga che le maggiori entrate per il bilancio dello Stato derivanti dalla previsione delle nuove sanzioni non possono essere quantificate in questa sede, in quanto dipendono dal numero effettivo di infrazioni poste in essere dagli utenti.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame modificano alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), in materia di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico. Le novelle, tra l'altro, prevedono che gli agenti possano rallentare il traffico dei veicoli anche per motivi di protezione degli operatori stradali. Inoltre, vengono disciplinate le modalità di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico nonché le regole di comportamento imposte ai conducenti dei veicoli, prevedendo per i trasgressori una sanzione amministrativa pecuniaria.

Al riguardo, non vi sono osservazioni da formulare attesa la natura ordinamentale delle disposizioni e tenuto conto che l'eventuale maggior gettito derivante dalle sanzioni irrogate non è scontato ai fini dei saldi di finanza pubblica.

## **ARTICOLO 11**

### **Uso dei pannelli a messaggio variabile con valore prescrittivo**

**Le norme** inseriscono i commi da 19-*bis* a 19-*quater* all'articolo 41 del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada). Le novelle prevedono che ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile debbano essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificarne il momento di accensione o spegnimento e il regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario e il corretto svolgimento delle operazioni stesse. Nei provvedimenti che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi e i segnali a messaggio variabile devono essere indicate le modalità e i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione e spegnimento degli stessi. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione nonché informazioni

utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari o ambiti a essa correlati. Tali indicazioni sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme uguali a quelle dei corrispondenti segnali verticali. Nei comuni classificati a vocazione turistica le informazioni fornite attraverso i segnali a messaggio variabile possono prevedere anche l'impiego alternato di lingue straniere. Dall'attuazione delle suddette disposizioni non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione.

La **relazione tecnica** afferma che le disposizioni sono volte a rendere attuabile il valore prescrittivo dei segnali luminosi e dei segnali a messaggio variabile, quando recano indicazioni di pericolo e di prescrizione. In particolare, si introducono disposizioni finalizzate a precisare le modalità di funzionamento dei segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e dei segnali a messaggio variabile al fine di consentire l'individuazione dell'arco temporale di riferimento dell'attivazione dei pannelli per l'accertamento delle violazioni dei relativi messaggi. Sul punto si precisa, pertanto, che tale funzionalità necessita esclusivamente di una diversa modalità di registro e archivio delle operazioni di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio cui le amministrazioni interessate provvedono nell'ambito delle proprie risorse di bilancio o, qualora si tratti di società, nell'ambito del contratto di servizio. A fronte di ciò dalla data di entrata in vigore della disposizione sarà, pertanto, possibile sanzionare i comportamenti posti in essere in violazione dei predetti messaggi e dalla stessa quindi potrebbero derivare maggiori entrate. Si prevede, infine, una specifica clausola di invarianza finanziaria, ove si stabilisce che dall'attuazione di quanto previsto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono che, ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile debbano essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificarne il momento di accensione o spegnimento e il regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario e il corretto svolgimento delle operazioni stesse.

Al riguardo, si prende atto di quanto affermato dalla RT relativamente agli adempimenti richiesti alle amministrazioni interessate per assicurare la funzionalità dei segnali cui le stesse provvederanno nell'ambito delle proprie risorse di bilancio o, qualora si tratti di società, nell'ambito del contratto di servizio e non si formulano osservazioni.

Non si formulano osservazioni neppure riguardo al presumibile incremento dei proventi delle sanzioni irrogate, dal momento che lo stesso non viene scontato ai fini dei saldi di finanza pubblica.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si rileva che il comma 1, capoverso 19-*quater*, dell'articolo 11 reca una clausola di invarianza finanziaria ai sensi della quale dall'attuazione dei commi 19-*bis* e 19-*ter* dell'articolo 41 del codice della strada, introdotti dal medesimo comma 1 dell'articolo 11, non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e gli enti gestori provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione.

Al riguardo, fermo restando quanto rilevato in merito ai profili di quantificazione, anche al fine di valutare la formulazione della disposizione in esame, appare utile acquisire dal Governo un chiarimento circa l'esatta individuazione dei citati enti gestori, nonché in merito ad una più puntuale perimetrazione delle risorse destinate alle predette attività di manutenzione, considerando in proposito che la relazione tecnica fa riferimento alle risorse di bilancio delle amministrazioni pubbliche interessate e, in caso di società, a quelle del contratto di servizio.

Si osserva, in ogni caso, che il presente disegno di legge già contiene, all'articolo 18, comma 2, una clausola di invarianza finanziaria riferita all'attuazione dell'intero provvedimento.

## **ARTICOLO 12**

**Misure per contrastare il rischio della circolazione contromano, osservanza rigorosa dell'obbligo di circolazione a destra per i mezzi pesanti e divieto di occupazione della sede stradale**

**Le norme** prevedono che, al fine di contrastare il rischio della circolazione contromano, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti siano definite le caratteristiche,

le modalità e i tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria da installare, nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di possibile imbocco contromano (comma 1).

