

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Le recenti analisi sul tasso di incidentalità stradale in Italia hanno reso evidente la necessità di intervenire in materia di sicurezza della circolazione stradale al fine di affrontare i problemi di maggiore impatto sociale.

Si evidenzia, in particolare, che nel 2021 si è registrato un incremento del tasso di incidentalità pari a 151.875 incidenti stradali (+28,4% rispetto all'anno precedente), 2.857 vittime (+20,0% rispetto all'anno precedente), 204.728 feriti (+28,6% rispetto all'anno precedente). Con particolare riferimento alle vittime, se ne contano 169 tra gli utenti su mezzi pesanti (+44,4% rispetto al 2020), 695 tra i motociclisti (+18,6%), 471 tra i pedoni (+15,2%), 1.192 tra gli occupanti di autovetture (+17,1%), 67 tra i ciclomotoristi (+13,6%). Per quanto concerne i soli monopattini elettrici, gli incidenti stradali che li hanno visti coinvolti sono passati da 564 a 2.101, i feriti da 518 a 1.980, mentre i morti entro 30 giorni sono stati 9, più un pedone investito e deceduto. Le biciclette elettriche sono state coinvolte in 691 sinistri (240 nel 2020), con 13 vittime (6 nel 2020). In totale, sono stati 16.448 gli incidenti con biciclette e 2.101 quelli con monopattini, che hanno causato complessivamente 229 vittime (+30,1% rispetto al 2020) e 18.037 feriti, oltre a 6 pedoni deceduti e 535 feriti.

Sebbene le principali cause di incidente stradale rimangano distrazione, mancato rispetto della precedenza e velocità troppo elevata (pari al 39,7% dei casi), la guida in stato di ebbrezza o in stato di alterazione per l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope è considerato uno dei comportamenti più pericolosi, come riscontrato dai più recenti fatti di cronaca che vedono coinvolti sempre più giovani in incidenti stradali ove si registrano le predette alterazioni. Si rappresenta, al riguardo, che su un totale di 52.459 incidenti con lesioni osservati da carabinieri e polizia stradale, sono stati 5.085 quelli con almeno uno dei conducenti dei veicoli coinvolti in stato di ebbrezza e 1.676 quelli per i quali si è rilevato l'effetto di stupefacenti. Il 9,7% e il 3,2% degli incidenti è correlato quindi ad alcool e droga, proporzioni in aumento rispetto al 2020 per lo stato di ebbrezza alla guida (9,2%) e in lieve diminuzione per la droga (3,5%).

Dai dati comunicati dalle polizie municipali o locali, infine, risulta che il 36% delle sanzioni per guida in stato di ebbrezza e il 57% di quelle per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti sono state elevate in occasione di incidente stradale.

In questo contesto, non vi è dubbio che serva un impianto normativo equilibrato, che sappia coniugare le esigenze di mobilità dei cittadini con la salvaguardia della vita umana e dell'ambiente e, al contempo, sia in grado di assicurare un sistema sanzionatorio equo ed efficace (in quanto effettivamente applicato) e, come tale, unanimemente condiviso; un sistema finalizzato a prevenire, piuttosto che a reprimere, e a formare, piuttosto che a informare, il cittadino ad avere un rapporto corretto con la strada.

Alla luce di ciò, gli ambiti nei quali si registrano maggiori criticità e in cui, pertanto, si pone con maggiore evidenza la necessità di un intervento legislativo volto al miglioramento della sicurezza stradale sono quelli in materia di:

- guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti;
- norme di comportamento alla guida;
- circolazione dei dispositivi di micromobilità elettrica;
- circolazione dei velocipedi;

- regime sanzionatorio.

I titoli I e II del disegno di legge in esame intervengono su tali ambiti al fine di adeguare il quadro normativo vigente ai più elevati standard di sicurezza richiesti dal contesto sociale, politico ed economico di riferimento, e introdurre maggiori garanzie a presidio degli utenti della strada.

Con l'occasione, il disegno di legge interviene, al titolo III, in altri ambiti di significativa rilevanza per la sicurezza della circolazione stradale, disciplinando i passaggi a livello, dettando norme di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico.

Il titolo IV disciplina, infine, le problematiche afferenti ai limiti di circolazione, alla sosta e alla relativa tariffazione, nonché alla riserva di aree di sosta gratuite ovvero in favore di soggetti disabili.

In un'ottica di lungo periodo, l'articolo 17 reca apposita norma di delega al fine di riordinare e aggiornare la disciplina del Codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nell'ottica di garantirne una maggiore sistematicità ed effettività. Il testo vigente del menzionato Codice, infatti, consta di sette Titoli e duecentoquaranta articoli, che contengono i principi generali della materia, le regole di comportamento alla guida, le sanzioni in caso di illecito, nonché una serie di disposizioni estremamente tecniche e di dettaglio, che hanno contribuito, insieme ad una stratificazione di interventi normativi succedutisi nel tempo, a rendere la relativa disciplina di difficile interpretazione e applicazione. Talvolta, inoltre, si tratta di norme di carattere obsoleto o perché non più attribuite alla competenza esclusiva statale, o perché superate dalla normativa europea o da accordi internazionali. Il presente disegno di legge reca, pertanto, la delega al Governo per l'adozione di uno o più decreti legislativi finalizzati alla revisione e al riordino della disciplina del Codice della strada, secondo criteri di semplicità e brevità, chiarezza applicativa, ragionevolezza, proporzionalità ed efficacia.

In linea con i contenuti sopra evidenziati e seguendo la stessa impostazione del Codice della strada, il presente disegno di legge si compone di quattro Titoli, ciascuno suddiviso per Capi, e diciassette articoli. Si possono distinguere idealmente due sezioni: una dedicata agli interventi più urgenti in materia di sicurezza stradale e relativi, principalmente, a micromobilità, guida in sicurezza e controlli sulla sosta degli autoveicoli; un'altra volta ad avviare una revisione organica del Codice della strada.

Tanto premesso, il **Titolo I** del presente disegno di legge interviene in materia di illeciti, sanzioni, formazione e rafforzamento del controllo ed è articolato in tre Capi.

Il **Capo I** reca disposizioni sulla *“guida in stato di ebbrezza e dopo aver assunto sostanze stupefacenti”*.

Come visto, infatti, le condotte di guida in stato di ebbrezza o di alterazione dovuta all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, previste rispettivamente dagli articoli 186 e 187 del Codice della strada, rappresentano un fenomeno molto diffuso tra i conducenti. Le conseguenze che ne derivano in termini di incidentalità stradale ne testimoniano la crescente pericolosità.

Le tempistiche del procedimento penale e l'incertezza della pena, derivante dall'applicazione dell'istituto del lavoro di pubblica utilità, dei benefici processuali, nonché della causa di esclusione della punibilità della particolare tenuità del fatto di cui all'articolo 131-bis c.p., finiscono per incidere sull'operatività degli articoli 186 e 187 e, in definitiva, sull'efficacia general-preventiva delle sanzioni dagli stessi previste.

In ragione di ciò, **l'articolo 1 interviene sul decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**, con lo scopo di incentivare comportamenti virtuosi alla guida e ridurre gli infortuni e le morti da incidenti stradali correlati all'uso di alcool e sostanze stupefacenti alla guida.

In particolare, **l'articolo 1, comma 1, lettera a)** inserisce due nuovi **commi 9-ter e 9-quater all'articolo 186**, che disciplina il divieto di guida in stato d'ebbrezza e le relative sanzioni.

Il nuovo comma *9-ter* prevede l'apposizione sulla patente del conducente condannato per i reati di guida in stato d'ebbrezza di cui al comma 2, lettera b) – guida con tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro – e lettera c) – guida con tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro – del codice unionale 68 di cui all'Allegato I della direttiva n. 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006, e cioè la prescrizione del divieto assoluto di assumere bevande alcoliche alla guida.

Tale prescrizione permane sulla patente per un periodo di almeno due anni nei casi previsti dall'articolo 186, comma 2, lettera b), e di almeno tre anni per quelli di cui all'articolo 186, comma 2, lettera c), decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna.

Resta salva la possibilità per la Commissione medica per l'accertamento del possesso dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida (di cui all'articolo 119 del Codice della strada) di imporre una maggiore durata della prescrizione in occasione della conferma di validità della patente.

In caso di condanna per i reati sopra citati, il Prefetto, inoltre, impone al condannato di sottoporre la patente a revisione ai sensi dell'articolo 128, allo scopo di consentire l'adeguamento della patente alle prescrizioni introdotte dal presente comma.

Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo che abbiano acquisito la residenza in Italia, si applicano, invece, le disposizioni dell'articolo 136-*bis*, comma 4, ultimo periodo, che impone al titolare della patente medesima, prima di sottoporsi alla procedura di revisione, di procedere al riconoscimento o alla conversione della patente posseduta.

Il comma *9-quater* dispone l'aumento di un terzo delle sanzioni di cui all'articolo 186, comma 2, lettere a), b) e c) previste per la guida sotto l'influenza di alcool nei confronti del conducente sulla cui patente sia stato apposto il codice unionale 68. Tali sanzioni sono invece raddoppiate nel caso in cui sia stato alterato, manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i sigilli del dispositivo di blocco, il cd. *alcolock*, di cui al nuovo comma 3-ter dell'articolo 125, introdotto dalla presente legge.

L'articolo 1, comma 1, lettera b) modifica **l'articolo 187 del Codice della strada** al fine di porre rimedio alle difficoltà operative riscontrate nella contestazione dell'illecito della guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti, incidendo principalmente sugli strumenti di accertamento a disposizione delle Forze di Polizia. Nello specifico, si supera lo stato di alterazione psico-fisica come presupposto per tipizzare la fattispecie penale, che determinava di fatto la non punibilità di condotte particolarmente pericolose per l'incolumità pubblica.

In particolare, il **punto 1** modifica la **rubrica** della norma, sostituendo il riferimento alla guida in stato di alterazione psico-fisica con il riferimento più generico alla guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti. Al **punto 2** ed al **punto 3**, si eliminano i riferimenti allo stato di alterazione contenuti nel **comma 1** e nel **comma 1-bis**. Al **punto 4**, si includono, al **comma 2**, gli accertamenti di cui al comma 2-bis fra quelli per i quali è consentito agli organi di polizia stradale di sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, al fine di acquisire elementi utili per

motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti medesimi;

Il **punto 5** sostituisce il **comma 2-bis** al fine di prevedere la possibilità per gli organi di polizia stradale, quando vi sia fondato motivo di ritenere che il conducente sottoposto a controllo sia in stato di alterazione psico-fisica conseguente all'uso di stupefacenti, ovvero quando abbiano dato esito positivo gli accertamenti a cui questi è stato sottoposto ai sensi del comma 2, di effettuare, direttamente sul luogo del controllo stradale, un prelievo di liquido salivare del conducente. Tale prelievo, acquisito secondo modalità che dovranno essere fissate da apposite direttive del Ministero dell'Interno e il Ministero della Salute, in modo da garantire la custodia del campione prelevato, consentirà di accertare se il conducente abbia o meno assunto sostanze stupefacenti. Gli accertamenti dovranno essere effettuati da laboratori certificati e secondo le regole tecniche previste per gli accertamenti di tossicologia forense. Il prelievo salivare, infine, dovrà essere effettuato nel rispetto della riservatezza e dell'integrità fisica dei conducenti e, in ragione delle sue caratteristiche peculiari (il liquido salivare costituisce microfiltrato del sangue, che è matrice elettiva per l'accertamento tossicologico), consentirà di verificare con certezza la recente assunzione della sostanza. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso. La principale novità, tuttavia, attiene alla soppressione della previsione di un decreto ministeriale per la definizione delle caratteristiche degli strumenti portatili, idonei ad accertare il reato di guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti. Tale decreto, pur previsto dal 2010, non è stato mai adottato perché, allo stato attuale delle conoscenze scientifiche, strumenti di quel tipo (cd. "drogometro") non sono ancora realizzabili.

