



Modifiche al codice della strada A.C. 24 ed abb.

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	24 ed abb.
Titolo:	Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, concernenti l'abolizione del servizio di piazza con veicoli a trazione animale
Iniziativa:	Parlamentare
Iter al Senato:	Sì
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	referente

Contenuto

L'articolo 1 interviene in materia di **tutela dei soggetti vulnerabili**.

Con il **comma 1** si sostituiscono in tutto il **Codice della strada**, le **diciture** attualmente usate per indicare le persone con disabilità ("invalidi", "persone invalide", "disabili" e "persone disabili", "persona invalida"), **con quelle di "persone con disabilità" o "persona con disabilità"**, in ossequio ai **principi della Convenzione delle Nazioni Unite** sui diritti delle persone con disabilità e ratificata con legge n. 18 del 2009. Analoga modifica viene apportata alla lett. p) n. 3) del comma 1 ed alla lett. q).

[Persone con
disabilità](#)

Si prevede conseguentemente, con il nuovo **comma 2 dell'articolo 1**, che il Governo provveda **entro tre mesi** dalla data di entrata in vigore della legge ad **adeguare il regolamento di attuazione del codice della strada** (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

Il **comma 3 dell'articolo 1** prevede inoltre, al fine di garantire una piena tutela del diritto alla mobilità delle persone con disabilità, che:

a) il **collaudo degli adattamenti delle protesi** per conseguire o confermare le patenti di guida dei veicoli, prevista dall'articolo 327, comma 4, del regolamento di attuazione del Codice debba essere effettuato **entro venti giorni** dalla data di presentazione della relativa domanda;

[Tempi di
collaudo per le
protesi](#)

b) il rappresentante dell'associazione di persone con disabilità (previsto dall'articolo 330, comma 5, del regolamento di attuazione del Codice), sia designato dalle associazioni nazionali per il diritto alla mobilità delle persone con disabilità, comparativamente più rappresentative, anziché dal soggetto sottoposto ad accertamento sanitario.

Con il **comma 2, lett. a)**, si modificano una serie di **definizioni** contenute nell'**articolo 3 del Codice**:

- con il **n. 1)** che definisce gli **attraversamenti pedonali**, si introduce la possibilità che questi possano **eventualmente essere anche rialzati al piano del marciapiede ove presente**;
- con il **n. 2)** si introduce la definizione di **casa avanzata**, quest'ultima come linea di arresto per le **biciclette** in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli;
- con il **n. 3) e n. 4)** si modifica rispettivamente la definizione di **marciapiede**, prevista al numero 33 del comma 1, come parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti **delimitata, anche con variazione del colore o del materiale della pavimentazione, e possibilmente protetta**, destinata ai pedoni, e quella di **passaggio pedonale** la cui denominazione viene aggiornata a quella di **percorso pedonale**.

[Attraversamenti
pedonali rialzati](#)

[Casa avanzata](#)

La definizione rimane quella vigente di parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso;

- con il **n. 5)** si sostituisce la definizione di utenza debole a favore di quella di **utenza vulnerabile** e si amplia il suo ambito **ricomprendendovi** anche i **conducenti di ciclomotori e di motocicli**, nonché **le persone con disabilità**.

Utenza vulnerabile

Si ricorda che attualmente vengono definiti (art. 3, co. 1, lett. 53-bis del Codice) come **utenti deboli della strada** i pedoni, i disabili in carrozzella, i ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade. A livello europeo il regolamento (CE) 78/2009 (relativo all'omologazione dei veicoli in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili) utilizza la definizione di **utenti della strada vulnerabili**, considerando tali "gli utenti della strada non motorizzati quali pedoni e ciclisti, nonché motociclisti e persone con disabilità o mobilità e orientamento ridotti."

Con il **n. 6)** si introduce la **definizione di zona scolastica** come zona urbana in prossimità della quale si trovano gli edifici adibiti ad uso scolastico (nuovo n. 58-bis dell'art. 3, comma 1, del Codice).

Conseguentemente la **lett. c), n. 1** provvede ad aggiungere i **nuovi commi 9-ter e 9-quater all'articolo 7 del Codice**. Con il comma 9-ter si dispone che i **comuni con deliberazione della Giunta, delimitino su tutto il territorio comunale le zone scolastiche**, in relazione alle esigenze di sicurezza, ed accessibilità dell'utenza, nonché alle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade ricadenti nella zona.

Zone scolastiche

In tali zone scolastiche inoltre si prevede che i **comuni adottino con ordinanza** (non è specificato di quale soggetto, ma presumibilmente il riferimento è ai poteri di ordinanza del Sindaco che sono oggetto dell'articolo 7), **almeno negli orari di entrata e uscita degli alunni, misure quali:**

- a) fissare un **limite massimo di velocità di 30 km/k;**
- b) delimitare zone a traffico limitato** prevedendo limitazioni più restrittive di eventuali zone a traffico limitato già esistenti;
- c) delimitare aree pedonali.**

Con il nuovo comma 9-quater, si prevede che **in sede di prima applicazione i comuni provvedano** alla delimitazione e regolamentazione delle zone scolastiche **entro dodici mesi** dalla data di entrata in vigore della legge.