Con disposizioni introdotte durante l'esame in sede referente, viene modificato l'articolo 143, comma 12, del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), prevedendo che, qualora dalla circolazione contromano di un veicolo derivi un incidente con morti o lesioni personali gravi o gravissime, sia sempre disposta la confisca del predetto veicolo (comma 1-*bis*).

Viene modificato l'articolo 176, comma 9, del suddetto Codice, prevedendo l'obbligo per i mezzi superiori a 3,5 tonnellate nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata (comma 2).

Viene altresì modificato l'articolo 20, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992 prevedendo che il pregiudizio della sicurezza stradale sia fra le condizioni che possono comportare il diniego del rilascio dell'autorizzazione per l'occupazione della sede stradale nelle zone di rilevanza storico-ambientale (comma 3).

La **relazione tecnica** afferma, con riferimento al comma 1, che la disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta maggiori costi a carico del bilancio statale. Ad ogni buon conto, si ribadisce che l'apposizione di segnaletica stradale costituisce un adempimento già svolto dalle amministrazioni competenti, le quali vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Per quanto attiene al comma 2, la RT ricorda che, in base alla normativa vigente, risulta particolarmente difficoltoso l'utilizzo di dispositivi automatici di controllo remoto per l'accertamento della violazione del divieto di sorpasso per i mezzi pesanti in autostrada. Al fine di rendere più agevole tale accertamento, dunque, si prevede, nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso, l'obbligo per conducenti di mezzi pesanti di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata. La disposizione si applica qualunque sia il numero di corsie per carreggiata, salvo diversa segnalazione. In questo modo, attraverso i predetti dispositivi è sufficiente documentare l'occupazione della corsia vietata, senza necessità di documentare l'intera manovra di sorpasso.

La disposizione ha carattere ordinamentale in quanto introduce mere regole di comportamento e, dunque, non implica nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Riguardo al comma 3, la RT afferma che la disposizione è a carattere ordinamentale e, dunque, non implica nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono che, al fine di contrastare il rischio della circolazione contromano, con

decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti siano definite le caratteristiche, le modalità e i tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria da installare, nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di possibile imbocco contromano.

Viene inoltre previsto l'obbligo per i mezzi superiori a 3,5 tonnellate, nei tratti autostradali in cui vige per gli stessi il divieto di sorpasso, di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata.

Infine, si dispone che il pregiudizio della sicurezza stradale sia fra le condizioni che possono comportare il diniego del rilascio dell'autorizzazione per l'occupazione della sede stradale nelle zone di rilevanza storico-ambientale.

Al riguardo, con riferimento al comma 1, non si formulano osservazioni, tenuto conto di quanto affermato dalla RT riguardo al fatto che l'apposizione di segnaletica stradale costituisce un adempimento già svolto dalle amministrazioni competenti, le quali vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Relativamente al comma 1-*bis*, introdotto in sede referente, che dispone la confisca per i veicoli che, circolando contromano, provocano incidenti con morti o lesioni personali gravi o gravissime, appare necessario acquisire chiarimenti circa i possibili oneri di gestione a carico di soggetti pubblici, derivanti dalla custodia dei suddetti veicoli oggetto di confisca, posto che la disposizione non prevede espressamente l'imputazione di tali oneri a carico del titolare del veicolo.

Non si formulano osservazioni riguardo alle disposizioni di cui ai commi 2 e 3, a carattere ordinamentale e, quindi, privi di effetti per la finanza pubblica.

## **ARTICOLO 13**

### **Modifiche in materia di disciplina della sosta**

**Le norme** modificano alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), in materia di disciplina della sosta. Le novelle, tra l'altro:

- modificano l'articolo 7, che regola la circolazione nei centri abitati come segue:
  - prevede la possibilità per i comuni di riservare spazi temporanei di sosta per la ricarica dei veicoli elettrici;

- prevede per i comuni la possibilità di destinare aree temporanee all'accompagnamento dei passeggeri in arrivo o partenza da stazioni ferroviarie, porti, aeroporti e altri nodi di interscambio;
- relativamente alle aree di sosta a pagamento, rinvia a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione delle modalità di riscossione del pagamento, delle categorie dei veicoli esentati e dei limiti massimi delle tariffe;
- precisa che le aree destinate al parcheggio sono considerate ad uso pubblico anche qualora l'accesso alle medesime sia indiscriminato, ma subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili;
- prevede che i comuni individuino con determinazione motivata la soglia di aree destinate al parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento, anche con limitazione temporale della durata del parcheggio [comma 1, lettera *a*]);
- modificano l'articolo 42, prevedendo che anche i segnali volti a moderare il traffico siano considerati segnali complementari [comma 1, lettera *b*]).