I restanti interventi sull'articolo 187 sono necessari

per coordinare la nuova previsione di cui al comma 2-bis, concernente le modalità di accertamento dell'assunzione di stupefacenti, con le altre disposizioni attualmente vigenti e con quelle che si intendono introdurre.

Nello specifico, al **punto 6**, si modifica il **comma 3** al fine di riconoscere la facoltà degli agenti di polizia stradale di accompagnare il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili ovvero presso strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o ad esse equiparate per il prelievo di campioni di liquidi biologici, qualora non sia possibile effettuare il prelievo di campioni di fluido del cavo orale di cui al comma 2-bis.

Al **punto 7** si sostituisce il **comma 5-bis** prevedendo la possibilità per gli organi di polizia stradale, che hanno sottoposto il conducente agli accertamenti qualitativi preliminari di cui all'art. 187, comma 2, con esito positivo, e non dispongono ancora dell'esito degli esami effettuati da laboratori accreditati, di impedire allo stesso conducente di continuare a guidare, come misura di precauzione a tutela della sicurezza della circolazione stradale, attraverso il ritiro della patente e il divieto di disporre del veicolo. Quest'ultimo, se non può essere affidato ad altra persona, viene fatto depositare presso il luogo indicato dall'interessato o presso la più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa, con le normali garanzie per la custodia e con oneri interamente a carico del conducente stesso. Si **inserisce, inoltre, il comma 5-ter** al fine di prevedere che, qualora non sia possibile per qualsiasi motivo procedere agli accertamenti di cui ai commi 2-bis, 3, 4 e 5, e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono impedire immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Qualora il veicolo non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, lo stesso è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Il prefetto,

sulla base dell'esito positivo degli accertamenti qualitativi di cui al comma 2, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida positivo ai predetti accertamenti qualitativi si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2 in forza del quale è sempre disposta la sospensione della patente di guida fino al superamento degli accertamenti stessi con esito favorevole. La sospensione decorre dal giorno successivo allo scadere del termine indicato nell'invito a sottoporsi ad accertamento ai fini della revisione, senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici provinciali o del prefetto. Ai sensi del medesimo comma 2, in caso di circolazione durante il periodo di sospensione si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 168 ad euro 678 e la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida di cui all'articolo 219. Le medesime disposizioni si applicano anche a chiunque circoli dopo essere stato dichiarato temporaneamente inidoneo alla guida. Peraltro, si prevede, in deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5 che, ove l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4 attesti l'inidoneità alla guida del conducente, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. Si stabilisce, altresì, il divieto di conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data di adozione del provvedimento di revoca.

Al punto 8 si modifica il comma 6 e si inseriscono i commi 6-bis, 6-ter e 6-quater.

Nel dettaglio, il comma 6 prevede che il prefetto, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-bis, ovvero della certificazione rilasciata dai centri di cui ai commi 3, 4 e 5 dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida che ha guidato dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve essere effettuata nel termine di sessanta giorni. In via cautelare, peraltro, si dispone la sospensione della patente fino all'esito dell'esame di revisione. In caso di rifiuto a sottoporsi alla visita si applicano comunque le disposizioni di cui all'articolo 128, comma 2, in forza del quale è sempre disposta la sospensione della patente di guida fino al superamento degli accertamenti stessi con esito favorevole. La sospensione decorre dal giorno successivo allo scadere del termine indicato nell'invito a sottoporsi ad accertamento ai fini della revisione, senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici provinciali o del prefetto. Ai sensi del medesimo comma 2, in caso di circolazione durante il periodo di sospensione si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 168 ad euro 678 e la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida di cui all'articolo 219. Le medesime disposizioni si applicano anche a chiunque circoli dopo essere stato dichiarato temporaneamente inidoneo alla guida. Peraltro, si prevede, in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 119, comma 5 che, ove l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4 attesti l'inidoneità alla guida del conducente, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. Si stabilisce, altresì, il divieto di conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data di adozione del provvedimento di revoca.

Le ulteriori previsioni dei commi 6-bis, 6-ter e 6-quater sono necessarie a garantire la sicurezza della circolazione anche con riferimento alle ipotesi in cui i conducenti non siano titolari di patente di guida.

In particolare, al fine di evitare che i conducenti privi di patente al momento della commissione di reati in materia di guida sotto l'effetto di stupefacenti possano ottenere il rilascio della patente dopo l'accertamento di tali reati (in irragionevole distonia con la disciplina prevista per i conducenti titolari di patente di guida), è previsto che:

- il conducente minore degli anni ventuno nei confronti del quale siano stati accertati i reati di cui all'articolo 187, commi 1 e 8 (relativi, rispettivamente, alla guida in stato di alterazione psico-

fisica per uso di sostanze stupefacenti e al rifiuto di sottoporsi agli accertamenti), qualora non ne sia già titolare al momento del fatto, non può conseguire una patente di guida, neanche per conversione di patente rilasciata all'estero, prima del compimento del ventiquattresimo anno di età (comma 2);

- quando il conducente sorpreso a guidare in stato di alterazione dopo aver assunto stupefacenti non è titolare di patente, in luogo della sospensione cautelare della patente prevista dall'articolo 223 del Codice della strada, è imposto, in attesa della definizione del giudizio sulla responsabilità penale dello stesso, il divieto di conseguire una nuova patente per tutta la durata del periodo indicato dallo stesso articolo 223 (comma 3, primo periodo); all'esito del giudizio, invece, quando ai sensi dell'articolo 187 dovrebbe essere disposta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida o della revoca di essa, in luogo di tali sanzioni, se la persona sorpresa a guidare non ne era titolare al *tempus commissi delicti*, si applica il divieto di conseguire una nuova patente, rispettivamente, per un periodo corrispondente alla durata della sospensione o per i tre anni successivi all'accertamento dei reati (comma 3, secondo periodo).

Sia il comma 2 che il comma 3 contemplano, infine, l'estensione degli effetti delle sanzioni amministrative e delle misure cautelari previste per chi è sorpreso a guidare in stato di alterazione dopo aver assunto stupefacenti anche a chiunque, al momento dell'accertamento del fatto, stava esercitandosi alla guida.

Si stabilisce, più in dettaglio, che se al momento della commissione dei reati indicati ai commi 1 e 8 dell'articolo 187 il conducente era munito di autorizzazione ad esercitarsi ai sensi dell'articolo 122, le disposizioni relative alla sospensione e alla revoca della patente previste dallo stesso articolo 187 si applicano alla predetta autorizzazione. In questo modo, viene preclusa all'interessato la possibilità di continuare a guidare, sia pure allo scopo di esercitarsi ai fini del conseguimento della patente di guida.

Il comma 6-quater, infine, delinea un percorso di verifica dell'idoneità psico-fisica che non è limitato alla visita medica imposta dal Prefetto con il provvedimento di revisione ma che, incidendo sulla riduzione della durata della validità della patente di guida, consente di monitorare, mediante visite più accurate e frequenti, il conducente che ha fatto uso di stupefacenti.

Si prevede, a tal fine, che nei casi in cui sia stata disposta la visita medica di revisione, qualora il conducente sia ritenuto idoneo alla guida, la durata della validità della patente non può essere superiore ad un anno. Alla successiva conferma, la durata della validità della patente non può eccedere tre anni e cinque anni alle conferme successive. Per questa via, il conducente sorpreso ad assumere stupefacenti viene sottoposto ad una sorveglianza sanitaria più frequente rispetto ai conducenti non assuntori.

Infine, al punto 9, si interviene sul comma 8 al fine di prevedere che con l'ordinanza con la quale dispone la sottoposizione a visita medica, il prefetto disponga anche, in ogni caso, la sospensione in via cautelare della patente fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento.

L'**articolo 1, comma 2**, apporta modifiche di coordinamento al Codice penale (R.D. 19 ottobre 1930, n. 1398), al fine di adeguare le fattispecie di omicidio stradale di cui all'articolo 589-bis e di lesioni personali stradali gravi o gravissime di cui all'articolo 590-bis alle modifiche introdotte dalla presente legge. In particolare, per le considerazioni già svolte, si elimina il riferimento all'articolo 187 contenuto in tali previsioni, al fine di garantire che la guida in stato di alterazione derivante dall'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope rilevi comunque come circostanza aggravante del reato di omicidio e lesioni personali stradali.

L'articolo 2 inserisce i **commi 3-ter e 3-quater all'articolo 125**, inerenti alla disciplina del cd. *alcolock*, ossia il dispositivo da installare sui veicoli in uso ai soggetti condannati per guida in stato di ebbrezza, che impedisce l'avvio del motore in caso di rilevamento di un tasso alcolemico superiore a zero. Nel dettaglio, il nuovo comma *3-ter* stabilisce che i titolari di patente rilasciata in Italia, rispetto ai quali è imposto il divieto assoluto di assumere bevande alcoliche alla guida ai sensi del codice unionale 68 di cui all'Allegato I della direttiva n. 2006/126/CE, possono guidare, sul territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N, solo se su questi veicoli è stato installato a proprie spese il dispositivo sopra menzionato.

Si demanda ad un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche del menzionato dispositivo, delle relative modalità di installazione e delle officine autorizzate al montaggio dello stesso. È prevista, altresì, l'apposizione di un sigillo al dispositivo allo scopo di impedirne l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione.

Il nuovo comma *3-quater* prevede che in caso di violazione delle prescrizioni imposte del codice unionale 68 di cui all'Allegato I della direttiva n. 2006/126/CE citata, si applicano le sanzioni di cui ai commi 3 e 5 del medesimo articolo 125, e cioè la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 158 ad euro 638, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a sei mesi.

Le stesse sanzioni, in misura raddoppiata, si applicano al titolare di patente italiana, sulla quale è stato apposto lo stesso codice unionale 68, che circoli sul territorio nazionale su un veicolo a motore sprovvisto del cd. *alcolock* ovvero con dispositivo alterato, manomesso o non funzionante. La norma si applica in via residuale, essendo stabilito espressamente che le sanzioni ivi previste si applicano al di fuori dei casi di cui all'articolo 186, che disciplina il divieto di guida in stato d'ebbrezza e le relative sanzioni.

Il Capo II ridefinisce la disciplina in materia di sospensione della patente di guida, con l'obiettivo di conferire maggiore deterrenza alle sanzioni previste per la violazione delle norme di comportamento alla guida.