Si ricorda che attualmente il comma 9 dell'articolo 7 consente ai comuni, con deliberazione della Giunta, di delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della Giunta. Analogamente i comuni possono delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico limitato o pedonale. I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma.

Il comma 9-bis prevede inoltre che nel delimitare le zone di cui al comma 9 i comuni consentano, in ogni caso, l'accesso libero a tali zone ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida (tale previsione è oggetto di modifica nel testo in esame).

La **lett. c), n. 2**, modifica il comma 10 dell'art. 7 del Codice, che prevede che le zone di cui ai commi 8 e 9, siano indicate mediante appositi segnali, inserendovi il riferimento ai nuovi commi 9-ter e 9-quater.

Con la **lett. b)** si interviene sull'**articolo 7, co. 1, lett. d) del CdS**, che elenca i **poteri del sindaco relativi alla regolamentazione della circolazione nei centri abitati, aggiungendo** la possibilità di riservare **spazi sosta**, oltre che nelle fattispecie attualmente previste (veicoli di polizia stradale, vigili del fuoco e dei servizi di soccorso, veicoli delle donne in stato di gravidanza e servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea) **anche a:**

Spazi di sosta riservati con permesso rosa e per veicoli in condivisione

- **i veicoli con un bambino di età non superiore a due anni** munite di contrassegno speciale, denominato "**permesso rosa**";
- **i veicoli in condivisione, a condizione che la riserva non costituisca una limitazione dell'uso pubblico a vantaggio dei privati;**
- **altre categorie di veicoli ed utenti per finalità pubbliche e collettive, a condizione che la riserva non costituisca una limitazione dell'uso pubblico a vantaggio dei privati;**
- **veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno** di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento di attuazione del Codice.

Conseguentemente, con la **lett. n), n. 1**, viene modificato l'**articolo 158 del Codice**, al comma 1, che **elenca le fattispecie di sosta e fermata vietate**, introducendovi i seguenti **nuovi casi di divieto di sosta:**

- **g-bis) negli spazi riservati alla sosta delle donne in stato di gravidanza o con un bambino di età non superiore a due anni, munite di permesso rosa;**

- *g-ter*) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli in condivisione;
- *g-quater*) negli spazi riservati ai sensi dell'art 7 comma 1, lett. d), n. 6 che riguarda appunto le **altre categorie di utenti eventualmente individuate, per finalità pubbliche e collettive**, a condizione che la riserva non costituisca una limitazione dell'uso pubblico a vantaggio dei privati.

Con la **lett. d)** si modifica l'**articolo 39 del Codice** che elenca la **segnaletica verticale, introducendo** tra i segnali di prescrizione, che rendono noti obblighi, divieti e limitazioni cui gli utenti della strada devono uniformarsi, una nuova lettera l-bis) che prevede **altri segnali che indichino messaggi sociali e di sensibilizzazione**, finalizzati alla tutela e alla sicurezza della circolazione e alla **tutela della sosta delle persone con disabilità e delle donne in stato di gravidanza o con un bambino di età non superiore a due anni munite di permesso rosa.**

Segnaletica sociale e di sensibilizzazione

La successiva **lett. p), n. 1 e 2**, modifica l'**articolo 188 del Codice** sulla regolamentazione della circolazione e sosta dei veicoli **per persone con disabilità e delle donne munite di permesso rosa.** Si prevede, novellando i commi 1 e 3, che oltre alle strutture di sosta per gli invalidi, **gli enti proprietari delle strade** siano tenuti ad **allestire** anche apposite **strutture** per la **circolazione** e la **sosta delle donne munite di permesso rosa.** Viene conseguentemente adeguata, con il **n.6)**, la rubrica dell'articolo con il riferimento alle donne munite di permesso rosa. Inoltre il **n. 3)** introduce il **nuovo comma 3-bis**, con cui si prevede che i **veicoli sia al servizio di persone con disabilità che delle donne munite di permesso rosa**, oltre a non essere tenuti all'obbligo del rispetto dei limiti di tempo previsti nei parcheggi a tempo determinato come già previsto dalla norma vigente, **non siano tenuti alla corresponsione di alcuna somma nel caso di occupazione di spazi in aree di sosta o di parcheggio a pagamento.**

Sosta gratuita per persone invalide e permessi rosa

Con la **lett. p), n. 4 e n. 5**, si modificano inoltre le **sanzioni** previste dai **commi 4 e 5 dell'articolo 188** per chi **usufruisce indebitamente delle strutture per persone con disabilità: si aumentano** da 87 a **168 euro** e da 345 a **673 euro** le sanzioni (rispettivamente minime e massime) previste dal comma 4 per chi sia **senza l'autorizzazione o faccia uso improprio di tali strutture.**

Aumento sanzioni e decurtazione punti patente per utilizzo improprio delle strutture per invalidi

Si portano altresì da 42 a **87 euro** e da 173 a **345 euro** le sanzioni del comma 5 previste per chi usa le stesse strutture avendone diritto, ma non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione.

