

RELAZIONE TECNICA

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.

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

Il **Capo I** interviene sulla disciplina in materia di “*guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti*”, 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.

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) e lettera c) dell'articolo 186 del codice unionale 68 di cui all'Allegato I della direttiva n. 2006/126/CE (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 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 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 di procedere al riconoscimento o alla conversione della patente posseduta prima di sottoporsi alla procedura di revisione.

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 articolo 125, comma *3-ter*, introdotto dalla presente legge.

La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Si evidenzia, ad ogni buon conto, che le maggiori entrate per il bilancio dello Stato derivanti dall'aggravamento del trattamento sanzionatorio previsto per la guida in stato d'ebbrezza non possono essere oggetto di quantificazione a priori, in quanto condizionate dal numero effettivo di infrazioni poste in essere dagli utenti.

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 l'assunzione di sostanze stupefacenti. In particolare, si disciplinano gli accertamenti per i quali è consentito agli organi di polizia stradale di sottoporre i conducenti 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.

Gli accertamenti previsti dalla disposizione sono già svolti dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, provvedono all'attuazione della norma nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si evidenzia, altresì, che i costi derivanti dal deposito del veicolo a seguito degli accertamenti previsti sono posti espressamente a carico del conducente del veicolo medesimo.

L'articolo 1, comma 1, lettera c) modifica l'articolo 208 al fine di prevedere che l'incremento delle sanzioni disposto ai sensi del comma 1, lettera a), sia destinato al Fondo contro l'incidentalità notturna di cui all' articolo 6-bis del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e le cui risorse utilizzate per l'acquisto di materiali, attrezzature e mezzi per le attività di contrasto dell'incidentalità notturna svolte dalle Forze di polizia per campagne di sensibilizzazione e di formazione degli utenti della strada e per il finanziamento di analisi cliniche, di ricerca e sperimentazione nel settore di contrasto della guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti.

Ai sensi del predetto comma 9-quater dell'articolo 186, introdotto con le modifiche apportate dal comma 1, lettera a), infatti, si prevede l'aumento di un terzo delle sanzioni di cui all'articolo 186 comma 1, lettere a), b) e c) e precisamente:

- da euro 543,00 ad euro 2.170,00 nel caso in cui si riscontra un tasso alcolemico tra 0,5 e 0,8;
- da euro 800,00 ad euro 3.200,00, nel caso in cui si riscontra un tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5;
- da euro 1.500,00 ad euro 6.000, nel caso in cui si riscontra un tasso alcolemico superiore a 1,5.

Pertanto, le predette sanzioni sono raddoppiate nel caso in cui sia stato alterato, manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i sigilli del cd. Alcolock.

La disposizione si limita ad individuare la destinazione delle maggiori risorse derivanti dall'inasprimento delle sanzioni disposte ai sensi del predetto comma 9-quater dell'articolo 186 e pertanto non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

IN ALTERNATIVA

L'articolo 1, comma 1, lettera c) modifica l'articolo 208, introducendo il comma aggiuntivo 3-ter, al fine di prevedere che l'incremento delle sanzioni di cui all'articolo 186, comma 9-quater, sono versati in un apposito capitolo di entrata del bilancio dello Stato, di nuova istituzione, per essere riassegnati al Fondo di garanzia per le vittime della strada di cui all'articolo 283 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.

Ai sensi del predetto comma 9-quater dell'articolo 186, introdotto con le modifiche apportate

dal comma 1, lettera a), infatti, si prevede l'aumento di un terzo delle sanzioni di cui all'articolo 186 comma 1, lettere a), b) e c) e precisamente:

- **da euro 543,00 ad euro 2.170,00 nel caso in cui si riscontra un tasso alcolemico tra 0,5 e 0,8;**
- **da euro 800,00 ad euro 3.200,00, nel caso in cui si riscontra un tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5;**
- **da euro 1.500,00 ad euro 6.000, nel caso in cui si riscontra un tasso alcolemico superiore a 1,5.**

Peraltro, le predette sanzioni sono raddoppiate nel caso in cui sia stato alterato, manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i sigilli del cd. Alcolock.

La disposizione si limita ad individuare la destinazione delle maggiori risorse derivanti dall'inasprimento delle sanzioni disposte ai sensi del predetto comma 9-quater dell'articolo 186 e pertanto non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 2 inserisce due nuovi commi all'articolo 125, inerenti alla disciplina del cd. *alcolock*, 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.