La relazione illustrativa afferma che la norma è volta al fine di comprendere tra i segnali complementari anche gli interventi sull'infrastruttura, volti alla messa in sicurezza e alla moderazione della velocità e del traffico, a condizione che tali interventi contengano un segnalamento (colorazione giallo-nera dei rialzi, eccetera);

- modificano l'articolo 188, comma 3-*bis*, specificando che ai veicoli al servizio di persone con disabilità sia sempre consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento (e non solo qualora risultino occupati i posti loro riservati) [comma 1, lettera *c*]).

La **relazione tecnica** afferma che:

- relativamente alle modifiche all'articolo 7 riguardanti la riserva di spazi di sosta, tale riserva è una mera facoltà in capo ai comuni, che potranno eventualmente provvedervi nell'ambito dei rispettivi equilibri di bilancio. Le altre modifiche sono a carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- relativamente alle modifiche all'articolo 42, trattasi di disposizione di carattere ordinamentale, a cui non sono ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica;
- relativamente alle modifiche all'articolo 188, i comuni sono già titolari del potere di individuare il numero di stalli non a pagamento da riservare alle persone con disabilità e di esentare le medesime dal pagamento per l'occupazione di aree di sosta o di parcheggio a pagamento, ai sensi dell'articolo 11 del decreto del Presidente della

Repubblica n. 503 del 1996. Tale norma – prosegue la relazione tecnica – stabilisce che, nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, muniti di dispositivi di controllo della durata della sosta ovvero con custodia dei veicoli, devono essere riservati gratuitamente ai detentori del contrassegno almeno 1 posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame modificano alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), in materia di disciplina della sosta. Le novelle, tra l'altro:

- prevedono la possibilità per i comuni di riservare spazi temporanei di sosta per la ricarica dei veicoli elettrici;
- prevedono per i comuni la possibilità di destinare aree temporanee all'accompagnamento dei passeggeri in arrivo o partenza da stazioni ferroviarie, porti, aeroporti e altri nodi di interscambio;
- relativamente alle aree di sosta a pagamento, rimandano a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione delle modalità di riscossione del pagamento, delle categorie dei veicoli esentati e dei limiti massimi delle tariffe;
- dispongono che ai veicoli al servizio di persone con disabilità sia sempre consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento (e non solo qualora risultino occupati i posti loro riservati).

Al riguardo, con riferimento alla riserva da parte dei comuni di spazi o aree destinate alla sosta temporanea, non vi sono osservazioni da formulare dal momento che le disposizioni si configurano a carattere discrezionale e che le amministrazioni potranno eventualmente provvedervi nell'ambito dei rispettivi equilibri di bilancio, come specificato dalla RT.

Per quanto attiene all'individuazione per la sosta a pagamento delle modalità di riscossione, delle categorie dei veicoli esentati e dei limiti massimi delle tariffe, sarebbe necessario acquisire ulteriori elementi idonei a garantire che dalla futura disciplina di fonte regolamentare non derivino, per i comuni, entrate minori rispetto a quelle già iscritte nei loro bilanci.

Per quanto riguarda la facoltà dei veicoli al servizio di persone con disabilità di sostare comunque gratuitamente nei posteggi a pagamento, si rileva che detta facoltà è già prevista a legislazione vigente (articolo 188, comma 3-*bis*, del codice della strada, introdotto dall'articolo 1, comma 1, lettera *f*), del decreto-legge n. 121 del 2021): la disposizione ora introdotta si limita a rimuovere la condizione che la facoltà sia esercitabile "qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati". In altre parole essa generalizza una facoltà già prevista a legislazione vigente rimuovendo una condizione per il suo esercizio. Sul punto, considerato che la relazione tecnica motiva la neutralità della disposizione ora introdotta facendo riferimento ad un'altra disposizione, andrebbe chiarito se dalla generalizzazione ora introdotta derivino minori entrate rispetto a quanto già scontato a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 14**

##### **Sanzioni per violazioni della disciplina della sosta e delle zone a traffico limitato**

Le norme modificano alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), in materia di sanzioni per violazioni della disciplina della sosta e delle zone a traffico limitato. Le novelle, tra l'altro:

- modificano l'articolo 7, che regola la circolazione nei centri abitati come segue:
  - prevedono che nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria sia applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Nel caso di violazione per superamento dei limiti temporali di sosta la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 26 a euro 102. Nel caso in cui la violazione si protragga nel tempo, la sanzione è calcolata moltiplicando gli importi per il numero intero di periodi di tempo massimo consentito compresi nel tempo intercorso dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento, comunque fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi;
  - estendono la sanzione del pagamento di una somma da euro 83 a euro 332 anche all'ipotesi di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata per il mancato pagamento dell'intera somma prevista. Si disciplinano, inoltre, le modalità di recupero della tariffa non corrisposta, prevedendosi al riguardo una maggiorazione della sanzione per un importo pari alla tariffa non corrisposta. È inoltre disciplinata la violazione della

limitazione della circolazione nella zona tariffata per insufficiente pagamento della somma prevista. Infine, si prevede la maggiorazione delle sanzioni per l'importo corrispondente alla tariffa non corrisposta; al relativo gettito non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 208 del decreto legislativo n. 285 del 1992, relativo alla destinazione dei proventi delle sanzioni;