Con la successiva **lett. s), n. 1** si interviene inoltre sulla **decurtazione dei punti patente** disciplinata dall'**articolo 126-bis del Codice**, nell'ipotesi di violazione del divieto di fermata e di sosta di cui all'art. 158, **aumentando** da 2 a **4 punti la decurtazione** in caso di **violazione del divieto di sosta**, di cui al comma 2, lett. g), quindi **negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone con disabilità**, nonché in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli.

La **lett. s) n. 2** introduce per le **violazioni dell'articolo 188**, la **decurtazione di 6 o 8 punti patente** rispettivamente **per le violazioni del comma 4** (usufruire delle strutture per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone con disabilità senza avere l'autorizzazione prescritta) **e del comma 5** (uso delle strutture pur avendone diritto, ma non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione).

e

La **lett. n), n. 2)** interviene in materia di **sanzioni**, introducendo un **nuovo comma 4-bis** all'**articolo 158 del Codice**, che **aumenta le sanzioni per la violazione del divieto di sosta e fermata negli spazi riservati alle persone con disabilità.** Per la violazione del divieto di sosta dei veicoli nei casi di sosta negli spazi riservati ai veicoli per persone con disabilità o in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi per le persone:

per violazione dei divieti di sosta e fermata

- la sanzione per i **veicoli a tre o quattro ruote** (attualmente pari ad una somma compresa tra euro 85 ed euro 334) viene **elevata ad una somma compresa tra euro 161 ed euro 647;**
- la sanzione per i **veicoli a due ruote** (attualmente pari ad una somma compresa tra euro 40 ed euro 164) viene elevata ad una somma compresa **tra euro 80 ed euro 328.**

Conseguentemente, con la **lett. n) n. 3)**, viene eliminato dal comma 5 dell'articolo 158, il riferimento alla sanzione per le violazioni della lett. g), in quanto superata dalla specifica sanzione prevista dal nuovo comma 4-bis. Viene inoltre **elevata**, con il riferimento alla nuova lett. i), la **sanzione attualmente prevista per il divieto di sosta nelle aree pedonali urbane.**

La lett. e) modifica l'articolo 40 del Codice, relativo ai segnali orizzontali ed alla disciplina in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, introducendo al comma 11 l'obbligo dei conducenti dei veicoli di dare la precedenza ai pedoni che si accingano ad attraversare la strada, anzichè ai pedoni che abbiano iniziato l'attraversamento, come previsto nella formulazione attuale.

Obbligo di dare la precedenza ai pedoni che si accingono ad attraversare

La lett. f) modifica l'articolo 41 del Codice, introducendo al comma 5 la possibilità di dotare gli attraversamenti pedonali di elementi di segnalazione luminosa e quelli non semaforizzati di sensori per attivare segnali luminosi di pericolo al passaggio di pedoni.

Segnalazioni pedonali luminose

La successiva lettera r) modifica l'articolo 191 del Codice, prevedendo che quando il traffico non sia regolato da agenti o da semafori, i conducenti debbano dare la precedenza, rallentando gradualmente e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovino nelle loro immediate prossimità. La formulazione attuale della norma prevede già l'obbligo di fermarsi, ma questo è riferito al momento del transito dei pedoni sul passaggio pedonale o al caso di pedoni che si accingano ad attraversare sui passaggi pedonali, mentre con la disposizione in commento si introduce l'obbligo di dare la precedenza, rallentare gradualmente e all'occorrenza fermarsi, anche nel caso in cui i pedoni si trovino nelle immediate prossimità dell'attraversamento.

Comportamento dei conducenti di veicoli nei confronti dei pedoni

Stesso obbligo viene introdotto per i conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale: devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovino nelle sue immediate prossimità, quando ad essi non sia vietato il passaggio.

Resta comunque fermo il divieto per i pedoni di cui all'articolo 190, comma 4, cioè il divieto di sostare o indugiare sulla carreggiata, salvo i casi di necessità, nonché il divieto, sostando in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, di causare intralcio al transito normale degli altri pedoni.

Si ricorda che l'articolo 190 prevede anche altri obblighi e divieti per i pedoni, tra cui l'obbligo di servirsi degli attraversamenti pedonali (o se presenti dei sottopassaggi) per attraversare la carreggiata e qualora questi siano lontani (più di cento metri) l'obbligo di attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare, con l'attenzione necessaria ad evitare situazioni di pericolo per sé o per altri. Il divieto di attraversare diagonalmente le intersezioni ed il divieto di attraversare le piazze e i larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali, qualora esistano. In ogni caso per i pedoni che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali è obbligatorio dare la precedenza ai conducenti. E' inoltre vietato ai pedoni effettuare l'attraversamento stradale passando anteriormente agli autobus, filoveicoli e tram in sosta alle fermate.

La lett. g) modifica l'art. 42 del Codice relativo ai segnali complementari: viene sostituito il comma 2 che definisce i segnali complementari, introducendovi, oltre ai dispositivi destinati ad impedire la sosta o a rallentare la velocità dei veicoli, come prevede la formulazione attuale, anche gli elementi di moderazione del traffico aventi lo stesso fine.

Elementi di moderazione del traffico e della velocità

Si aggiunge poi il nuovo comma 2-bis, in base al quale su tutte le strade per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da elementi di moderazione del traffico, tra cui: bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalazione orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione; innalzamento della pavimentazione; disassamento dell'asse stradale; chicane; restringimenti della carreggiata.