Si evidenzia, sul punto, che il sistema basato sulla detrazione di punti sulla patente di guida in caso di illeciti, introdotto in Italia nel 2003, nei primi anni di vigenza sembra aver avuto effettiva efficacia deterrente, determinando una netta riduzione degli incidenti. In particolare, dal 2003 al 2006 i sinistri stradali sono diminuiti complessivamente del 10,3%, i morti del 18,8% e i feriti del 12%. Tuttavia, tali percentuali si sono progressivamente ridotte negli anni successivi, nonostante le statistiche mostrassero una consistente decurtazione del numero di punti dalla patente.

Le regioni della graduale perdita di efficacia del meccanismo sono da ricondursi principalmente al suo effetto finale, consistente nella mera revisione della patente di guida in caso di azzeramento del punteggio.

Il sistema, pertanto, viene riformato al fine di aumentarne l'efficacia deterrente e consentirne l'impiego non solo quale strumento di prevenzione, ma anche quale parametro di valutazione della condotta di ciascun conducente ai fini della personalizzazione delle sanzioni applicabili.

In particolare, **l'articolo 3, comma 1**, inserisce un nuovo **articolo 218-ter**. La norma, in aggiunta alla sanzione amministrativa pecuniaria e ferma restando l'applicazione delle ulteriori sanzioni accessorie prevede al comma 1 la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida per l'ipotesi in cui, al momento dell'accertamento dell'illecito, risulti che il punteggio attribuito alla patente

posseduta è inferiore a venti punti. L'applicazione della sanzione è limitata alla violazione delle norme di comportamento espressamente previste dalla norma. Si tratta di quelle violazioni che statisticamente producono più incidenti o che hanno più gravi conseguenze sull'incolumità degli individui in caso di incidente, e cioè quelle previste:

- dall'articolo 6, comma 4, lettera b) (mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto di sorpasso);
- dall'articolo 142, comma 8 (superamento di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità);
- dall'articolo 143, comma 11 (circolazione contromano);
- dall'articolo 145, comma 10 (mancato rispetto delle regole in materia di precedenza);
- dall'articolo, 146, comma 3 (violazione delle segnalazioni del semaforo o dell'agente del traffico);
- dall'articolo, 147, comma 5 (violazione delle norme di comportamento sui passaggi a livello);
- dall'articolo, 148, comma 15 (violazione delle norme di comportamento di cui ai commi 2, 3, 8 e 9-*bis* rispettivamente in materia di sorpasso a destra, sorpasso dei tram e sorpasso dei velocipedi);
- dall'articolo 149, comma 5 (violazione della distanza di sicurezza tra veicoli, quando ne derivi una collisione con grave danno ai veicoli);
- dall'articolo 154, comma 7 (inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza delle intersezioni, delle curve o dei dossi) e 154, comma 8 (violazione delle regole in materia di cambio di direzione o di corsia o altre manovre in relazione al comma 1, che impone di segnalare con sufficiente anticipo e di effettuare la manovra senza pericolo o intralcio, e al comma 3, che impone di tenersi il più vicino possibile al margine della carreggiata e di dare la precedenza ai veicoli in marcia);
- dall'articolo 171, comma 2 (mancato uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote);
- dall'articolo 172, commi 10 e 11 (mancato uso dei dispositivi di ritenuta, cioè delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, o del dispositivo di allarme antiabbandono del minore; alterazione o ostacolamento del normale funzionamento dei dispositivi stessi);
- dall'articolo 173, comma 3-*bis* (uso di dispositivi elettronici alla guida);
- dall'articolo 174, commi 6, 7, terzo periodo e 11 (superamento della durata dei periodi di guida superiore al 20 per cento rispetto al limite giornaliero massimo, ovvero minimo del tempo di riposo, prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006; circolazione durante il periodo in cui è stato imposto di non proseguire il viaggio);
- dall'articolo 176, in relazione a:
 - violazione del comma 1, lettera b), in materia di divieto di retromarcia sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali;
 - violazione del comma 2, lettera a), sull'obbligo di impegnare la corsia di accelerazione per immettersi sulla corsia di marcia, nonché di dare la precedenza ai veicoli in circolazione su quest'ultima corsia;
 - violazione del comma 5, sul divieto di sosta e fermata sulle carreggiate, sulle rampe e sugli svincoli e sull'obbligo di portare il veicolo nel più breve tempo possibile sulla corsia per la sosta di emergenza o, mancando questa, sulla prima piazzola nel senso di marcia, evitando qualsiasi ingombro delle corsie di scorrimento;

- violazione del comma 7, sul mancato uso delle luci di posizione e degli altri dispositivi di segnalazione durante la sosta e la fermata di notte, in caso di visibilità limitata;
- violazione del comma 8, sull'obbligo di apporre gli appositi segnali mobili, qualora la natura del guasto renda impossibile spostare il veicolo, oppure allorché il veicolo sia costretto a fermarsi su tratti privi di tali appositi spazi, ovvero durante la sosta sulla banchina di emergenza, di notte o in ogni altro caso di limitata visibilità, qualora siano inefficienti le luci di posizione);
- dall'articolo, 186-*bis*, comma 2 (guida in stato d'ebbrezza, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0 e non superiore a 0,5 grammi per litro, anche nel caso in cui il conducente provochi un incidente);
- dall'articolo 191, comma 4 (violazione delle regole di comportamento nei confronti dei pedoni).

Per contro, sono escluse le violazioni riguardanti la sosta e la mancanza di documentazione amministrativa, nonché le violazioni più gravi che già prevedono la sanzione della sospensione della patente anche per chi ha conservato intatto il suo punteggio.

Il comma 2 disciplina la durata della sospensione della patente (da sette a quindici giorni a seconda dei casi), parametrandola al numero di punti posseduti dall'autore dell'illecito al momento dell'accertamento, in ragione dell'esigenza di applicare la relativa sanzione in modo sistematico, ma graduale.

In particolare, la sospensione breve è disposta:

- per un periodo di 7 giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento dalla patente risulti un punteggio inferiore a 20 punti, ma pari almeno a 10 punti;
- per un periodo di 15 giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento dalla patente risulti un punteggio inferiore a 10 punti.

Il comma 3 estende la durata della sospensione di cui al comma 2 fino al doppio (quindi, rispettivamente, per un periodo complessivo di 14 e 30 giorni) nell'ipotesi in cui il conducente si sia reso altresì responsabile di un incidente stradale, ivi incluso il caso in cui in tale evento non siano coinvolte altre persone o cose. È introdotta una clausola di salvaguardia, in base alla quale è fatta salva l'applicazione delle sanzioni accessorie di cui agli articoli 222 e 223.

Il comma 4 include nell'ambito di applicazione della norma i conducenti di patenti rilasciate all'estero che commettono una delle violazioni di cui al comma 1 nel territorio dello Stato. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni, è necessario il possesso di un punteggio pari ad almeno un punto, in conformità a quanto previsto dall'articolo 6-*ter*, del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214 (recante disposizioni concernenti i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero). La norma disciplina, altresì, la durata della sospensione della patente in relazione al numero di punti posseduti dall'autore dell'illecito al momento dell'accertamento (in parallelo alle ipotesi contemplate dal comma 2 del medesimo articolo). Nel dettaglio, è prevista l'applicazione della sospensione breve di 7 giorni se al momento dell'accertamento risulti un punteggio compreso tra 1 e 10 punti, ovvero di quella di 15 giorni se il punteggio sia superiore a 10 punti.

Il comma 5 dispone l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 218, comma 1 e comma 2, secondo, terzo, quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo periodo, che disciplinano la procedura di sospensione della patente di guida, nei limiti di compatibilità, ai soli fini del rilascio del permesso di guida ivi indicato.

Tuttavia, si introduce una deroga alle disposizioni dell'articolo 218, comma 2, al fine di semplificare la procedura. In particolare, si prevede che la sospensione della patente consegua in modo diretto ed automatico dalla contestazione della violazione, senza necessità di adozione di ordinanza da parte del Prefetto. In occasione della contestazione immediata di una delle violazioni richiamate, pertanto, l'operatore di polizia che l'abbia accertata provvede immediatamente al ritiro del documento di guida. Quest'ultimo viene conservato per il tempo della sospensione presso l'Ufficio o Comando da cui egli dipende ed è riconsegnato all'utente al termine del periodo stesso. La norma prevede, altresì, la decorrenza del periodo di sospensione a partire dal giorno del ritiro della patente.

Il comma 6 limita l'applicazione delle previsioni del presente articolo ai conducenti che siano stati identificati al momento della violazione. Qualora il ritiro della patente non sia stato effettuato per qualsiasi causa, la norma, in deroga alle previsioni del comma 5, prevede che il periodo di sospensione decorra dalla data di contestazione o notificazione del verbale di accertamento della violazione.

Il comma 7 prevede l'annotazione della sospensione nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 a cura dell'Ufficio o Comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione.

Il comma 8 dispone l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 6 dell'articolo 218 (pagamento di una somma da euro 2.046 ad euro 8.186; revoca della patente e fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi o, in caso di reiterazione delle violazioni, confisca amministrativa del veicolo) a chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente, circoli abusivamente. Le stesse sanzioni sono applicate, nei casi previsti dal comma 5, nei confronti di chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente, circoli abusivamente avvalendosi del permesso di guida di cui all'articolo 218, comma 2, in violazione dei limiti previsti dal permesso stesso.

Infine, il comma 9 ha lo scopo di rendere coerente le disposizioni della nuova previsione di cui al neo introdotto art. 218-ter con le ipotesi di recidiva già previste dal Codice della strada. Il comma in questione, in particolare, disciplina fattispecie nelle quali, per alcune violazioni, oltre all'applicazione della sospensione breve prevista dall'art. 218-ter, è prevista la sanzione amministrativa accessoria della patente di guida in caso di recidiva. Per queste ipotesi, il comma 9 prevede che se una delle violazioni elencate nell'art. 218-ter è commessa più volte nel corso di un biennio, la sospensione breve si applica solo se non è già prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente dalla norma che regola la violazione commessa. Se invece è già prevista tale ultima misura, si applicherà in via ordinaria soltanto questa con provvedimento del Prefetto.

Il Capo III è dedicato alla **promozione di attività formative in materia di circolazione stradale**, nonché agli strumenti e alle modalità di accertamento delle violazioni al Codice della strada.

Nel dettaglio, **l'articolo 4**, al fine di sensibilizzare gli utenti alle tematiche della sicurezza stradale e incentivare la partecipazione a corsi di formazione sulla materia, introduce un **nuovo comma 2-ter all'articolo 230 del Codice della strada**, prevedendo l'attribuzione, a seguito della partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati da istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado, statali e paritarie, all'atto del rilascio della patente, del credito di due punti ai sensi dell'articolo 126-bis sulle tipologie di patenti di cui all'articolo 115, comma 1, lettera b) (patenti AM, A1, B1) e lettera c) (patenti A2, B, BE, C1, C1E).

Si demanda ad un decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'interno, l'individuazione dei soggetti formatori tra gli

enti e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale e la definizione delle modalità per lo svolgimento delle attività extracurricolari e per la relativa certificazione.