- estendono la disciplina sopra indicata anche al caso di violazione della sosta tariffata definendo altresì, le modalità di recupero della tariffa non corrisposta [comma 1, lettera *a*]);
- modificano l'articolo 158, che disciplina il divieto di fermata e di sosta dei veicoli. In particolare, sono incrementate le sanzioni per la violazione della sosta nelle zone riservate ai disabili, elevandole, per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote, a 165-660 euro (da 41-168 euro), e per i restanti veicoli a 330-990 euro (da 87-344 euro). Viene inoltre incrementata la sanzione per il divieto di sosta e di fermata sulle intersezioni, e per quelle negli spazi o nelle corsie riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus e di tutti i mezzi di trasporto pubblico locale. Tali fattispecie, punite a legislazione vigente con la sanzione compresa tra 41-168 euro per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e tra 87-344 euro per i restanti veicoli, vengono ora elevate, rispettivamente, a 87-328 euro e 165-660 euro [comma 1, lettera *b*]).

La **relazione tecnica** afferma che le disposizioni in esame comportano un irrigidimento dell'apparato sanzionatorio e, pertanto, dall'irrogazione delle predette sanzioni potrà derivare gettito aggiuntivo per la finanza pubblica.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame modificano alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada) in materia di sanzioni per violazioni della disciplina della sosta e delle zone a traffico limitato, incrementandone l'importo e prevedendo maggiorazioni in caso di mancato o parziale versamento della tariffa.

Al riguardo, non si formulano osservazioni dal momento che il presumibile incremento di gettito non viene scontato ai fini dei saldi di finanza pubblica.

## ARTICOLO 14-*bis*

### **Modifiche in materia di circolazione fuori dai centri abitati**

**Le norme** – introdotte durante l'esame in sede referente – inseriscono il comma 1-*sexies* all'articolo 6 del decreto legislativo n. 285 del 1992, prevedendo che per straordinarie e motivate esigenze connesse alla tutela di particolari ambiti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO, e comunque per periodi non superiori a cinque mesi all'anno, regioni e province autonome, nonché gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, possano istituire zone a traffico limitato territoriali. Le regioni e le province autonome definiscono la perimetrazione e i criteri delle zone a traffico limitato territoriali, verificando che l'istituzione della zona a traffico limitato assicuri adeguate condizioni di circolazione e sicurezza stradale anche sulla rete viaria esterna alle predette zone, provvedendo all'apposizione della relativa segnaletica e al controllo del rispetto dei divieti e delle limitazioni. Il controllo della circolazione in tali zone può essere effettuato mediante i sistemi di controllo automatico degli accessi. Chiunque non ottempera ai provvedimenti di sospensione adottati ai sensi delle suddette disposizioni è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.

Conseguentemente, viene sostituito il comma 8 al suddetto articolo 6, introducendo, tra l'altro, la previsione che l'accesso a determinate categorie di zone a traffico limitato per le categorie autorizzate non possa in ogni caso essere a titolo oneroso.

Le norme – introdotte in sede referente – non sono corredate di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame inseriscono il comma 1-*sexies* all'articolo 6 del decreto legislativo n. 285 del 1992, prevedendo che per straordinarie e motivate esigenze, e comunque per periodi non superiori a cinque mesi all'anno, regioni e province autonome, nonché gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, possano istituire zone a traffico limitato territoriali. Conseguentemente, viene sostituito il comma 8 al suddetto articolo 6, introducendo, tra l'altro, la previsione che l'accesso a determinate categorie di zone a traffico limitato non possa in ogni caso essere a titolo oneroso.

Al riguardo andrebbe chiarito se il divieto di rendere oneroso l'accesso a determinate categorie di zone a traffico limitato possa comportare riduzioni di proventi per gli enti interessati rispetto a quanto scontato a legislazione vigente.

## ARTICOLO 14-ter

### **Maggiorazione di sanzioni relative al ritardo di pagamento**

**Le norme** – introdotte durante l'esame in sede referente – modificano il sesto comma all'articolo 27 della legge n. 689 del 1981, relativo all'esecuzione forzata, prevedendo che per le sanzioni amministrative connesse alla violazione delle disposizioni del codice della strada la maggiorazione in caso di ritardo di pagamento non possa comunque essere superiore ai tre quinti dell'importo della sanzione.

A legislazione vigente, per la generalità delle sanzioni pecuniarie amministrative in caso di ritardo nel pagamento la somma dovuta è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere da quello in cui la sanzione è divenuta esigibile e fino a quello in cui il ruolo è trasmesso all'esattore. La norma introdotta introduce dunque una disciplina speciale relativa alle sole violazioni del codice della strada.