Si segnala che l'articolo 10 del Testo base prevede la soppressione della possibilità prevista all'articolo 179, comma 1 del regolamento di attuazione del Codice della strada (d.p.r. 495 del 1992), di adottare sulle strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione.

La lett. h) interviene sull'art. 54, co. 1, del Codice, alla lett. g), che reca la definizione di autoveicoli ad uso speciale, consentendo sulle autoambulanze il trasporto di un accompagnatore, a condizione che lo consentano le caratteristiche tecniche del veicolo e che la presenza dell'accompagnatore non costituisca intralcio per il personale sanitario.

Trasporto sulle ambulanze di accompagnatori

La lett. i) modifica l'art. 56 del Codice, sostituendo il comma 1 che reca la **definizione dei rimorchi**. La nuova definizione **include tra i rimorchi** anche i **veicoli destinati ad essere trainati di motoveicoli**, che attualmente sono esclusi in quanto sono considerati rimorchi i soli veicoli destinati ad essere trainati dagli autoveicoli e dai filoveicoli, con esclusione degli autosnodati, mentre i rimorchi se trainati da motoveicoli sono considerati motoarticolati in base all'art. 53, co. 2.

Rimorchi di motoveicoli

Con la lett. l) si **sostituisce l'articolo 70 del Codice** che disciplina il **servizio di piazza con veicoli a trazione animale o con slitte**.

Attualmente l'articolo 70 consente ai comuni di rilasciare licenze per il servizio di piazza con veicoli a trazione animale. Tale servizio si svolge nell'area comunale, ed i comuni possono determinare i tratti e le zone in cui tali servizi sono consentiti per interessi turistici e culturali. Nelle località e nei periodi di tempo in cui è consentito l'uso delle slitte possono essere destinate slitte al servizio di piazza. Si applicano, in quanto compatibili le norme sul servizio di piazza a trazione animale.

Servizio di trasporto a trazione animale solo nei parchi e riserve o per manifestazioni pubbliche

Con la modifica apportata viene **eliminato il riferimento al generico servizio di piazza con veicoli a trazione animale nei comuni**, che non viene più contemplato nella disposizione e che **viene previsto solo come servizio di trasporto nei parchi, nelle riserve naturali e in manifestazioni pubbliche dal nuovo comma 3 dell'articolo 70 del Codice**. In dettaglio si consente ai **comuni di rilasciare licenze per il servizio di trasporto a trazione animale con conducente svolto esclusivamente all'interno di parchi urbani e riserve naturali** a fini ludici, culturali e turistici, nonché in occasione e **limitatamente alla durata di manifestazioni pubbliche** a carattere religioso, culturale, storico rievocativo e della tradizione popolare.

Viene conseguentemente modificata la **rubrica dell'art. 70**, facendo riferimento **al solo servizio con slitte ed al trasporto a trazione animale nei parchi, nelle riserve naturali e manifestazioni pubbliche**.

Si prevede inoltre con il successivo **comma 6 dell'articolo 1** che **entro 12 mesi** dall'entrata in vigore della legge debbano essere **adeguati i regolamenti comunali, prevedendo la possibilità di riconvertire le licenze esistenti in licenze per carrozze a trazione elettrica, licenze taxi, licenze di servizio noleggio con conducente** per trasporto di persone e autorizzazioni per **noleggio di auto d'epoca**.

Possibilità dei comuni di consentire la conversione delle licenze

Il **comma 7** prevede che il **Ministro della salute** stabilisca con proprio **decreto, entro sei mesi** dall'entrata in vigore della legge, i **criteri per l'affidamento degli animali** utilizzati per il trasporto di persone in servizi di piazza ed in servizi pubblici non di linea, **ad Associazioni di protezione animale riconosciute**.

Affidamento degli animali ad associazioni di protezione animale

La nuova formulazione dell'articolo 70 del Codice consente inoltre, riproducendo quanto già previsto attualmente, **la destinazione delle slitte al servizio di piazza, su licenza del comune e per l'area comunale**, nelle località e nei periodi di tempo in cui è consentito l'uso delle slitte, e che i comuni possano determinare i tratti e le zone in cui tali servizi sono consentiti per interessi turistici e culturali.

Si ricorda che ai sensi dell'art. 51 il servizio di slitte è consentito quando le strade sono ricoperte di ghiaccio o neve di spessore sufficiente ad evitare il danneggiamento del manto stradale, mentre rinvia la determinazione delle caratteristiche del servizio e dei criteri e requisiti per ottenere le licenze al regolamento di esecuzione del Codice della strada. Le slitte destinate a servizi di piazza, oltre alla targa indicata nell'art. 67, devono essere muniti di altra targa con l'indicazione "servizio di piazza" e si conferma che i comuni possono destinare speciali aree, delimitate e segnalate, per lo stazionamento delle slitte. Viene altresì confermata la norma vigente che rinvia al regolamento di esecuzione del Codice la determinazione dei seguenti elementi:

- a) i tipi di slitta con le quali può essere esercitato il servizio di piazza;
- b) le condizioni ed i requisiti per ottenere la licenza per i servizi di piazza con slitta;
- c) le modalità per la revisione, che deve essere eseguita di regola ogni cinque anni;
- d) le modalità per il rilascio delle licenze.