La norma prevede espressamente che le spese per l'installazione del cd. *alcolock* sono a carico del titolare della patente di guida condannato per guida in stato di ebbrezza.

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

Le ulteriori previsioni hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o

maggiori oneri per la finanza pubblica.

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.

L'articolo 3, comma 1, inserisce un nuovo articolo 218-*ter*. La norma prevede, al comma 1, per i conducenti di veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, oltre all'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida, come determinata dai successivi commi 2 e 3, nel caso in cui, al momento dell'accertamento di violazioni specifiche (individuate puntualmente dalle lettere da a) a r) del medesimo comma 1) risulti che il punteggio attribuito alla patente è inferiore a venti punti per effetto delle decurtazioni subite. L'applicazione della sanzione è limitata alla violazione delle norme di comportamento espressamente previste dalla norma: si tratta di violazioni che statisticamente producono più incidenti o che hanno più gravi conseguenze sull'incolumità degli individui in caso di incidente.

Il comma 2 disciplina la durata della sospensione della patente (da 7 a 15 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.

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 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 titolari 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. 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. 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 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.

Al comma 9 si prevede che qualora le violazioni elencate al comma 1 siano commesse più volte dallo stesso soggetto nel corso di un biennio, le disposizioni recate dall'articolo si applicano solo se la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente non è già prevista per le violazioni indicate nello stesso comma 1.

Si tratta, per un verso, di disposizioni di carattere ordinamentale che, ridefinendo il sistema della sospensione della patente di guida per alcune violazioni e, dunque, intervenendo su sanzioni accessorie, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Per altro verso, si tratta di adempimenti già svolti dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Con particolare riguardo alle modifiche previste per l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione della patente, si precisa che il controllo e le verifiche necessarie saranno svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, evidenziandosi che eventuali adeguamenti e aggiornamenti dei software rientrano tra le attività ordinariamente svolte nell'ambito del Contratto stipulato dal Ministero con il CED per attività di gestione, adeguamento ed evolutiva del software, cui si farà fronte con le risorse a tale scopo destinate nello stato di previsione del MIT sui capitoli 1276 e 1277.

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.

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).

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.

Dall'attuazione della disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio

dello Stato, in quanto la norma prevede l'attribuzione del punteggio aggiuntivo di due punti al momento del rilascio della patente a seguito della frequenza di corsi extracurricolari e non obbligatori di educazione stradale attivati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie. La proposta si colloca nel novero delle molteplici iniziative già adottate dal Ministero al fine di promuovere, nelle scuole di ogni grado, la cultura della prevenzione e della sicurezza stradale, coinvolgendo gli studenti di tutte le fasce d'età, attraverso programmi educativi orientati ad incoraggiare comportamenti sempre più consapevoli in strada e alla guida dei veicoli. In particolare, viene in rilievo il Progetto EDUSTRADA, avviato nel 2017. Inoltre, è stata già attivata la Piattaforma Nazionale sull'Educazione Stradale (EDUSTRADA-PNES) con l'obiettivo di diffondere la cultura della sicurezza in strada, la percezione dei rischi dell'ambiente stradale e il rispetto delle regole della convivenza civile. Sulla piattaforma risultano disponibili circa 30 progetti formativi in materia di educazione stradale e mobilità sostenibile di ambito nazionale che contemplano attività di formazione in presenza nelle scuole di ogni grado, lezioni frontali e da remoto, eventi di formazione pratica presso gli istituti scolastici svolti sotto la supervisione dei tutor, con materiale didattico fruibile dai docenti registrati che ogni anno partecipano all'offerta formativa. Pertanto, all'attuazione della norma si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 5, modifica l'articolo 117, comma 2-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di introdurre limitazioni per i neopatentati, estendendo da uno a tre anni per i titolari di patente di guida di categoria B, il divieto di guida di autoveicoli aventi una potenza specifica.

Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 6 5 disciplina le modalità di accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo da remoto.

Nello specifico, **l'articolo 6, comma 1, lettera a)** apporta modificazioni all'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.

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.

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

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, 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.

Si prevede, inoltre, 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.

Inoltre, si aggiunge un nuovo comma *5-ter* 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, 7, 9, 10, 11 e 17 (ulteriori comportamenti da osservare durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali).

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, è prevista comunque la necessità di adottare adeguati metodi di verifica delle violazioni. In particolare, 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, si riscrive l'articolo 201, comma 1-*quinquies*, 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.