Le norme – introdotte in sede referente – non sono corredate di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono che per le sanzioni amministrative connesse alla violazione delle disposizioni del codice della strada la maggiorazione in caso di ritardo di pagamento non possa comunque essere superiore ai tre quinti dell'importo della sanzione.

Al riguardo, appare necessario un chiarimento da parte del Governo in merito agli effetti della disposizione in esame sulle entrate derivanti da sanzioni eventualmente già scontate nei saldi di finanza di finanza pubblica, posto che la previsione di un limite all'importo della sanzione, nell'ipotesi di ritardato pagamento, potrebbe comportare un rallentamento dei pagamenti previsti.

## ARTICOLO 15

### **Modifiche in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade**

**Le norme** modificano alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade. Le novelle, tra l'altro:

- modificano l'articolo 7, che regola la circolazione nei centri abitati prevedendo che la limitazione della circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli sia consentita nei casi in cui risulti necessario, congiuntamente, nel rispetto dei criteri di

proporzionalità e adeguatezza, ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio culturale, tenuto conto, comunque, delle esigenze di mobilità e di tutela della produzione. Con decreto interministeriale sono individuati le tipologie dei comuni che possono avvalersi della suddetta facoltà, le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni, i parametri di qualità dell'aria ai quali è subordinata l'attivazione delle limitazioni nonché i livelli minimi di servizio pubblico da assicurare. Qualora si renda necessario disporre divieti o limitazioni alla circolazione con carattere di urgenza, i comuni comunicano l'entrata in vigore del divieto o della limitazione con almeno ventiquattro ore di preavviso attraverso i mezzi di informazione disponibili (comma 1);

- introducono il comma 1-*bis* all'articolo 16, prevedendo che alla disciplina dei divieti imposti a proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati<sup>25</sup> si possa derogare per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o in gallerie, ovvero in presenza di particolari circostanze o di condizioni orografiche. Tali deroghe, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieto, sono disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (comma 2)

La **relazione tecnica**, con riferimento al comma 1, nulla aggiunge al contenuto delle norme.

Relativamente al comma 2, la RT precisa che, nella formulazione vigente, il suddetto articolo 16 e gli articoli 26 e seguenti del regolamento di esecuzione e attuazione del Codice di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 pongono un divieto di edificabilità assoluto e inderogabile nell'ambito della fascia di rispetto autostradale per una distanza di 60 metri fuori dai centri abitati e 30 metri all'interno dei centri abitati oppure nelle aree fuori dai centri previste come edificabili dagli strumenti urbanistici. Ai proprietari dei fondi all'interno di queste fasce di rispetto è quindi fatto divieto di eseguire lavori di movimento terra (aprire canali, fossi ed eseguire escavazioni) e di costruire, ricostruire o ampliare edificazioni di qualsiasi tipo. Tale distanza minima è volta ad assicurare il prioritario interesse pubblico alla sicurezza del traffico e all'incolumità delle persone, ad assicurare l'esecuzione di lavori di manutenzione, la realizzazione di opere accessorie e di ampliamento della sede stradale, che sarebbero impediti dalla presenza di edificazioni o manufatti prossimi alla sede stradale.

Ciò posto, appare opportuno segnalare che vi sono fattispecie in cui - per le condizioni orografiche particolari del territorio - le suddette norme portano a conseguenze

---

<sup>25</sup> Di cui al comma 1 del medesimo articolo 16.

assolutamente assurde e ingiuste. La disposizione è pertanto finalizzata ad ovviare a tali problematiche ed evitare che venga imposta alla proprietà privata una limitazione del tutto scissa da qualunque interesse pubblico.

Al fine di garantire l'esatta comminazione delle sanzioni previste dal comma 4 dell'articolo 16, sarà opportuno procedere alla lettura del combinato disposto del comma 1, delle disposizioni introdotte dal nuovo comma 1-*bis* e dalla disciplina del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti recante le specifiche ipotesi derogatorie. Tale decreto, pertanto, individuerà puntualmente le deroghe ai divieti individuati al comma 1 dell'articolo che, conseguentemente, saranno esclusi dalle predette sanzioni.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono che la limitazione della circolazione nei centri abitati di tutte o di alcune categorie di veicoli sia consentita nei casi in cui risulti necessario, congiuntamente, nel rispetto dei criteri di proporzionalità e adeguatezza, ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio culturale, tenuto conto, comunque, delle esigenze di mobilità e di tutela della produzione. I comuni comunicano l'entrata in vigore del divieto o della limitazione con almeno ventiquattro ore di preavviso attraverso i mezzi di informazione disponibili.

Si prevede altresì che alla disciplina dei divieti<sup>26</sup> imposti a proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati si possa derogare per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o in gallerie, ovvero in presenza di particolari circostanze o di condizioni orografiche. Tali deroghe, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieto, sono disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Al riguardo, non vi sono osservazioni da formulare atteso il carattere ordinamentale delle disposizioni in esame.