Vengono altresì **confermate le sanzioni attualmente previste** (da 87 a 345 euro) per chi opera senza licenza, nonché la sanzione accessoria della confisca della slitta in talune ipotesi.

Conseguentemente (**comma 5**) vengono **adeguate le disposizioni della legge n. 21 del 1992**, avente ad oggetto la disciplina dei servizi pubblici di trasporto di persone non di linea, che fanno riferimento a tale modalità di trasporto (articolo 2, comma 1), facendo riferimento al solo trasporto con slitte.

La lett. m) modifica l'**articolo 155 del Codice**, al comma 4, estendendo il **limite massimo di emissione sonora**, attualmente previsto per i dispositivi di allarme acustico, **anche ai dispositivi di allarme anti-abbandono dei bambini**, il cui obbligo è

Limiti sonori dei

stato recentemente previsto dalla legge 1 ottobre 2018, n. 117. I limiti di emissione sono fissati nel Regolamento di attuazione del Codice della strada e devono in ogni caso rispettare i limiti massimi per le emissioni sonore che sono definiti dal DPCM 1° marzo 1991.

dispositivi di allarme

La **lett. o)** modifica l'**articolo 172 del Codice**, introducendo l'**esenzione dall'obbligo di allacciare le cinture di sicurezza** (con la nuova lett. f-bis del comma 8), per i **sogetti c.d. stomizzati**, cioè le persone che, a seguito di intervento chirurgico, abbiano attuato un nuovo collegamento provvisorio o permanente tra cavità interne del corpo e l'esterno, attraverso il confezionamento di una o più **stomie cutanee, sulla base della certificazione rilasciata dal medico curante**. In questa ipotesi non viene richiesto che la certificazione del medico comprovi condizioni di rischio conseguenti all'uso delle cinture, a differenza di quanto previsto per l'esenzione dalle cinture per le donne in gravidanza.

Esenzione dall'obbligo di allacciare le cinture per i soggetti stomizzati

La **lett. q)** introduce una modifica all'**articolo 190 del Codice**, al comma 7, volta a **consentire alle macchine per uso di persone con disabilità**, se asservite da motore, **di transitare sulle piste ciclopedonali in caso di necessità**.

Transito sulle piste ciclopedonali delle macchine per persone con disabilità

Il **comma 4** prevede che i **comuni provvedano ad adeguare, con propri provvedimenti, la regolamentazione nei centri abitati** alla disposizione dell'articolo 10, comma 10-*bis*, del codice della strada, **entro dodici mesi** dall'entrata in vigore della legge. Entro lo stesso termine i comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti dovranno **adeguare** alla medesima disposizione i **piani urbani del traffico** previsti dall'articolo 36 del Codice della strada.

L'**articolo 2** interviene con una serie di modifiche finalizzate alla **sicurezza stradale**.

Al **comma 1, lett. a)** si modifica l'**articolo 1 del Codice**, che reca i **principi generali del Codice della strada**: viene sostituito il comma 1 che attualmente evidenzia che la sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato. La nuova formulazione prevede che la sicurezza e **la tutela della salute** delle persone, nonché **quella dell'ambiente nella circolazione stradale**, rientrino tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.

Tra le finalità del CdS anche la tutela della salute e dell'ambiente

Al **comma 1**, con la **lett. b)** si modifica l'**articolo 16 del Codice** al fine di rinviare ad un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la disciplina particolare per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie o in particolari condizioni orografiche**, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieti.

Si ricorda che il comma 1 dell'articolo 16 del codice della strada vieta ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati di aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade; di costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale; di impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni. La disposizione rinvia poi al regolamento di esecuzione del codice ([D.P.R. n. 495/1992](#)) la determinazione delle distanze dal confine stradale, mantenendo comunque ferme le distanze tra gli alberi vicini a confini previste dagli articoli 892 e 893 del codice civile (in via generale tre metri per alberi ad alto fusto; un metro e mezzo per alberi di non alto fusto; mezzo metro per siepi e viti).

Decreto ministeriale per particolari sedi stradali

Con la **lett. c)** si modifica l'**art. 45 del Codice**, in materia di uniformità della segnaletica, aggiungendo al comma 6 la previsione che **nel regolamento di attuazione del Codice**, oltre ad essere precisate le modalità di omologazione e di approvazione di segnali, dispositivi, apparecchiature e altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico nonché dei mezzi per l'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, come disposto attualmente, siano anche **stabilite, ove necessario, le modalità di verifica periodica della funzionalità e della taratura**.

Verifica periodica della taratura dei dispositivi di controllo del traffico

Con la **lett. d)** si modifica l'**art. 147 del Codice** relativo al **comportamento ai passaggi a livello**. In particolare, al comma 5, si **aumentano le sanzioni** per chi viola tali norme: da 87 a **167 euro** (sanzione minima) e da 345 a **666 euro** (sanzione massima).