Si tratta di disposizioni confermate di obblighi e compiti già previsti dalla normativa vigente. La disposizione si limita a delineare il procedimento finalizzato all'accertamento delle infrazioni nel rispetto dei diritti fondamentali dell'utenza. Pertanto, le amministrazioni competenti sono in grado di adempiere alle relative attività avvalendosi delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.

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.

Il **Capo I** si occupa specificamente di micromobilità elettrica.

L'**articolo 7**, al fine di elevare gli standard di sicurezza nella circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica e favorirne il corretto utilizzo, interviene sull'articolo 1, commi 75-75-*septies*, 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.

La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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.

Gli oneri derivanti dall'attuazione della presente disposizione sono a carico dei gestori del servizio. La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 7, comma 1, lettera c)**, inserisce un nuovo periodo all'articolo 1, comma 75-*quater*, che vieta la 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).

La disposizione ha carattere ordinamentale e da essa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

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

La norma ha mera finalità di coordinamento e, dunque, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico dello Stato.

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.

La disposizione ha carattere ordinamentale, imponendo una regola di comportamento e, dunque, non comporta oneri a carico della finanza pubblica.

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.

La disposizione ha carattere ordinamentale e, dunque, non implica nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

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.

La disposizione ha carattere ordinamentale e da essa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

L'articolo 7, comma 1, lettera h), interviene sull'articolo 1, comma 75-*quinqüiesdecies* 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.

L'apposizione di segnaletica stradale costituisce un adempimento già svolto dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Spetterà, in ogni caso, agli enti proprietari delle strade valutare la necessità di installare nuovi segnali, nel rispetto dei rispettivi

vincoli di bilancio. In relazione a eventuali effetti finanziari di tale disposizione, si precisa che l'adeguamento della segnaletica rappresenta una mera facoltà per le amministrazioni che sarà pertanto adottata laddove le stesse dispongano adeguate risorse finanziarie.

L'articolo 7, comma 1, lettera i), sostituisce l'articolo 1, comma 75-undevicies al fine di introdurre una nuova sanzione amministrativa 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 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.

La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. È ragionevole ritenere, tuttavia, che l'applicazione delle nuove sanzioni nei confronti dei trasgressori comporterà maggiori entrate, non quantificabili in questa sede.

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.

La norma ha mera finalità di coordinamento e, dunque, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico dello Stato.

L'articolo 7, comma 1, lettera m), introduce due nuovi commi all'articolo 1 della legge di bilancio 2020.

Nello specifico, il nuovo comma 75-vicies-quater prevede l'obbligo per i proprietari di monopattini di richiedere apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile. Al fine di assicurare la tutela degli interessi di ordine pubblico, la norma definisce, altresì, i requisiti minimi dei contrassegni identificativi 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.

Gli oneri derivanti dall'attuazione delle presenti disposizioni sono a carico dei proprietari di monopattini. Pertanto, la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

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.

La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Si evidenzia, ad ogni buon conto, che le maggiori entrate per il bilancio dello Stato derivanti dall'introduzione delle nuove sanzioni non possono essere quantificate a priori, in quanto dipendono dal numero effettivo di infrazioni poste in essere dagli utenti.

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. Pertanto, per strada urbana ciclabile si intende una strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi.

La disposizione ha carattere ordinamentale e, dunque, non implica nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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*, quale 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;
- 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).

Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale che si limitano ad introdurre nuove definizioni o ad ampliare quelle già presenti nel Codice. Esse, pertanto, non implicano nuovi o maggiori costi a carico della finanza pubblica.

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.

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. 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.

Si tratta, per un verso, di disposizioni di carattere ordinamentale, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Per altro verso, gli adempimenti previsti sono già svolti dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Con particolare riguardo alla previsione di cui alla nuova lettera *i-quater*), relativa all'istituzione della zona di attestamento ciclabile, si precisa che l'adeguamento della segnaletica rappresenta una mera facoltà per le amministrazioni che sarà pertanto adottata laddove le stesse dispongano adeguate risorse finanziarie e che, comunque, eventuali interventi di modifica della segnaletica stradale esistente costituiscono un adempimento già svolto dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Spetterà, in ogni caso, agli enti proprietari delle strade valutare la necessità di installare nuovi segnali, nel rispetto dei rispettivi vincoli di bilancio.

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

segnalatica 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.

La norma ha mera finalità di coordinamento e, dunque, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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.

Si tratta di disposizioni di carattere ordinamentale e prescrittivo, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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. Il nuovo comma 4-*bis*, 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, favorendone il transito (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).