L'articolo 5 modifica **l'articolo 117**, al fine di estendere da uno a tre anni il periodo concernente il divieto di guida imposto ai neopatentati e concernente gli autoveicoli aventi le seguenti caratteristiche:

- per tutti gli autoveicoli (a motore termico o ad alimentazione elettrica o ibridi) diversi dalle autovetture, potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t;
- per le autovetture (CATEGORIA M1) a motore termico, potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t e/o, comunque potenza massima pari o superiore a 70 kW;
- per le sole autovetture elettriche o ibride plug-in, potenza specifica superiore a 65 kW/t, riferita alla tara ma compreso il peso della batteria.

I limiti di potenza non si applicano quando il neopatentato:

- prima dello scadere dell'anno, consegue una patente di categoria superiore (BE, C1, C, C1E, CE, D1, D1E, D, DE); in tal caso, dalla data di conseguimento della patente superiore possono essere condotti veicoli più potenti rispetto ai limiti indicati, anche se, per la loro conduzione, è richiesto il possesso della sola patente di cat. B;
- si trova alla guida di un veicolo al servizio di una persona con disabilità, a condizione che sia munita di contrassegno di circolazione e la persona sia a bordo del veicolo stesso. Non è richiesto che il veicolo sia di proprietà della persona con disabilità: può, infatti essere anche dello stesso conducente neopatentato o di un terzo. L'esenzione opera, naturalmente, anche quando lo stesso neopatentato sia la persona con disabilità che utilizza il veicolo di potenza elevata;
- è accompagnato da una persona, in funzione di istruttore, di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore. La persona deve trovarsi a fianco del conducente neopatentato.

Al fine di fugare dubbi interpretativi, è stata inserita apposita **disposizione transitoria al comma 2**, prevedendo che le disposizioni di cui al comma 1 si applicano solo alle patenti conseguite dalla data di entrata in vigore della legge in esame.

L'articolo 6 disciplina le modalità di accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo da remoto.

Nello specifico, **l'articolo 6, comma 1, lettera a)** modifica **l'articolo 142, comma 6**, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (in materia di limiti di velocità), al fine di equiparare le procedure di approvazione con quelle di omologazione dei sistemi di rilevazione della velocità e chiarire l'esclusiva competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in tale materia. Escludendo la necessità di omologazione dei dispositivi di misurazione della velocità dei veicoli, e riconoscendo espressamente che sia sufficiente la loro approvazione, si pone rimedio all'elevato contenzioso in materia di sanzioni per eccesso di velocità ingenerato da tale ambiguità, che aveva di fatto reso vano il rilevamento automatico delle infrazioni.

L'articolo 6, comma 1, lettera b) modifica **l'articolo 198, comma 1**, al fine di circoscrivere l'ambito stradale cui riferire il concetto di violazione commessa "con un'unica azione od omissione", previsto dalla medesima disposizione, al fine di evitare ambiguità interpretative foriere di generare contenzioso, nel caso in cui si procede simultaneamente a più accertamenti in modalità automatico.

L'articolo 6, comma 1, lettera c) integra **l'articolo 198**, mediante l'inserimento di due commi (**commi 2-bis e 2-ter**), rispettivamente, 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, in analogia alla disciplina sanzionatoria prevista per il divieto di sosta di cui all'articolo 7, comma 15;

- 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 potrebbe verificarsi 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;

L'articolo 6, comma 1, lettera d) modifica **l'articolo 201** del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di risolvere alcune criticità riscontrate in sede applicativa della norma.

In particolare, al **punto 1**, viene sostituita la **lettera g-bis) del comma 1-bis del citato articolo 201**, al fine di ampliare il novero delle fattispecie di violazioni per le quali è possibile procedere ad accertamento con strumenti di controllo da remoto e per le quali non è necessaria la contestazione immediata.

La vigente disposizione prevede l'accertamento con strumenti di controllo da remoto per le seguenti violazioni:

- articolo 80 (recante disposizioni sulla revisione dei veicoli);
- articolo 141 (sulle regole di comportamento in materia di velocità dei veicoli);
- articolo 143, commi 11 e 12 (relativi specificamente alla circolazione contromano);
- articolo 146 (violazione della segnaletica stradale);
- articolo 167 (relativo alla violazione delle norme di comportamento in materia di trasporto di cose su veicoli a motore e rimorchi);
- articolo 170 (relativo alla violazione delle norme di comportamento in materia di trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote);
- articolo 171 (in materia di uso obbligatorio del casco);
- articolo 193 (violazione dell'obbligo di assicurazione);
- articolo 213 (violazioni in caso di confisca e sequestro dei veicoli);
- articolo 214 (violazione in materia di fermo amministrativo del veicolo);

La novella proposta estende la possibilità dell'accertamento da remoto di cui alla predetta lettera g-bis) anche alle violazioni delle seguenti ulteriori disposizioni del Codice della strada:

- articolo 10 (che reca disposizioni sui veicoli eccezionali e sui trasporti in condizioni di eccezionalità);
- articolo 61 (relativo alla violazione della sagoma limite);
- articolo 62 (che reca disposizioni sulla massa limite dei veicoli);
- articolo 72 (sui dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e i loro rimorchi);
- articolo 78 (in materia di modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione);
- articolo 79 (in materia di efficienza dei veicoli a motore e loro rimorchi);
- articolo 147, commi 2-bis e 3 (in materia di violazione delle regole di comportamento sui passaggi a livello, introdotto dall'articolo 8);
- articolo 216 (sulla sanzione accessoria del ritiro dei documenti di circolazione, della targa, della patente di guida o della carta di qualificazione del conducente);
- articolo 217 (sulla sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione).

Con riferimento all'articolo 146 la possibilità dell'accertamento da remoto la novella propone la limitazione del solo comma 3 (relativo alla violazione delle segnalazioni del semaforo o dell'agente

del traffico). Si prevede, infine, che i dispositivi o apparecchiature di rilevamento siano approvate o omologate ai sensi di apposito regolamento adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno. Con il medesimo regolamento sono definite, altresì, le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada.

Al **punto 2**, si inserisce un nuovo **comma 5-ter all'articolo 201** al fine di risolvere le criticità legate all'accertamento delle violazioni mediante contestazione immediata sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.

In particolare, fermo restando l'uso dei dispositivi automatici di controllo da remoto di cui ai commi 1 e 1-bis del medesimo articolo 201, è consentito l'accertamento attraverso la semplice visione da parte degli organi di polizia stradale delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza installati sulle strade stesse delle violazioni di cui ai seguenti articoli:

- 175, comma 2 (divieto di circolazione di determinati veicoli), comma 7, lettera a) (divieto di trainare veicoli che non siano rimorchi) e 9 (divieto di sosta nelle aree di servizio e di parcheggio, nonché in ogni altra pertinenza autostradale per un tempo superiore alle ventiquattro ore);
- 176 commi 1, 2 (lettere a) e b)), 7, 9, 10, 11 e 17 (violazione delle norme di circolazione su autostrade e sulle strade extraurbane principali quali inversione del senso di marcia, circolazione corsie non consentite, effettuazione di retromarcia, impropria occupazione delle corsie di accelerazione o decelerazione, mancato uso delle luci di posizione durante la sosta o la fermata, violazione delle norme sull'esazione del pedaggio).

Ai fini dell'applicazione della sanzione, tali violazioni devono essere commesse in corrispondenza di punti critici, come imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico, stazioni di esazione del pedaggio. Pur non essendo richiesto che tali sistemi di videosorveglianza siano omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (escludendosi l'applicazione dell'articolo 45, in materia di mezzi di regolazione e controllo e omologazioni), per esigenze di legalità e garanzia dei diritti dell'utenza è prevista comunque la necessità di adottare adeguati metodi di verifica delle violazioni (data ed ora certificate dell'operatore di polizia, ovvero garanzia dell'effettiva contestualità dell'accertamento rispetto alla violazione). Si prevede, in particolare, che l'illecito deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle ventiquattrore precedenti la data della registrazione, al fine di evitare l'uso di immagini risalenti nel tempo, in deroga al criterio dell'effettiva contestualità dell'accertamento rispetto alla violazione. Infine, si demanda ad un decreto interministeriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'interno la definizione delle modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate, previa acquisizione di un parere del Garante per la protezione dei dati personali.

Allo scopo di consentire la contestazione della violazione, nonché l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, si prevede che sia dato immediato avviso della violazione agli operatori di polizia eventualmente presenti sul territorio. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede alla notifica degli estremi della violazione secondo le modalità di cui all'articolo 201, comma 1.

Infine, il **punto 3** sostituisce il **comma 1-quinquies dell'articolo 201**, stabilendo che i dispositivi per

l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate dal comma 1-*bis*, se approvati od omologati.

In deroga a tale previsione, tuttavia, si prevede che per l'accertamento delle violazioni di cui al comma 1-*bis* mediante immagini acquisite attraverso dispositivi approvati od omologati, è sufficiente che i predetti dispositivi siano specificamente approvati od omologati per almeno una delle citate violazioni, purché queste siano commesse con la medesima azione od omissione ed una di esse possa essere accertata dalla semplice visione dell'immagine. Così, a titolo esemplificativo, attraverso l'accertamento di violazioni di velocità o semaforo rosso realizzato con dispositivi omologati per quelle violazioni sarà possibile accettare la mancanza di revisione o la mancanza di assicurazione.

Il **Titolo II** introduce **disposizioni in materia di micromobilità**, intendendosi per tale la mobilità relativa a percorsi e distanze solitamente brevi, caratterizzata dall'impiego di mezzi di trasporto meno pesanti e potenzialmente meno inquinanti di quelli tradizionali (quali, ad esempio, scooter, skateboard, monopattini elettrici, biciclette).

Il **Capo I** si occupa specificamente di micromobilità elettrica. Si evidenzia, al riguardo, che l'utilizzo dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è in forte espansione in tutto il Paese, a partire dalle aree maggiormente urbanizzate. La rapida diffusione di tali soluzioni di spostamento ha evidenziato la presenza di criticità, come il vandalismo, l'occupazione non controllata degli spazi cittadini, la fragilità dei mezzi e soprattutto la problematica connessa alla sicurezza dei passeggeri, inferiore a quella garantita dal trasporto pubblico o dall'automobile privata.

L'**articolo 7**, al fine di elevare gli standard di sicurezza nella circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica e favorirne il corretto utilizzo, pertanto, interviene **sull'articolo 1, commi da 75 a 75-vicies-quinquies, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020)**, che aveva introdotto una forma minima di regolazione del fenomeno, equiparando i monopattini ai velocipedi e stabilendo condizioni e limiti entro cui ne è ammessa la circolazione.

In particolare, **l'articolo 7, comma 1, lettera a)**, sostituisce **l'articolo 1, comma 75, lettera a)**, al fine di prevedere che sia demandata ad apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche tecnico-costruttive dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. Conseguentemente, è soppresso il rinvio al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, recante disposizioni in materia di "*sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica*", contenuto nella formulazione vigente della norma.