Aumento sanzioni per violazioni attraversamenti passaggi a livello

Si ricorda che l'art. 147 prevede che gli utenti della strada, approssimandosi ad un passaggio a livello, debbano usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti ed osservare le apposite segnalazioni. In particolare, prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere o semibarriere, devono assicurarsi che nessun treno sia in vista e in caso affermativo attraversare rapidamente i binari; in caso contrario devono fermarsi senza impegnarli. Inoltre è vietato attraversare un passaggio a livello quando:

- le barriere o le semibarriere siano chiuse o stiano per chiudersi;
- le semibarriere siano in movimento di apertura ;

- c) siano in funzione gli appositi dispositivi di segnalazione luminosa o acustica;
- d) siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti.

La **lett. e)** modifica l'**articolo 171 del Codice** in materia di **sanzioni per la violazione dell'obbligo di uso del casco protettivo su ciclomotori e motoveicoli**, prevedendo che **in ogni caso in cui il passeggero trasportato non indossi il casco**, sia esso minore o adulto, **della violazione risponda il conducente**, mentre attualmente tale responsabilità è posta in capo al conducente solo per trasportati minorenni. Per chiunque violi le norme relative all'obbligo del casco protettivo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 83 ad euro 333, ma con la nuova formulazione per il trasportato risponde in ogni caso il conducente.

Responsabilità del conducente per mancato utilizzo del casco del passeggero

La **lett. f)** modifica l'**art. 172 del Codice**, relativo all'**uso obbligatorio delle cinture di sicurezza**, inserendo un nuovo comma 7-bis in base al quale **a decorrere dal 1° gennaio 2024 tutti i veicoli di categoria M2 ed M3**, immatricolati in Italia, o immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia, **adibiti ad uso scuolabus dovranno essere muniti di cinture di sicurezza**. A decorrere dalla stessa data **non sarà più consentita la circolazione dei veicoli che ne siano sprovvisti**.

Obbligo di dotazione di cinture di sicurezza sugli scuolabus

La disposizione introduce solo l'obbligo dei mezzi di essere dotati di cinture, ma non anche l'obbligo dei passeggeri di allacciarle, che è previsto per specifiche categorie di veicoli, dal comma 1 dell'art. 172.

Per rendere più chiaro l'obbligo di allacciare le cinture di sicurezza anche sugli autobus adibiti a scuolabus occorrerebbe inserire tale categoria di mezzi, gli M2 ed M3 adibiti ad uso di scuolabus, nell'elenco del comma 1 dell'art. 172 che pone tale obbligo.

Attualmente infatti solo i passeggeri dei mezzi delle categorie M1 (veicoli per trasporto di persone fino ad otto passeggeri) e di tutte le categorie N (veicoli per il trasporto merci) sono obbligati ad allacciare le cinture, mentre per quelli delle categorie M2 e M3, cioè dei **veicoli** con almeno quattro ruote **per il trasporto di persone con più di otto posti oltre al conducente**, con massa sia inferiore (M2) che superiore (M3) a 5 t, il comma 7 prevede solo che i passeggeri debbano essere **informati** dell'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza quando sono seduti ed il veicolo è in movimento mediante cartelli apposti in modo ben visibile su ogni sedile o a voce dal conducente, dal bigliettaio o dalla persona designata come capogruppo o mediante sistemi audiovisivi quale il video. Inoltre, il comma 6 dell'art. 172 prevede genericamente che tutti gli occupanti, di età superiore a tre anni, dei veicoli in circolazione delle categorie M2 ed M3 debbano utilizzare, quando sono seduti, i sistemi di sicurezza (ma non espressamente le cinture) di cui i veicoli stessi siano provvisti, come anche previsto dalla direttiva 2003/20/CE.

Si ricorda peraltro che per tutti questi mezzi vige comunque la disciplina europea, relativa alle omologazioni degli autobus, che prevede l'obbligo di questi mezzi di essere dotati di cinture di sicurezza se immatricolati dopo il 1998, quindi l'obbligo non è previsto attualmente solo per i mezzi più vecchi, immatricolati prima di quella data.

La **lett. g)** modifica l'**articolo 172 del Codice**, al **comma 10** relativo **alle sanzioni per la violazione dell'obbligo di utilizzo delle cinture di sicurezza sugli autoveicoli** e dei sistemi di ritenuta per bambini, o del dispositivo di allarme antiabbandono dei bambini. Attualmente il comma 10 primo periodo prevede che chiunque non fa uso dei dispositivi di ritenuta, cioè delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, o del dispositivo di allarme anti abbandono, sia soggetto alla sanzione amministrativa da 83 a 333 euro. Con la modifica della **lett. d)** si prevede, con l'aggiunta di un periodo dopo il primo, che qualora il **mancato uso delle cinture di sicurezza riguardi passeggeri trasportati maggiorenni**, la **sanzione amministrativa prevista, da 83 ad 333 euro, si applica anche al conducente** per i veicoli del comma 1 (quelli per i quali è previsto l'obbligo di utilizzo delle cinture), **con l'esclusione dei conducenti di taxi o NCC**, i quali sono tenuti solamente a ricordare ai passeggeri l'obbligo di utilizzo delle cinture di sicurezza, quando sono seduti ed il veicolo è in movimento, con le modalità del comma 7 (cartelli o altre modalità di avviso).