Le disposizioni in oggetto hanno natura ordinamentale e, dunque, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica

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 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.

Si tratta di disposizioni di carattere ordinamentale, che introducono mere regole di comportamento e dai cui, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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.

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

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).

Si tratta, per un verso, di disposizioni di coordinamento, per altro verso, di disposizioni di carattere ordinamentale, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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'articolato (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).

Si tratta di disposizioni di coordinamento, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico dello Stato.

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.

Si tratta di adempimenti che sono già previsti in sede di stipula delle convenzioni tra gli enti proprietari delle infrastrutture, relativamente ai quali la norma detta indicazioni di principio. Dalla disposizione non derivano, dunque, nuovi né maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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 norma ha mera finalità di coordinamento e introduce esclusivamente regole di comportamento. Essa, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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.

I costi derivanti dall'attuazione della disposizione sono espressamente posti a carico del gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Da essa, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

L'articolo 9, comma 1, lettera d) 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.

La norma ha il fine di assicurare omogeneità e coerenza interna all'articolato e, pertanto, non implica nuovi costi a carico della finanza pubblica.

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. 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 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. 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;
- 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.

Si tratta, per un verso, di disposizioni di coordinamento, per altro verso, di disposizioni di carattere ordinamentale, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza

pubblica. A ciò si aggiunge che gli oneri derivanti dall'installazione dei dispositivi automatici prevista dalla norma sono posti a carico al gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

Infine, si evidenzia che le maggiori entrate per il bilancio dello Stato derivanti dall'inasprimento del trattamento sanzionatorio non possono essere quantificate a priori, in quanto dipendono dal numero effettivo di infrazioni poste in essere dagli utenti.

L'articolo 9, comma 1, lettera f), al fine di porre rimedio al contenzioso ingenerato dalla norma, all'articolo 201, comma 1-bis, lettera g-bis), specifica il riferimento al comma 3 dell'articolo 146, circoscrivendo l'ambito di applicazione dell'accertamento automatico delle violazioni della segnaletica solo a quelle relative agli impianti semaforici, nonché il riferimento all'articolo 147, commi 2-bis e 3, inserendo, dunque, la violazione di tali disposizioni fra le ipotesi in cui 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.

Si tratta di attività già svolte dalle amministrazioni competenti, che provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

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 introduce 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), inserisce all'articolo 43, comma 5, del Codice della strada 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.

Si tratta di attività già svolte dagli organi di polizia in ambito autostradale. La disposizione si limita a disciplinare in modo chiaro regole di comportamento di cui sono destinatari gli utenti della strada quando si attua la procedura di *safety car*. Pertanto, dalla stessa non derivano nuovi né maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al contrario, la violazione degli obblighi di

comportamento, che viene sanzionata mediante le conseguenti modifiche all'articolo 177 di cui alla lettera c), potrebbe determinare potenzialmente maggiori entrate seppure non quantificabili a priori.

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).

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

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 disposizione 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. Essa, pertanto, ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori costi a carico del bilancio statale.

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 misure e la specifica segnaletica da installare negli imbocchi delle strade a doppia carreggiata per contrastare il fenomeno del contromano.

La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta maggiori costi a carico del bilancio statale. Ad ogni buon conto, si ribadisce che l'apposizione di segnaletica stradale costituisce un

adempimento già svolto dalle amministrazioni competenti, le quali vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

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. Al fine di rendere più agevole tale accertamento, dunque, si prevede, nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso, l'obbligo per conducenti di mezzi pesanti di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata. La disposizione si applica qualunque sia il numero di corsie per carreggiata, salvo diversa segnalazione. In questo modo, attraverso i predetti dispositivi è sufficiente documentare l'occupazione della corsia vietata, senza necessità di documentare l'intera manovra di sorpasso.

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

Il **Titolo IV** interviene sulla disciplina in materia di sosta e circolazione.

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;
- 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, si demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione delle modalità di riscossione del pagamento, 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 4;
- 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 sostituisce il comma 8 al fine di risolvere la criticità relativa all'indeterminatezza della quota parte di stalli non assoggettati a tariffazione. Si prevede, pertanto, che una quota pari ad almeno al venti per cento degli stalli soggetti a pagamento sia riservata alla sosta gratuita.

La disposizione non comporta effetti sui saldi di finanza pubblica.

In particolare, le disposizioni dei punti dall'1.1. all'1.4. sulla riserva di spazi di sosta riconoscono una mera facoltà in capo ai comuni, che potranno eventualmente provvedervi nell'ambito dei rispettivi equilibri di bilancio.