L'**articolo 7, comma 1, lettera b)**, interviene sulla lettera c) del **comma 75-ter**, al fine di prevedere che la deliberazione della Giunta comunale di attivazione del servizio di noleggio dei monopattini preveda l'obbligo, per il gestore del servizio medesimo, di installare sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei medesimi al di fuori delle aree della città in cui ne è consentita la circolazione.

L'**articolo 7, comma 1, lettera c)**, inserisce un nuovo periodo all'articolo 1, **comma 75-quater**, che disciplina il divieto di circolazione dei monopattini privi dei requisiti definiti nel comma 75 del medesimo articolo 1. La norma viene modificata al fine di prevedere anche il divieto di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi di contrassegno o di copertura assicurativa, in linea con le modifiche introdotte dall'articolo 6, comma 1, lettera l).

L'**articolo 7, comma 1, lettera d)**, introduce una modifica di mero coordinamento, sostituendo le

parole “75-*vicies ter*” di cui all’articolo 1, **comma 75-*quinquies***, della legge di bilancio 2020 con le parole “75-*vicies quinquies*”. Si evidenzia che l’articolo 1, comma 75-*quinquies*, equipara i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica ai velocipedi, salvo quanto previsto dai commi da 75 a 75-*vicies ter*.

L’articolo 7, comma 1, lettera e), modifica l’articolo 1, **comma 75-*novies***, al fine di estendere l’obbligo di uso del casco a bordo dei monopattini a tutti i conducenti, in precedenza previsto esclusivamente per i conducenti minori di diciotto anni.

L’articolo 7, comma 1, lettera f), modifica l’articolo 1, comma 75-***undecies***, al fine di disporre il divieto assoluto di circolazione contromano mediante monopattini, prima consentito nelle strade con doppio senso ciclabile. Per contro, resta ferma la previsione in base alla quale è vietata la circolazione dei monopattini sui marciapiedi, ferma restando la possibilità di conduzione a mano.

L’articolo 7, comma 1, lettera g), sostituisce integralmente il comma 75-***terdecies*** dell’articolo 1, limitando l’ambito di circolazione dei monopattini esclusivamente alle strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h. Con la modifica in oggetto si esclude, pertanto, la possibilità di circolare con i monopattini fuori dai centri abitati, precedentemente ammessa, al fine di incrementare i livelli di sicurezza della circolazione stradale e tutelare, *in primis*, i conducenti dei monopattini.

L’articolo 7, comma 1, lettera h), interviene sull’articolo 1, **comma 75-*quinquiesdecies*** al fine di introdurre un divieto generalizzato di sosta dei monopattini sui marciapiedi. I comuni possono derogare a tale divieto con ordinanza, a condizione che il marciapiede, per dimensione e caratteristiche, lo consenta. Più nel dettaglio, è necessario che il monopattino in sosta non sia d’intralcio alla regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità, in ragione dell’uso cui è tradizionalmente adibito il marciapiede e della necessità di riconoscere speciale tutela all’utenza debole, che risulta penalizzata dalla sosta selvaggia di tali dispositivi.

Rispetto alla formulazione precedente, si precisa che le aree destinate alla sosta dei monopattini devono essere individuate con opportuna segnaletica verticale ed orizzontale. A tale regola si può derogare, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente sul sito internet istituzionale del comune.

Rimane invariata la previsione in base alla quale ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati ai velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

L’articolo 7, comma 1, lettera i), sostituisce l’articolo 1, **comma 75-*undevicies*** al fine di introdurre una nuova sanzione amministrativa (consistente nel pagamento di una somma 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, in violazione delle disposizioni di cui all’articolo 1, comma 75-*bis*, della legge di bilancio 2020. La norma prevede, altresì, una sanzione amministrativa (consistente nel pagamento di una somma da euro 100 a euro 400) per chiunque circoli con un monopattino privo di contrassegno o di copertura assicurativa, in conformità a quanto previsto dal nuovo articolo 1, comma 75-*quater*, della legge di bilancio 2020. 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, secondo quanto previsto dal comma 75-*vicies-quater*, introdotto dal presente disegno di legge.

L’articolo 7, comma 1, lettera l), introduce una modifica di mero coordinamento, sostituendo all’articolo 1, comma 75-*vicies bis*, le parole “di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-*vicies semel*” con le parole “di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-*vicies-quinquies*”, al fine di comprendere in tale disposizione i commi introdotti dal presente disegno di legge. Pertanto, si applicano anche alle nuove fattispecie sanzionatorie le disposizioni del titolo VI del Codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

L'articolo 7, comma 1, lettera m), introduce i **commi 75-vicies-quater e 75-vicies-quinquies** all'articolo 1 della legge di bilancio 2020.

Nello specifico, al fine di consentire il ripristino di adeguati livelli di sicurezza stradale, il nuovo comma **75-vicies-quater** prevede l'obbligo per i proprietari di monopattini di richiedere apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto Poligrafico dello Stato secondo le modalità previste da apposito 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, comprensivo del costo di produzione e di una quota di maggiorazione da destinare esclusivamente alle attività previste dall'articolo 208, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'obbligo del contrassegno è finalizzato prioritariamente ad arginare il fenomeno dell'uso selvaggio dei monopattini, agevolato dall'impossibilità di identificazione del trasgressore. Pertanto, al fine di assicurare la tutela degli interessi di ordine pubblico, la norma impone l'obbligo di un contrassegno identificativo, definendone, al contempo, requisiti minimi e le sanzioni applicabili in caso di violazione delle prescrizioni ivi previste. Ai medesimi fini, il comma **75-vicies-quinquies** stabilisce l'obbligo dell'assicurazione per responsabilità civile verso terzi, ai sensi dell'articolo 2054 del codice civile. Si prevede, sul punto, l'applicazione delle disposizioni del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 (cd. codice delle assicurazioni private).

Infine, **all'articolo 7, comma 2**, sono previste sanzioni specifiche per chi circola con dispositivi diversi dai monopattini, aventi caratteristiche tecniche e costruttive diverse da quelle definite da apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero per chi circola fuori dagli ambiti di sperimentazione individuati dal predetto decreto. In particolare, in caso di violazione, si applica la sanzione del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800.

All'accertamento della violazione consegue, altresì, l'applicazione di una sanzione amministrativa accessoria consistente nella confisca del dispositivo, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, qualora il dispositivo abbia un motore termico o un motore elettrico con potenza nominale continua superiore a 1 kW.

Il Capo II interviene sulle disposizioni in materia di ciclabilità del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di rafforzare la sicurezza della circolazione stradale dei velocipedi e favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile.

In particolare, **l'articolo 8, comma 1, lettera a)** sostituisce la **lettera E-bis dell'articolo 2, comma 3**, introducendo una nuova definizione di strada urbana ciclabile. In particolare, in base alla nuova formulazione, affinché una strada possa essere qualificata come strada urbana ciclabile non è necessaria la presenza di un marciapiede o di banchine pavimentate. Pertanto, per strada urbana ciclabile si intende una strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi.

L'articolo 8, comma 1, lettera b) interviene **sull'articolo 3, comma 1**, recante le definizioni stradali e di traffico. Nello specifico:

- il **punto 1** sopprime la definizione di casa avanzata di cui **all'articolo 3, comma 1, punto 7-bis**, in base al quale si intende per casa avanzata la linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli. La definizione di casa avanzata è sostituita da quella di zona di attestamento ciclabile (di cui al nuovo punto **55-bis**, ed è disciplinata quale *species* del *genus* "zona di attestamento", già prevista nel codice della strada (articolo 3, comma 1, punto 55));

- il **punto 2** chiarisce la definizione di corsia ciclabile di cui **all'articolo 3, comma 1, punto 12-bis**, mantenendone sostanzialmente inalterato il contenuto ed eliminando i concetti fuorvianti (a titolo esemplificativo, si elimina il riferimento alla delimitazione mediante striscia bianca, continua o discontinua). Pertanto, in base alla nuova formulazione, si definisce corsia ciclabile la parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade urbane, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile;
- il **punto 3** definisce la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile di cui **all'articolo 3, comma 1, punto 12-ter** come la parte longitudinale della carreggiata di strade urbane precedentemente a senso unico di marcia, idonea a consentire la circolazione dei velocipedi in senso opposto. La nuova definizione è stata introdotta in quanto la formulazione precedente della norma, facendo riferimento ad una parte della carreggiata a senso unico di marcia, ad uso promiscuo e idonea a consentire la circolazione dei velocipedi contromano, comportava numerosi rischi per la sicurezza nella circolazione stradale;
- il **punto 4** aggiunge un nuovo **punto 54-bis all'articolo 3, comma 1**, definendo la zona ciclabile come zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione, con priorità per i velocipedi, e delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine;
- il **punto 5** aggiunge un **nuovo punto 55-bis all'articolo 3, comma 1**, che definisce la zona di attestamento ciclabile, la cd. "casa avanzata", come il tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinata all'accumulo e alle manovre dei velocipedi in attesa di via libera (sul punto, si rinvia agli articoli 7, lettera *i-quater* e 40, comma 5, del Codice della strada, come modificati dal presente disegno di legge).

L'articolo 8, comma 1, lettera c) modifica l'**articolo 7** del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di circolazione nei centri abitati.

In particolare, si modifica l'articolo 7, comma 1, lettera i), al fine di consentire che siano riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto non solo le strade, ma anche singole corsie, come peraltro avviene frequentemente nella pratica.

Si sostituisce integralmente la lettera *i-bis*) dell'articolo citato, al fine di coordinarne la disciplina con la definizione di corsia ciclabile introdotta dal presente disegno di legge. In base alla nuova formulazione, i comuni possono consentire su determinate strade precedentemente 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 per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili.

In sostanza, il doppio senso ciclabile è consentito solo se le condizioni della strada oggettivamente lo consentano, a differenza della formulazione previgente che lo consentiva indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito. Infatti, la possibilità del doppio senso ciclabile non può essere valutata in modo indistinto e generalizzato, ma deve tener conto della tipologia di strade e, principalmente, della loro larghezza, che deve risultare compatibile con la circolazione dei veicoli a motore in un senso e dei velocipedi nel senso opposto.

La lettera *i-ter*) del comma 1 dell'articolo 7 viene soppressa, escludendosi, conseguentemente, la possibilità per i comuni di autorizzare la circolazione dei velocipedi su corsie riservate.

Al medesimo articolo 7, comma 1, viene aggiunta, altresì, una nuova lettera *i-quater*), allo scopo di

consentire ai comuni di istituire la zona di attestamento ciclabile, subordinatamente alla verifica delle condizioni di sicurezza della strada e qualora i flussi ciclabili lo giustifichino, 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. In sostanza, la previsione disciplina ulteriormente la cd. casa avanzata, subordinandone l'istituzione alle condizioni ivi stabilite per ragioni di sicurezza.

Infine, viene inserito il nuovo comma 11-*ter* per ragioni di coordinamento con la nuova definizione di zona ciclabile, attribuendo ai comuni il compito di individuare, con deliberazione di giunta, le 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.