Sanzione anche al conducente per mancato uso delle cinture da parte dei passeggeri

Si ricorda che il **comma 1 dell'art. 172** prevede l'**obbligo di indossare le cinture di sicurezza**, in qualsiasi situazione di marcia, sia per il **conducente** che per i **passeggeri dei seguenti veicoli**:

- i **quadricicli leggeri** (veicoli di categoria L6e) dotati di carrozzeria chiusa;
- i **veicoli per il trasporto di persone aventi fino ad otto posti** (categoria M1), mentre sono esclusi dall'obbligo i veicoli per trasporto di persone con più di otto posti (categorie M2 e M3), per i quali si prevede solo (comma 6) che gli occupanti, (di età superiore a tre anni) debbano utilizzare, quando sono seduti, i sistemi di sicurezza di cui tali veicoli sono provvisti e che debbano essere informati dell'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza quando sono seduti ed il veicolo è in movimento (**comma 7**) mediante cartelli apposti in modo ben visibile su ogni sedile o a voce dal conducente, dal bigliettaio o dalla persona designata come capogruppo o mediante sistemi audiovisivi quale il video;

- **tutti i veicoli per il trasporto merci**, sia di massa fino a 3,5 t che superiore (categorie N1, N2 e N3).

Per **bambini di statura inferiore a 1,50 m** è obbligatorio assicurarli al sedile con un **sistema di ritenuta per bambini**, adeguato al loro peso, di tipo omologato secondo le normative stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, conformemente ai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite o alle equivalenti direttive comunitarie. Il conducente dei veicoli delle categorie M1, N1, N2 e N3 immatricolati in Italia, o immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia, quando trasporta un bambino di età inferiore a quattro anni assicurato al sedile con il sistema di ritenuta, ha inoltre l'obbligo di utilizzare apposito **dispositivo di allarme anti abbandono** del bambino, rispondente alle specifiche tecnico-costruttive e funzionali stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I bambini di statura non superiore a 1,50 m, quando viaggiano negli autoveicoli per il trasporto di persone in servizio pubblico di piazza o negli autoveicoli adibiti al noleggio con conducente, possono non essere assicurati al sedile con un sistema di ritenuta per bambini, a condizione che non occupino un sedile anteriore e siano accompagnati da almeno un passeggero di età non inferiore a sedici anni.

La lett. h) modifica l'**articolo 173 del Codice**, relativamente al **divieto** del conducente dei veicoli **di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici**, contenuto attualmente del comma 2: si **introduce** espressamente il **divieto di uso di smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento della mani dal volante**.

Si interviene quindi sulla relativa **disciplina sanzionatoria, aumentando le sanzioni previste** nel comma 3-bis dell'art. 173:

- per la **prima violazione**, la **sanzione amministrativa pecuniaria** attualmente prevista (da euro 161 ad euro 647) viene **innalzata** ad una somma compresa **tra euro 422 ed euro 1697** e viene **introdotta** la **sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 7 giorni a due mesi**; resta comunque ferma in questa ipotesi la decurtazione di 5 punti patente già prevista dalla relativa tabella in base all'art. 126-bis;
- nel caso in cui lo stesso soggetto compia **un'ulteriore violazione nel corso di un biennio**, viene introdotta una **sanzione amministrativa pecuniaria da euro 644 a euro 2.588**, che si aggiunge alla già prevista sanzione accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi.

In tale seconda ipotesi, con **la successiva lett. i), n. 2** viene altresì **raddoppiata la decurtazione** dei punti patente, contenuta nella tabella dei punteggi dell'**art. 126-bis del Codice, da 5 a 10 punti patente**.

Il successivo **comma 3 dell'articolo 2** dispone in merito che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della salute, provvede, nell'ambito delle campagne per la sicurezza stradale e di sensibilizzazione sociale, ad **informare in modo adeguato l'utenza su tali nuovi divieti e sanzioni**, nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **lett. i), n. 1** modifica inoltre **la tabella dei punti patente**, di cui all'**articolo 126-bis**, introducendo la **decurtazione di 2 punti patente**, attualmente non prevista, per la violazione del **divieto di sosta e di fermata negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici** (divieto previsto dall'art. 158, co. 1, lett. h-bis).

Il **comma 2 dell'articolo 2** interviene sull'applicazione dell'**articolo 47 del Codice**, prevedendo che **tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore destinati al trasporto di merci aventi almeno quattro ruote (categoria N)**, di cui al comma 2, lettera c), di tale articolo, **siano compresi anche i sistemi per la guida assistita**, disponendo il **conseguente adeguamento, entro tre mesi, del regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice** (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495).

L'articolo 47 comma 2 del Codice della strada definisce veicoli di categoria N i veicoli a motore destinati al trasporto di merci, aventi almeno quattro ruote. Le sottocategorie N1, N2 ed N3 distinguono all'interno della categoria i veicoli in considerazione della diversa massa massima (N1 non superiore a 3,5 t; N2 superiore a 3,5 t ma non superiore a 12 t; N3 superiore a 12 t).

L'articolo 3 modifica i sopraelencati articoli del Codice al fine di favorire la mobilità urbana ed extraurbana.