#### **ARTICOLO 15-*ter*** **Macchine agricole**

**Le norme** – introdotte durante l'esame in sede referente – sostituiscono il comma 1, primo periodo, all'articolo 57 del decreto legislativo n. 285 del 1992, relativo alle macchine agricole.

---

<sup>26</sup> Di cui all'articolo 16, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992.

Dette macchine sono definite come macchine a ruote o a cingoli destinate a essere impiegate nelle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e nelle attività di gestione forestale e possono, in quanto veicoli, circolare su strada:

a) per il proprio trasferimento;

b) per il trasporto per conto delle aziende agricole e forestali di prodotti, sostanze di uso agrario e di attrezzature destinate all'esecuzione delle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e delle attività di gestione forestale;

c) per il trasporto di addetti alle lavorazioni, nonché, nell'ambito delle attività dirette alla fornitura di beni o servizi ai sensi dell'articolo 2135, terzo comma, del Codice civile, per il trasporto di soggetti in visita presso le aziende agricole, interessati a conoscere il contesto ambientale e territoriale in cui si svolgono le attività dell'impresa agricola.

A legislazione vigente, l'articolo 57, comma 1, primo periodo del decreto legislativo n. 285 del 1992 definisce le macchine agricole come "macchine a ruote o a cingoli destinate ad essere impiegate nelle attività agricole e forestali [che] possono, in quanto veicoli, circolare su strada per il proprio trasferimento e per il trasporto per conto delle aziende agricole e forestali di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario, nonché di addetti alle lavorazioni; possono, altresì, portare attrezzature destinate alla esecuzione di dette attività. È consentito l'uso delle macchine agricole nelle operazioni di manutenzione e tutela del territorio".

Le norme – introdotte in sede referente – non sono corredate di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame incidono sulla definizione delle macchine agricole e sui loro utilizzi. In particolare, oltre a confermare sostanzialmente quanto già previsto a legislazione vigente, la norma ora introdotta sembra volta a definire "macchina agricola" anche un mezzo adibito al trasporto di soggetti in visita presso le aziende agricole, interessati a conoscere il contesto ambientale e territoriale in cui si svolgono le attività dell'impresa agricola.

Al riguardo, andrebbero chiarito se detta estensione possa comportare effetti per la finanza pubblica connessi al riconoscimento di eventuali benefici fiscali riferibili all'acquisto o sostituzione di macchine agricole, nonché del relativo carburante.

## ARTICOLO 17

### **Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale**

**Le norme** – modificate durante l'esame in sede referente - delegano ad adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per rivedere e riordinare la legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale.

I suddetti decreti legislativi sono improntati a principi di carattere generale tra cui:

- miglioramento della qualità, della trasparenza e dell'efficienza dell'azione amministrativa, anche attraverso la completa digitalizzazione ed automazione delle procedure, con particolare riguardo a quelle relative ai veicoli pesanti;
- riassetto delle competenze tra gli enti istituzionali, nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità, anche con riguardo alla previsione di limiti di circolazione, tenuto conto dell'esigenza di agevolare comunque l'accesso ai soggetti che svolgono servizi di polizia, antincendio, di soccorso stradale, di rimozione e di assistenza sanitaria;
- previsione di strategie di prevenzione adeguate, anche mediante iniziative volte a sensibilizzare le studentesse e gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado;

I decreti legislativi sono altresì adottati con l'osservanza di principi e criteri direttivi, tra cui:

- armonizzazione delle disposizioni del codice con la disciplina in materia di disabilità e revisione della disciplina della circolazione delle macchine per uso di persone con disabilità, nell'ottica di rimuovere gli ostacoli alla libertà di circolazione stradale degli utenti della strada con disabilità promuovendo, nel contempo, la massima tutela dei medesimi;
- revisione della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio;
- revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza. In tale ambito, revisione della disciplina in materia di destinazione delle entrate al fine di assicurarne l'utilizzo prioritario per gli interventi destinati alla riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale;
- semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali, anche prevedendo una disciplina semplificata per eventuali atti di preavviso di accertamento e conseguenti pagamenti, con particolare riferimento all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione;
- revisione della disciplina in materia di solidarietà delle obbligazioni di pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, con particolare riguardo alle ipotesi di

noleggio senza conducente dei veicoli, ferma restando la necessità di assicurare il pagamento della sanzione, anche mediante la semplificazione del procedimento di notifica delle violazioni;