L'articolo 8, comma 1, lettera d), aggiunge, a scopo di coordinamento con la nuova disciplina della cd. casa avanzata, un nuovo **comma 5-bis all'articolo 40** del Codice della strada in materia di segnaletica orizzontale, prevedendo che nella zona di attestamento ciclabile, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche, la prima striscia trasversale continua nel senso di marcia indica il limite prima del quale i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l'obbligo di fermarsi, mentre la seconda striscia indica il limite per i soli velocipedi.

L'articolo 8, comma 1, lettera e), interviene **sull'articolo 143** del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che disciplina la posizione dei veicoli sulla carreggiata. In particolare, il comma 2-*bis* esclude l'applicazione ai velocipedi dell'obbligo di cui al comma 2, stabilito per i veicoli sprovvisti di motore e gli animali, di tenersi il più vicino possibile al margine destro della carreggiata. L'esenzione è ammessa nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui, pertanto, i velocipedi possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata, pur nel rispetto delle regole della precedenza. In presenza di piste e corsie ciclabili, tuttavia, è previsto l'obbligo per i velocipedi di circolare su di esse, eccezione fatta per quelle tipologie di ciclabili su cui è vietato il transito in ragione delle loro particolari forme e dimensioni.

Infine, si stabilisce che nelle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua rispetto alla carreggiata destinata ai veicoli a motore, i velocipedi devono occupare la parte più esterna della corsia sempre per ragioni di sicurezza dell'utenza.

L'articolo 8, comma 1, lettera f), sostituisce i **commi 4-bis e 4-ter dell'articolo 145**. La norma elimina la previsione che stabiliva l'obbligo di dare sempre la precedenza ai velocipedi che circolano o si immettono su strade urbane ciclabili, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio. Tale previsione era in contrasto con le regole generali della precedenza, ed esponeva i ciclisti a notevoli pericoli per la loro incolumità, in considerazione del fatto che il diritto di precedenza loro riconosciuto non esclude il rischio di incidenti. Il nuovo comma 4-*bis*, pertanto, per garantire maggior sicurezza nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, prevede che i veicoli a motore prestino particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti (punto 1). Il nuovo comma 4-*ter*, invece, riconosce la precedenza ai velocipedi solo se circolano su corsia ciclabile delimitata da striscia discontinua (punto 2).

L'articolo 8, comma 1, lettera g), modifica la disciplina in tema di sorpasso di cui **all'articolo 148** del Codice della strada. Nello specifico, il **comma 9-bis** viene sostituito allo scopo di disciplinare in sicurezza il sorpasso dei velocipedi, prevedendo l'obbligo per i veicoli a motore di mantenersi ad adeguata distanza laterale per tenere conto della differente velocità di circolazione dei velocipedi, dell'ingombro dei veicoli e della ridotta stabilità dei medesimi. Rispetto alla formulazione precedente, si elimina il riferimento alle strade urbane ciclabili, sicché l'obbligo di distanziamento viene esteso a

tutte le tipologie di strade, sia urbane, che extraurbane, allo scopo di innalzare i livelli di sicurezza. Rimane ferma, invece, la previsione di apposita sanzione in caso di violazione delle presenti disposizioni.

L'articolo 8, comma 1, lettera h), dispone l'**abrogazione del comma 2-bis dell'articolo 150**, avente ad oggetto la disciplina dell'incrocio tra veicoli nei passaggi ingombri o su strade di montagna, al fine di recepire le modifiche introdotte dal presente disegno di legge. Il comma 2-bis citato prevedeva l'obbligo lungo le strade urbane a senso unico, in cui fosse consentita la circolazione a doppio senso ciclabile, di dare la precedenza ai velocipedi circolanti su corsia ciclabile a doppio senso ciclabile, qualora non fosse agevole l'incrocio.

L'articolo 8, comma 1, lettera i) introduce disposizioni di coordinamento con la nuova disciplina in materia di casa avanzata. Più nel dettaglio, la norma interviene **sull'articolo 154**, comma 2, per escludere i ciclisti dall'obbligo di segnalazioni per il cambiamento di direzione o di corsia o altre manovre in corrispondenza della zona di attestamento ciclabile (punto 1).

La norma introduce, altresì, un nuovo comma 3-bis, per specificare che i cambiamenti di direzione all'interno della zona di attestamento devono avvenire durante il rosso semaforico, per garantire l'attestamento dei ciclisti in condizioni di sicurezza (punto 2).

L'articolo 8, comma 1, lettera l) aggiunge **all'articolo 182, comma 1-bis**, dopo le parole "*strade urbane ciclabili*" le parole "*e nelle zone ciclabili*", al fine di escludere anche queste ultime dall'applicazione delle disposizioni che disciplinano la circolazione dei velocipedi di cui al comma 1 dell'articolo 182 ed assicurare la necessaria coerenza interna dell'articolo (punto 1). La norma dispone, infine, l'abrogazione del comma 9-ter del medesimo articolo, in quanto assorbito dalle modifiche in materia di casa avanzata di cui sopra (punto 2).

Il **Titolo III** detta la disciplina dei segnali e delle regole di comportamento in casi particolari e si articola in due Capi.

Il **Capo I** interviene sul decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 apportando modifiche in materia di sicurezza dei passaggi a livello ferroviari.

In particolare, **l'articolo 9, comma 1, lettera a)**, inserisce, **all'articolo 25, il comma 1-sexies**, che reca la disciplina in materia di attraversamento e uso della sede stradale, demandando ad 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.

L'articolo 9, comma 1, lettera b) modifica **l'articolo 40, comma 5**, al fine di specificare che il conducente deve arrestare il veicolo in corrispondenza dei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi o del segnale "fermarsi e dare precedenza". Nell'attuale formulazione, la norma prevede l'obbligo di fermarsi di fronte al segnale di "passaggio a livello", senza alcuna ulteriore specificazione e, pertanto, in ogni caso. Tale formulazione si pone in contrasto con l'articolo 147, comma 2, del Codice della strada, che nel caso di passaggi a livello senza barriere o semibarriere impone agli utenti della strada di assicurarsi che nessun treno sia in vista e, in caso affermativo, di attraversare rapidamente i binari e, solo in caso contrario, di fermarsi senza impegnarli. La modifica, dunque, si rende necessaria al fine di coordinare le due norme.

L'articolo 9, comma 1, lettera c) introduce la disciplina dei passaggi a livello privi di barriere, mediante l'inserimento di un nuovo **comma 2-bis all'articolo 44** (che attualmente disciplina solo i

passaggi a livello provvisti di barriere e semibarriere). In particolare, si prevede che in corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere può essere collocato, sulla destra della strada, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso, a due luci rosse lampeggianti alternativamente, che entra in funzione per avvertire in tempo utile del passaggio del treno, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica. Tali dispositivi devono comunque essere installati in caso di visibilità insufficiente.

L'articolo 9, comma 1, lettera d), al fine di assicurare omogeneità e coerenza interna all'articolato, sopprime il riferimento alle linee ferroviarie di cui **all'articolo 145, comma 7**, con riferimento al divieto per il conducente di impegnare il passaggio a livello, qualora non abbia la possibilità di proseguire e sgombrare in tempi rapidi l'area di manovra, in modo da consentire il transito di altri veicoli. La disciplina specifica dell'attraversamento dei passaggi a livello, infatti, è contenuta nell'articolo 147.

L'articolo 9, comma 1, lettera e), apporta modifiche **all'articolo 147**, disciplinando i comportamenti da tenere in prossimità dei passaggi a livello. Più nel dettaglio:

- il punto 1 sostituisce il comma 2, ai fini di coordinamento con le modifiche apportate all'articolo 40 e, dunque, per rendere più chiare le norme di comportamento da tenere in corrispondenza dei passaggi a livello privi di barriere e non dotati di dispositivi luminosi, distinguendole da quelle da osservare in presenza di passaggi a livello privi di barriere, ma dotati di dispositivi luminosi e/o acustici. Si prevede, in particolare, che gli utenti della strada, prima di impegnare un passaggio a livello privo di barriere o di dispositivi di segnalazione luminosa o acustica, devono assicurarsi, nei casi in cui la segnaletica indichi il solo obbligo di dare la precedenza, che nessun treno sia in vista e, in caso affermativo, attraversare rapidamente il passaggio a livello. In caso contrario, i conducenti devono fermarsi prima della linea di arresto discontinua, senza impegnare il passaggio a livello, e riprendere la marcia dopo il passaggio del treno. Il medesimo obbligo di fermarsi prima della linea di arresto continua e attraversare rapidamente il passaggio a livello è previsto nei casi in cui la segnaletica indichi l'obbligo di fermarsi e dare la precedenza e non vi sia alcun treno in vista;
- il punto 2 inserisce all'articolo 147 il comma *2-bis* il quale, in linea di continuità con le modifiche introdotte dal punto 1, prevede l'obbligo di fermarsi prima della linea di arresto continua in presenza di passaggi a livello privi di barriere, laddove i dispositivi di segnalazione luminosa e/o acustica siano accesi;
- il punto 3 riformula il comma 3 dell'articolo 147 per disciplinare le ipotesi in cui è vietato l'attraversamento del passaggio a livello, mantenendo il contenuto della norma sostanzialmente inalterato rispetto alla precedente formulazione;
- il punto 4 apporta modifiche di mero coordinamento al comma *3-bis*, prevedendo che la violazione delle disposizioni di cui ai commi *2-bis* e 3 possa essere rilevata anche mediante dispositivi approvati od omologati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- il punto 5 inserisce il nuovo comma *3-ter* per disciplinare le modalità di accertamento delle violazioni sopra citate. Nello specifico, la norma prevede il decorso di un lasso di tempo di almeno tre secondi dall'entrata in funzione dei dispositivi di segnalazione luminosa per l'accertamento delle violazioni medesime. Sul punto si evidenzia che, in base alla formulazione previgente dell'articolo 147, la violazione si considerava sussistente se l'utente attraversava il passaggio a livello non solo quando le barriere o le semibarriere fossero chiuse o in movimento, ma anche nel caso in cui i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica

fossero attivi. Tali dispositivi, contrariamente ai semafori tradizionali, non hanno lanterne di colori diversi corrispondenti alle varie fasi semaforiche (verde per il via libera, rosso per lo stop e giallo per il fare attenzione), ma hanno soltanto lanterne di colore rosso (nello specifico, le barriere sono dotate di una lanterna a luce fissa rossa, le semibarriere di due luci alternate rosse). Pertanto, al fine di consentire il corretto accertamento delle violazioni in prossimità dei passaggi a livello ed evitare un comportamento vessatorio nei confronti dell'utenza stradale, la previsione di un tempo minimo di ritardo (pari a tre secondi) nell'avvio del dispositivo di rilevazione delle violazioni rispetto all'attivazione della lanterna rossa ha lo scopo di far assumere a tale intervallo temporale la funzione del giallo semaforico di una lanterna tradizionale. In tal modo, si consente all'utenza veicolare di decidere se attraversare il passaggio a livello in condizioni di sicurezza o arrestare in tempo utile la marcia del veicolo. Resta inteso che l'intervallo di tempo compreso tra l'avvio del rosso e l'inizio della chiusura delle barriere dovrà essere modulato da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria in modo adeguato, in funzione sia del ritardo introdotto per l'attivazione del sistema di accertamento automatico, sia del tempo necessario per attraversare il passaggio a livello in condizioni di sicurezza, variabile in funzione dell'ampiezza dell'attraversamento e delle velocità consentite;