I punti 2 e 3 configurano disposizioni a carattere ordinamentale, che non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con specifico riferimento al punto 4 sull'individuazione delle soste gratuite, si evidenzia che le entrate e le uscite da parcheggio sono di natura variabile in relazione al traffico e calcolate sulla base di medie annuali. Pertanto, così come non possono essere quantificanti *ex ante* le entrate derivanti dalle soste a pagamento, parimenti non possono essere quantificati aprioristicamente i costi derivanti dall'istituzione di nuove aree di sosta gratuita. In ordine a tali profili, dunque, i comuni rimangono assoggettati agli ordinari vincoli di finanza pubblica, cui la norma in esame non deroga.

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.

Si evidenzia, al riguardo, che i comuni sono già titolari del potere di individuare il numero di stalli non a pagamento da riservare alle persone con disabilità e di esentare le medesime dal pagamento per l'occupazione di aree di sosta o di parcheggio a pagamento, ai sensi dell'articolo 11 del D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503. Tale norma stabilisce che, nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, muniti di dispositivi di controllo della durata della sosta ovvero con custodia dei veicoli, devono essere riservati gratuitamente ai detentori del contrassegno almeno 1 posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili.

Al **comma 2** si prevede la decorrenza temporale delle disposizioni di cui al comma 1, lettera a), punto 4), che introducono la gratuità per specifiche tipologie di stalli, prevedendo che le stesse trovino applicazione decorsi centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. **Ciò al fine di evitare che tale previsione determini minori entrate a carico degli enti interessati già scontati nei bilanci approvati.**

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 consiste nel pagamento di una somma da euro 26 a euro 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 euro 83 a euro 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.

La disposizione comporta un irrigidimento dell'apparato sanzionatorio e, pertanto, dall'irrogazione delle predette sanzioni potrà derivare gettito aggiuntivo per la finanza pubblica.

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 14 15 reca disposizioni in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade.

In particolare, al comma 1, si interviene nuovamente sull'articolo 7 del Codice della strada, modificando il comma 1 al fine di introdurre disposizioni finalizzate a disciplinare le modalità di limitazione della circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli nei casi in cui risulti necessario congiuntamente ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio artistico, ambientale e naturale, nel rispetto comunque delle esigenze di mobilità dei residenti e della tutela della produzione.

Si inserisce inoltre 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.

Inoltre, al comma 2, si interviene sull'articolo 16 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introducendo il comma aggiuntivo 1-bis al fine di introdurre specifiche fattispecie di deroga alla disciplina del divieto di edificabilità per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie, ove ciò si renda necessario in presenza di particolari circostanze o di condizioni orografiche. Tali deroghe, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieto, sono disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Al riguardo si precisa che il vigente

articolo 16 e gli articoli 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. 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.

Ciò posto, appare opportuno segnalare che vi sono fattispecie in cui - per le condizioni orografiche particolari del territorio - le suddette norme portano a conseguenze assolutamente assurde e ingiuste. La disposizione è pertanto finalizzata ad ovviare a tali problematiche ed evitare che venga imposta alla proprietà privata una limitazione del tutto scissa da qualunque interesse pubblico.

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

Le disposizioni non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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.

La disposizione ha carattere ordinamentale e da essa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 17 reca 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.

In particolare, l'articolo 16, al comma 1, disciplina il procedimento di adozione dei decreti delegati.

Il comma 2 reca i principi e i criteri di carattere generale per l'esercizio della delega.

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.

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.

La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al riguardo si precisa, con particolare riferimento alla previsione di ricorso alla disciplina prevista dall'art. 17 comma 2, della legge n. 196 del 2009, che i contenuti della delega di cui all'articolo 17 non consentono all'attualità di pervenire ad una quantificazione degli oneri derivanti dall'adozione dei decreti legislativi. In particolare, gli obiettivi e le finalità della delega prevedono l'adozione di misure finalizzate alla promozione di attività formative nelle scuole di ogni ordine e grado, all'incremento della tutela dell'utenza debole della strada, alla diffusione di sistemi telematici ed elettronici (ivi compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori), alla progressiva trasformazione digitale di tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, alla dematerializzazione della relativa documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tali misure appaiono suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica non quantificabili puntualmente ex ante.

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 dare attuazione alle previsioni recate dalla legge in esame, al comma 2, si prevede che entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, si provvede all'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.

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.