- introduzione e implementazione di dispositivi adeguati e tecnologicamente innovativi di segnalazione di emergenza stradale, al fine di salvaguardare la sicurezza degli utenti;
- adozione di misure per la tutela dell'utenza vulnerabile della strada, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica, da attuare anche attraverso, tra l'altro, la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali, anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui *guard rail* ove prevista, e di arredi urbani;
- revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, con l'obiettivo della massima semplificazione delle procedure;
- introduzione di disposizioni atte a favorire, anche in relazione all'evoluzione del progresso tecnologico, la diffusione e l'installazione di sistemi telematici ed elettronici, ivi compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori, ai fini della sicurezza della circolazione;
- attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali, anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui *guard rail* ove prevista, e arredi urbani;
- semplificazione, in un'ottica di snellimento degli adempimenti richiesti all'utente, delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, l'installazione di dispositivi atti a migliorare la visibilità diretta degli utenti deboli della strada dal posto di guida, la sistemazione del carico sui veicoli, ivi comprese strutture amovibili;
- riordino e semplificazione della composizione delle commissioni mediche locali, anche mediante l'eventuale svolgimento delle funzioni da parte di centri sanitari privati;
- aggiornamento delle modalità di valutazione della funzione uditiva per il conseguimento e il rinnovo della patente di guida tramite l'introduzione di un meccanismo di controllo strumentale;
- modificare la disciplina degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero, condotti sul territorio nazionale da soggetto avente residenza anagrafica in Italia non coincidente con l'intestatario del veicolo stesso.

Il Governo è inoltre autorizzato ad adottare uno o più regolamenti per la modifica della disciplina prevista dal codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, dal regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della

Repubblica n. 495 del 1992, e dalle altre norme di settore vigenti, relativamente a diverse materie, tra cui:

- aggiornamento della segnaletica stradale;
- disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici;
- per le nuove installazioni delle lanterne semaforiche, prevedere un'adeguata regolamentazione della durata minima della luce gialla semaforica, comprendendo altresì l'apposizione di dispositivi per la visualizzazione del tempo residuo di accensione della luce;
- riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e delle diramazioni, la pubblicità e ogni forma di occupazione del suolo stradale;
- disciplina delle procedure di omologazione dei veicoli che tenga conto dell'innovazione nelle tecnologie del settore e delle ricerche nonché delle sperimentazioni nazionali ed internazionali sui veicoli che adottano sistemi di guida automatizzata;
- disciplina del processo di trasformazione digitale esteso progressivamente a tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema nazionale integrato dei trasporti e ad altre infrastrutture di completamento;
- aggiornamento delle modalità di valutazione della funzione uditiva per il conseguimento e il rinnovo della patente di guida tramite l'introduzione di un meccanismo di controllo strumentale.

Dall'attuazione delle disposizioni in esame e dei decreti legislativi da esso previsti non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. In conformità all'articolo 17, comma 2, della legge n. 196 del 2009, qualora uno o più decreti legislativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i decreti stessi sono emanati solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie.

La **relazione tecnica** ribadisce che, in linea con quanto previsto dall'articolo 17, comma 2, della legge n. 196 del 2009, che nell'ipotesi di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, i decreti legislativi adottati in attuazione della delega saranno emanati successivamente o contestualmente alla data di entrata in vigore dei provvedimenti legislativi con cui sono stanziati le risorse finanziarie necessarie. Al riguardo si precisa, con particolare riferimento alla previsione del ricorso alla disciplina prevista dall'art. 17 comma 2, della legge n. 196 del 2009, che i contenuti della delega di cui all'articolo 17 non

consentono all'attualità di pervenire ad una quantificazione degli oneri derivanti dall'adozione dei decreti legislativi. In particolare, gli obiettivi e le finalità della delega prevedono l'adozione di misure finalizzate alla promozione di attività formative nelle scuole di ogni ordine e grado, all'incremento della tutela dell'utenza debole della strada, alla diffusione di sistemi telematici ed elettronici (ivi compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori) e alla progressiva trasformazione digitale di tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti. Tali misure appaiono suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica non quantificabili puntualmente *ex ante*.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame delegano ad adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per rivedere e riordinare la legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale. I suddetti decreti legislativi sono improntati sia a principi di carattere generale sia a principi e criteri direttivi.

Inoltre, si autorizza il Governo ad adottare uno o più regolamenti per la modifica della disciplina prevista dal codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, dal regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, e dalle altre norme di settore vigenti, relativamente a diverse materie.

In proposito, si osserva che alcuni tra i suddetti principi (sia generali che direttivi) e criteri, nonché alcune tra le materie indicate per la regolamentazione appaiono potenzialmente suscettibili di determinare effetti per la finanza pubblica:

Si fa riferimento, in particolare:

- al miglioramento della qualità, della trasparenza e dell'efficienza dell'azione amministrativa, anche attraverso la completa digitalizzazione ed automazione delle procedure;
- alla previsione di strategie di prevenzione adeguate, anche mediante iniziative volte a sensibilizzare le studentesse e gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado;