- il punto 6 modifica l'articolo 147, comma 4, al fine di recepire le ulteriori modifiche apportate agli articoli 145 e 147 del presente disegno di legge. Si prevede che gli utenti della strada non devono impegnare un passaggio a livello quando non hanno la possibilità di proseguire e devono, in ogni caso, sgombrare in breve tempo l'attraversamento. Allo scopo di agevolare l'intervento in caso di emergenza, si prevede, altresì, la facoltà per il conducente di portare il veicolo al di fuori dei binari non solo in caso di arresto forzato del veicolo, ma anche in caso di intrappolamento tra le barriere, eventualmente anche abbattendole;
- il punto 7 riscrive integralmente il comma 5, al fine di inasprire le sanzioni in caso di attraversamento del passaggio a livello in violazione delle disposizioni di cui ai commi 2, 2-bis, 3, lettere a), c) e d) e 4, primo periodo, dell'articolo 147 (consistenti nel pagamento di una somma da euro 200 a euro 800). È esclusa l'ipotesi di violazione delle disposizioni di cui al comma 3, lettera b), cui si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma compresa fra euro 87 ed euro 344;
- il punto 8 specifica al comma 6, a scopo di coordinamento, che la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida consegue alle violazioni di cui al comma 5, primo e secondo periodo, commesse per almeno due volte in un periodo di due anni;
- il punto 9, infine, sostituisce il comma 6-bis al fine di prevedere che l'installazione dei dispositivi automatici di cui al comma 3-bis è consentita anche al gestore dell'infrastruttura, a sue spese, previa stipula di apposita convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada.

Pertanto, al fine di porre rimedio al contenzioso ingenerato dalla norma, **in conseguenza delle modifiche apportate dall'articolo 6, comma 1, lettera d), punto 1) all'articolo 201, comma 1-bis, lettera g-bis)**, si inseriscono le violazioni di cui all'articolo 147, commi 2-bis e 3, di cui ai punti 2) e 3) fra le ipotesi per le quali non è necessaria la contestazione immediata della violazione, ma è sufficiente la notifica degli estremi della medesima, secondo le modalità indicate all'articolo 201, comma 1.

Il **Capo II** reca disposizioni in materia di *safety car*, pannelli con valore prescrittivo e destra rigorosa. Si tratta di norme volte a consentire una efficiente regolazione dei flussi di traffico, a incrementare la sicurezza e a migliorare la comunicazione degli operatori e dei gestori di strade ed autostrade verso i conducenti, soprattutto in situazioni di emergenza o pericolo, come nel caso di incidenti o traffico.

In linea con tali obiettivi, **l'articolo 10, comma 1 modifica l'articolo 43** al fine di introdurre, quale misura di regolazione della circolazione stradale, un nuovo sistema di rallentamento del flusso veicolare, il cd. *safety-car*, per prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di ostacoli sulla carreggiata.

In particolare, **l'articolo 10, comma 1, lettera a)**, modifica il **comma 5 del citato articolo 43** al fine di includere fra le esigenze per le quali gli agenti possono rallentare il traffico dei veicoli, anche in contrasto con la segnaletica esistente o con le norme di circolazione, non solo le esigenze connesse con la fluidità o con la sicurezza della circolazione, ma anche quelle attinenti alla protezione degli operatori stradali (punto 1). La norma introduce, inoltre, due nuovi commi all'articolo 43 (punto 2). Nello specifico, il nuovo comma *5-bis* prevede il ricorso ai veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma *3-bis* del medesimo articolo 12, per la regolazione del traffico sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o altri eventi imprevedibili.

Il comma *5-ter* stabilisce che i veicoli di cui sopra devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante con un pannello rettangolare recante la scritta "*safety-car*". La norma demanda, inoltre, ad apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare d'intesa con il Ministero dell'interno, la definizione delle modalità di regolazione del traffico nei casi sopra menzionati, nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.

L'articolo 10, comma 1, lettera b), modifica **l'articolo 177**, in materia di circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze, al fine di coordinarlo con le modifiche introdotte dalla lettera a) di cui al medesimo articolo 10.

Nel dettaglio, è inserito il comma *3-bis*, che pone il divieto di sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento e regolazione del traffico di cui all'articolo 43, comma *5-bis*, introdotto dal presente disegno di legge. Si prevede, altresì, che nelle medesime situazioni i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti impiegati nella procedura (punto 1).

Il nuovo comma *5-bis*, in caso di violazione delle disposizioni del comma *3-bis* citato, prevede l'applicazione di una sanzione consistente nel pagamento di una somma da euro 167 a euro 665. In ragione della gravità e pericolosità della condotta, tali sanzioni sono equiparate, quanto ad ammontare e sanzioni accessorie, a quelle previste per i conducenti che violano i divieti di sorpasso di cui all'articolo 148 del Codice della strada. In caso di violazione delle previsioni di cui al presente comma, invece, si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. Se le violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la sospensione è aumentata da tre a sei mesi (punto 2).

L'articolo 11 disciplina le modalità d'uso dei pannelli a messaggio variabile. In particolare,

all'articolo 41 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (che disciplina i segnali luminosi) sono inseriti i **commi 19-bis e 19-ter**.

Il primo detta prescrizioni al fine di assicurare il regolare funzionamento dei segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e dei segnali a messaggio variabile. Il secondo, invece, stabilisce la funzionalizzazione dei segnali a messaggio variabile citati allo scopo di fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione, nonché ulteriori informazioni utili alla guida.

La modifica dell'articolo 41, con l'introduzione dei nuovi commi 19-bis e 19-ter, è volta a rendere attuabile il valore prescrittivo dei segnali luminosi e dei segnali a messaggio variabile quando recano indicazioni di pericolo e di prescrizione, quali, a titolo esemplificativo, un divieto di transito temporaneo ovvero un limite di velocità temporaneamente più basso, per motivi di sicurezza o esigenze della circolazione stradale.

L'articolo 12, comma 1, attribuisce ad un apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di prevedere una disciplina di dettaglio che definisca le caratteristiche, le modalità ed i tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria da installare nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di possibile imbocco in contromano. L'elevato tasso di incidentalità determinato dalla guida contromano rende infatti necessario un intervento volto a rimuovere le cause che determinano tali infrazioni da parte degli utenti della strada, tra le quali *in primis* l'errata interpretazione dei segnali stradali.

Con il decreto menzionato, pertanto, verranno definite le caratteristiche, le modalità ed i tempi di attuazione della segnaletica, verticale ed orizzontale, da adottare negli svincoli, nelle intersezioni a raso, nelle aree di servizio e di parcheggio e negli accessi, presenti nelle suddette strade, al fine di rafforzare la segnaletica prevista dal Codice della strada.

L'articolo 12, comma 2, inserisce un nuovo periodo **all'articolo 176, comma 9**, del Codice della strada, che disciplina i comportamenti da osservare durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.

Sul punto, si segnala 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. Ciò in quanto la prova della violazione commessa impone la documentazione dell'intera manovra in tutte le sue fasi che, molto spesso, si snoda per molti chilometri. 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.

Il **Titolo IV** interviene sulla disciplina in materia di sosta e circolazione, al fine di garantire un migliore uso del suolo e una più efficiente gestione degli spazi in ambito urbano, con particolare riguardo ai veicoli elettrici e quelli a servizio di persone invalide.

Il **Capo I**, in particolare, introduce disposizioni volte a regolamentare la sosta riservata e il sistema di tariffazione.

Nel dettaglio, **l'articolo 13, comma 1, lettera a)**, apporta **all'articolo 7** del Codice della strada (che regola la circolazione nei centri abitati) le seguenti modifiche:

- il punto 1.1 introduce al comma 1, lettera d), la possibilità di riservare spazi di sosta per la ricarica dei veicoli elettrici. In tal modo, il comune ha la facoltà di riservare stalli di sosta non solo per i veicoli elettrici non in fase di ricarica, ma anche per la specifica funzione di ricarica dei veicoli elettrici;
- il punto 1.2 introduce tra le ipotesi di spazi riservati per la sosta di cui al comma 1, lettera d) anche la fattispecie del cosiddetto “*kiss&ride*”, ovvero le aree destinate all’accompagnamento dei passeggeri in arrivo o partenza da stazioni ferroviarie, porti, aeroporti e altri nodi di interscambio;
- il punto 1.3 riscrive la lettera f) del comma 1, al fine di riconoscere ai comuni la facoltà di istituire aree di sosta e parcheggi a pagamento. Nello specifico, rispetto alla formulazione precedente, si demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l’individuazione delle modalità di riscossione del pagamento e, in particolare, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta, delle esenzioni e dei massimali delle tariffe, previa intesa in sede di Conferenza unificata;
- il punto 1.4 corregge un refuso al comma 1, lettera g), sostituendo il termine “cose” con quello di “merci”, in coerenza con la tipologia di veicolo (categoria N) cui è riservata la sosta per le operazioni di carico e scarico;
- il punto 2 sopprime il comma 5 che rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche, delle modalità costruttive, della procedura di omologazione e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta. La previsione, infatti, è assorbita dalla modifica introdotta dal punto 1.3;
- il punto 3 aggiunge un nuovo periodo al comma 6, al fine di precisare 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;
- il punto 4 integra il comma 8 al fine di risolvere la criticità relativa all’indeterminatezza della quota parte di stalli non assoggettati a tariffazione, prevedendo che i comuni individuino con motivata determinazione la soglia di aree destinate al parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell’esigenza di garantire adeguati stalli non assoggettati al pagamento, anche a limitazione temporale di durata, in linea con la giurisprudenza consolidata sul punto.

L'articolo 13, comma 1, lettera b), interviene **sull'articolo 188, comma 3-bis**, al fine di riconoscere la gratuità della sosta per le persone con disabilità senza condizioni. Si esclude, quindi, la necessità che la sosta gratuita per i disabili sia subordinata all’indisponibilità di stalli a loro riservati. Tale modifica si rende opportuna anche in considerazione del fatto che un veicolo che esponga il contrassegno unificato disabili europeo (CUDE) e soste in uno stallo non riservato non risulterebbe mai sanzionabile, qualora risultasse libero un attiguo stallo riservato. Quest’ultimo, infatti, potrebbe essersi liberato successivamente alla sosta della persona con disabilità e, comunque, non sarebbe identificabile a quale distanza dallo stallo riservato, che sia anche libero, sorgerebbe l’obbligo per il disabile di sostare, senza occupare un posto a pagamento.

L'articolo 14 apporta ulteriori modifiche **all'articolo 7** del Codice della strada, con la finalità di introdurre una nuova disciplina della sosta. Nello specifico:

- il punto 1 interviene sul comma 14, prevedendo che nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria indicata nel primo periodo è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore per il quale si protrae la violazione. Nel caso di violazione della sosta avente limitazione temporale di durata, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da € 26 a € 102. Nel caso in cui tale violazione si protragga nel tempo, la sanzione stessa è calcolata moltiplicando l'importo indicato per il numero intero di periodi di tempo massimo consentito compresi dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento e, comunque, fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi indicati;
- il punto 2 introduce il comma 14-*bis* che estende la sanzione del pagamento di una somma da € 83 a € 102 di cui al secondo periodo del comma 14 del medesimo articolo 7 anche all'ipotesi di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9, per il mancato pagamento dell'intera somma prevista. Si disciplinano, inoltre, le modalità di recupero della tariffa non corrisposta. Il nuovo comma 14-*ter*, invece, detta la disciplina applicabile alla sanzione sopraddetta nel caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9 per insufficiente pagamento della somma prevista. Anche in tal caso, si disciplinano le modalità di recupero della tariffa non corrisposta. Infine, il comma 14-*quater*, al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati al comma 14-*ter*, lettere b) e c), prevede la maggiorazione delle sanzioni per l'importo corrispondente alla tariffa non corrisposta;
- il punto 3 sostituisce il comma 15, al fine di estendere le sanzioni di cui al comma 14, primo periodo, anche al caso di violazione della sosta tariffata di cui al comma 1, lettera f). Si definiscono, altresì, al nuovo comma 15-*bis*, le modalità di recupero della tariffa non corrisposta.

Il **Capo II** disciplina la circolazione in casi particolari. Esso, inoltre, detta principi e criteri direttivi per l'esercizio della delega in materia di circolazione.

L'articolo 15 alla lettera a) interviene **sull'articolo 7** del Codice della strada modificando la **lettera b) del comma 1 del citato articolo 7**, al fine di precisare che le limitazioni alla circolazione possono essere imposte solo se sussistono congiuntamente le esigenze di riduzione di emissione inquinanti e di tutela del patrimonio culturale nel rispetto comunque delle esigenze di mobilità dei residenti e della tutela della produzione. Al fine di dare parametri uniformi, si prevede l'adozione di un decreto MIT/MASE/MIC sentita la Conferenza per individuare le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni, nonché i parametri di qualità dell'aria cui sono soggette le limitazioni. Il predetto decreto peraltro deve indicare gli standard di servizio pubblico da assicurare comunque nelle aree oggetto delle citate limitazioni.

Alla **lettera b)**, si inserisce il **comma 10-*bis*** che prevede in capo ai comuni l'obbligo di comunicazione, con un preavviso di almeno 24 ore, dell'entrata in vigore dei divieti o delle limitazioni alla circolazione disposte con carattere di urgenza.

Al **comma 2** si modifica **l'articolo 16** del Codice della strada al fine di disciplinare le cd. fasce di rispetto relative alle sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie. Al riguardo si precisa che il

vigente articolo 16 e l'articolo 26 e ss. del regolamento di esecuzione e attuazione del Codice di cui al D.P.R. 495/1992 pongono un divieto di edificabilità assoluto e inderogabile nell'ambito della fascia di rispetto autostradale per una distanza di 60 m fuori dai centri abitati e 30 m all'interno dei centri abitati oppure nelle aree fuori 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. Questi divieti sono previsti anche per gli altri tipi di strade, diverse dalle autostrade, ma con distanze inferiori.

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 a dalla presenza di edificazioni o manufatti prossimi alla sede stradale.

Se in linea generale questi principi sono senz'altro da condividere, vi sono tutta via dei casi in cui per le condizioni orografiche particolari del territorio, le suddette norme portano a conseguenze assolutamente assurde e ingiuste.

Ad esempio, lungo l'asse del Brennero l'autostrada A 22 è ubicata in buona parte sui ponti, viadotti o in gallerie. Anche in tali casi, dove in concreto non sussiste alcun pericolo o interesse pubblico a tenere libera la fascia di rispetto, si applica il vincolo di inedificabilità entro la fascia di 60 m in line d'aria e si estende *usque ad sidera et usque ad infera*.

Per gli immobili (ovvero per i loro proprietari o aventi diritto) che si trovano sotto un viadotto autostradale o su una collina sovrastante l'autostrada, a distanza inferiore di 60 m, ciò significa una grave compressione del loro valore in quanto è preclusa qualsiasi opera di ampliamento anche se minimale.

La proposta emendativa è finalizzata ad ovviare a tali problematiche ed evitare che venga imposta alla proprietà privata una limitazione del tutto scissa da qualunque interesse pubblico, demandando la disciplina ad apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che tenga conto delle peculiarità del caso concreto.

L'articolo 16 modifica l'**articolo 8, comma 1**, del Codice della strada, al fine di prevedere che il provvedimento di limitazione della circolazione nelle piccole isole sia adottato dal Presidente della Regione territorialmente competente, sentite le prefetture, anziché dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come previsto dalla vigente disposizione.

L'articolo 17 reca delega contenente principi e criteri direttivi per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale, tramite l'adozione di uno o più decreti legislativi di modifica al Codice della strada.

Nel dettaglio, la delega per la riforma del Codice della strada si propone:

- la riscrittura di un "Codice breve" recante disposizioni definitorie, comportamentali e sanzionatorie in materia della circolazione stradale, nonché l'assetto delle competenze dei vari soggetti coinvolti;
- il coordinamento tra disposizioni che, per effetto di una stratificazione di interventi normativi d'urgenza, pur incidendo sulla medesima materia, non risultano sistematicamente collocate e, talora, si sovrappongono a norme regolamentari di derivazione europea;
- la delegificazione delle disposizioni del Codice vigente che, in quanto suscettibili di frequenti aggiornamenti per esigenze di adeguamento alle evoluzioni tecnologiche ovvero a disposizioni

europee, richiedono uno strumento di produzione normativa che consenta tempi più rapidi e procedure più snelle rispetto a quelle proprie di norme di rango primario;

- la riforma della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità, dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea.

Il **Titolo V** è appositamente dedicato ad una norma di **delega** al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale e la **delegificazione** di materie tecniche che necessitano di aggiornamenti frequenti.

L'articolo 17, al comma 1, prevede che i decreti delegati siano adottati, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e con gli altri Ministri interessati, previo parere del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata. Al fine di accelerare la procedura, si prevede che i predetti pareri siano resi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione di ciascuno schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere.

Successivamente, i predetti schemi sono trasmessi alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano parimenti entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione. Anche in questo caso, qualora il termine decorra inutilmente, il decreto legislativo può essere comunque adottato.

Nel caso in cui le Commissioni parlamentari ritengano che alcune disposizioni non siano conformi ai principi e criteri direttivi fissati dalla delega, il Governo, qualora non intenda conformarsi al parere delle Commissioni, trasmette nuovamente i testi alle Camere con le proprie osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le competenti Commissioni parlamentari possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro il termine di dieci giorni, decorso il quale il decreto legislativo può comunque essere adottato.

Il **comma 2** reca i principi e i criteri di carattere generale per l'esercizio della delega, chiarendo che i decreti legislativi adottati in attuazione della medesima dovranno comunque recepire e uniformarsi ai contenuti del presente disegno di legge, i cui effetti devono essere salvaguardati.

Tali principi, in linea con gli obiettivi della delega sopra esposti, consistono in: miglioramento della qualità e dell'efficienza amministrativa; semplificazione delle procedure e tutela della sicurezza stradale; riassetto delle competenze tra gli enti istituzionali e previsione di strategie di prevenzione adeguate, anche tramite attività formativa nelle scuole di ogni ordine e grado.

Il **comma 3** individua, più nel dettaglio e per ogni singolo ambito di intervento, i principi e i criteri direttivi per l'adozione dei decreti in argomento. Si tratta di:

- a) riorganizzazione delle disposizioni del Codice della strada secondo criteri di ordine e di coerenza, nonché coordinamento e armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali, con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali;
- b) delegificazione della disciplina riguardante le procedure e la normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti;
- c) revisione della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio;
- d) revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie;
- e) revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e ridefinizione organica della disciplina

dei veicoli;

f) adozione di misure per la tutela dell'utenza debole della strada, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica;

g) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali;

h) riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale;

i) ricognizione delle attività pubbliche e private contemplate nel Codice della strada e nel relativo regolamento;

l) disciplina generale delle modalità di sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità ovvero di donne in stato di gravidanza o di genitori con bambini di età inferiore a due anni;

m) introduzione di disposizioni atte a favorire, anche in relazione all'evoluzione del progresso tecnologico, la diffusione e l'installazione di sistemi telematici ed elettronici;

n) previsione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete autostradale in presenza di manifestazioni atmosferiche di particolare intensità;

o) 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 e arredi urbani;

p) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione;

q) miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità;

r) razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida dei veicoli;

s) determinare l'arco temporale minimo di permanenza nel territorio italiano dei veicoli immatricolati all'estero decorso il quale il proprietario del veicolo deve provvedere a stipulare un contratto di assicurazione adeguato in conformità all'ordinamento nazionale; ciò al fine di arginare il fenomeno dei veicoli stranieri che circolano in Italia in assenza di coperture assicurative idonee a coprire i rischi significativi derivanti dalla circolazione del mezzo.

Il **comma 4** autorizza il Governo ad emanare, entro un anno dalla data di adozione dei suddetti decreti legislativi, regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per la disciplina prevista dal Codice della strada, dal relativo regolamento di attuazione di cui al d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 e dalle altre norme vigenti, nelle materie più specificamente tecniche indicate dalla lettera a) alla lettera l) del medesimo comma 4.

Al **comma 5**, si prevede l'abrogazione, con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al comma 4, delle norme di legge che disciplinano le materie elencate al medesimo comma 4.

Il **comma 6** prevede che il Governo adotti, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della sopra citata legge n. 400 del 1988, ogni altra disposizione integrativa o correttiva necessaria al fine di coordinare il regolamento di cui al d.P.R. n. 495 del 1992, di esecuzione e attuazione del Codice della strada, con le modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti di cui all'articolo in esame.

Il **comma 7**, infine, dispone che con uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti siano stabilite le istruzioni tecniche attuative relative ai procedimenti amministrativi introdotti o modificati dai regolamenti di cui ai commi 4 e 6 e, previo parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, siano previste misure finalizzate alla dematerializzazione della documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate del Centro elaborazione dati del medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 18, comma 1 autorizza il Governo, entro tre anni dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui all'articolo 16, ad adottare uno o più **decreti legislativi recanti disposizioni integrative o correttive** degli stessi, al fine di tenere conto di eventuali criticità emergenti nella prima fase di applicazione del nuovo Codice e porvi rimedio.

Il **comma 2** reca apposita disposizione al fine di prevedere **l'aggiornamento del regolamento di esecuzione** e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 in conseguenza delle modifiche apportate dalla legge in esame.

Il **comma 3** reca la **clausola di invarianza finanziaria**, prevedendo che le amministrazioni provvedono agli adempimenti di rispettiva competenza con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si dispone, inoltre, in linea con quanto previsto dall'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che nell'ipotesi di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, i decreti legislativi adottati in attuazione della delega siano emanati successivamente o contestualmente alla data di entrata in vigore dei provvedimenti legislativi con cui sono stanziati le risorse finanziarie necessarie.