- all'armonizzazione delle disposizioni del codice con la disciplina in materia di disabilità, nell'ottica di rimuovere gli ostacoli alla libertà di circolazione stradale degli utenti della strada con disabilità;
- alla semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali, anche prevedendo una disciplina semplificata per eventuali atti di preavviso di accertamento e conseguenti pagamenti, con particolare riferimento all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione;
- all'adozione di misure per la tutela dell'utenza debole della strada, anche attraverso, tra l'altro, la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali, inclusa l'apposizione della terza fascia sui *guard rail* ove prevista, e di arredi urbani;
- al riordino e semplificazione della composizione delle commissioni mediche locali, anche mediante l'eventuale svolgimento delle funzioni da parte di centri sanitari privati;
- all'aggiornamento delle modalità di valutazione della funzione uditiva per il conseguimento e il rinnovo della patente di guida tramite l'introduzione di un meccanismo di controllo strumentale;
- alla modifica della disciplina degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero e condotti sul territorio nazionale da soggetto avente residenza anagrafica in Italia non coincidente con l'intestatario del veicolo stesso;
- alle disposizioni per favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici ed elettronici, compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori, ai fini della sicurezza della circolazione;
- per le nuove installazioni delle lanterne semaforiche, all'adeguata regolamentazione della durata minima della luce gialla semaforica, comprendendo altresì l'apposizione di dispositivi per la visualizzazione del tempo residuo di accensione della luce;

- all'introduzione e implementazione di dispositivi adeguati e tecnologicamente innovativi di segnalazione di emergenza stradale, al fine di salvaguardare la sicurezza degli utenti;
- all'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali, inclusa l'apposizione della terza fascia sui *guard rail* ove prevista, e arredi urbani;
- all'aggiornamento della segnaletica stradale;
- alla disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici;
- alla disciplina del processo di trasformazione digitale esteso progressivamente a tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema nazionale integrato dei trasporti e ad altre infrastrutture di completamento.

Le disposizioni, a tal riguardo, prevedono una clausola di salvaguardia disponendo che le amministrazioni competenti provvedano ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Ciò premesso, si prende atto che la relazione tecnica non reca dati ed elementi di valutazione che consentano una quantificazione di tali fattispecie, rinviando alla disciplina dettata dall'articolo 17, comma 2, della legge di contabilità e finanza pubblica, che subordina l'entrata in vigore dei decreti legislativi che dovessero recare oneri al previo reperimento delle idonee coperture da parte da parte dei medesimi decreti. Alla luce di tali elementi, non si hanno osservazioni da formulare per i profili di quantificazione, pur evidenziando l'opportunità di acquisire una valutazione, sia pur di massima, riguardo al potenziale impatto finanziario delle disposizioni.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 9 dell'articolo 17 reca una clausola di invarianza finanziaria ai sensi della quale dall'attuazione delle disposizioni di cui al medesimo articolo e dei decreti legislativi da esso previsti non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. A tale fine, le amministrazioni competenti

provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

In proposito, si rileva che la predetta clausola di invarianza finanziaria si riferisce all'attuazione non solo delle deleghe conferite dal presente articolo ma anche delle ulteriori disposizioni in esso contenute, che ai commi 4 e 5 disciplinano l'adozione di uno più regolamenti di delegificazione, mentre ai commi 6 e 7 prevedono la modifica del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada e la definizione, con decreti ministeriali, di istruzioni tecniche attuative relative ai procedimenti amministrativi introdotti o modificati dai regolamenti di cui ai precedenti commi 4 e 6 e alla dematerializzazione della relativa documentazione.

La disposizione in esame precisa altresì che, in conformità all'articolo 17, comma 2, della legge n. 196 del 2009 in materia di contabilità e finanza pubblica, qualora uno o più decreti legislativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i medesimi saranno emanati solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziavano le occorrenti risorse finanziarie.

Al riguardo, fermo restando quanto evidenziato in merito ai profili di quantificazione, non si hanno osservazioni da formulare.

#### **ARTICOLO 18, comma 1**

##### **Disposizioni attuative**

Le norme prevedono che, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, il Governo provveda all'aggiornamento del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992.

La relazione tecnica nulla aggiunge al contenuto delle norme.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono che, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, il Governo provveda all'aggiornamento del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992.

In proposito, non si formulano osservazioni attese la natura ordinamentale della norma.

#### **ARTICOLO 18, comma 2**

##### **Clausola di invarianza finanziaria**

Le norme prevedono che, fermo restando quanto previsto dal precedente articolo 17, comma 9, dall'attuazione delle disposizioni del provvedimento in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La relazione tecnica nulla aggiunge al contenuto delle norme.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente preliminarmente che la disposizione in esame reca una clausola di invarianza finanziaria, ai sensi della quale - salvo quanto previsto dal comma 9 dell'articolo 17, che, come evidenziato, disciplina la copertura finanziaria della delega legislativa di cui al medesimo articolo 17 - dall'attuazione del provvedimento in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e le amministrazioni competenti provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Al riguardo, non si hanno osservazioni in ordine alla formulazione della disposizione.