Con le lett. a), b) e g) del comma 1, si modificano rispettivamente gli **articoli 6, 7 e 158 del Codice** relativi alla **circolazione su corsie e strade riservate**

Con la **lett. a)** e con la **lett. b) n. 1)** si prevede in particolare che, **al di fuori dei centri abitati, con le ordinanze dell'ente proprietario della strada si possano riservare a**

Divieto di utilizzo di smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi e aumento delle sanzioni e della decurtazione punti

Decurtazione di 2 punti patente per sosta o fermata spazi ricarica veicoli elettrici

Sistemi di guida assistita per veicoli per trasporto merci

Riserva di strade o corsie per la circolazione di

determinate categorie di veicoli, anche con guida di rotaie, o a veicoli destinati a determinati usi, **non solo corsie**, anche protette (come attualmente previsto), **ma anche strade** (art. 6). Viene inoltre previsto (modifica all'art. 7) che con **ordinanze del sindaco**, che regolano la circolazione **nei centri abitati**, si possano **riservare alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto**, al fine di favorire la mobilità urbana, **non solo strade** (come attualmente previsto), **ma anche corsie**.

categorie di veicoli

La **lett. b) n. 2** novella poi il **comma 9-bis all'articolo 7**, prevedendo che i **comuni, nel delimitare le zone a traffico limitato per finalità esclusive di tutela ambientale**, ai sensi del comma 9, **consentano l'accesso libero a tali zone ai veicoli a propulsione esclusivamente elettrica**. Viene pertanto **eliminato il riferimento ai veicoli ibridi**, attualmente contenuto nella norma, che era stato introdotto dalla legge di bilancio 2019 (legge n. 145/2018, art. 1, comma 103).

Accesso libero in ZTL ambientali ai soli veicoli elettrici

Si ricorda che il citato comma 9 consente ai comuni, con deliberazione della Giunta, di delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. Analogamente i comuni possono delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico.

Con la **lett. c), n. 1)** si modifica **l'articolo 23 del Codice**, aggiungendo i nuovi **commi 4-bis, 4-ter e 4-quater**, in materia di **cartelloni pubblicitari**.

In primo luogo, con il **comma 4-bis**, si **vieta sulle strade e sui veicoli ogni forma di esposizione pubblicitaria** il cui contenuto proponga **messaggi sessisti, violenti o stereotipi di genere offensivi** o proponga messaggi **lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso, dell'appartenenza etnica, ovvero discriminatori rispetto all'orientamento sessuale, all'identità di genere, delle abilità fisiche e psichiche**.

Divieto di messaggi sessisti o lesivi di diritti nei cartelloni pubblicitari

L'art. 23, comma 4 del Codice prevede che la collocazione di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse sia soggetta in ogni caso ad autorizzazione da parte dell'ente proprietario della strada e che nei centri abitati la competenza sia dei comuni, salvo il preventivo nulla osta tecnico dell'ente proprietario se la strada è statale, regionale o provinciale. Il comma 2 vieta l'apposizione di scritte o insegne pubblicitarie luminose sui veicoli, consentendo solo quella di scritte o insegne pubblicitarie rifrangenti nei limiti e alle condizioni stabiliti dal regolamento di attuazione del Codice, purché sia escluso ogni rischio di abbagliamento o di distrazione dell'attenzione nella guida per i conducenti degli altri veicoli. E' inoltre vietata la pubblicità, relativa ai veicoli sotto qualsiasi forma, che abbia un contenuto, significato o fine in contrasto con le norme di comportamento previste dal codice della Strada. Il comma 10 prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti possa impartire agli enti proprietari delle strade direttive per l'applicazione delle disposizioni dello stesso articolo 23, relative alla pubblicità sulle strade e sui veicoli, nonché di quelle attuative del regolamento e disporre, a mezzo di propri organi, il controllo dell'osservanza delle disposizioni.

Con il nuovo **comma 4-ter** si prevede che il **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro 30 giorni** dalla data di entrata in vigore della legge, provveda ad emanare un'apposita **direttiva** affinché siano applicate, in sede di accertamento della presenza o meno di tali contenuti offensivi o lesivi di diritti nelle suddette forme pubblicitarie, le **norme del Codice di autodisciplina della comunicazione commerciale**, come previsto dai protocolli siglati dall'Istituto di Autodisciplina Pubblicitaria con il Ministero delle pari opportunità, con l'Associazione Nazionale Comuni Italiani e con l'Autorità garante per l'infanzia e l'adolescenza.

Decorso inutilmente il termine di un mese previsto dal comma 4-ter per l'emanazione di tale direttiva ministeriale, il termine è prorogato di una sola volta per ulteriori trenta giorni, decorsi i quali saranno **immediatamente applicabili le disposizioni** del citato Codice di autodisciplina.

Il **comma 4-quater** prevede che l'osservanza delle prescrizioni del comma 4-bis sia **condizione per il rilascio dell'autorizzazione** prevista dal comma 4 (per la collocazione di cartelli o altri mezzi pubblicitari) e che in caso di violazione, la sanzione sia l'immediata revoca dell'autorizzazione.

La **lett. c), n. 2)** modifica il **comma 13-bis dell'articolo 23 del Codice**, prevedendo che in **caso di collocazione di cartelli, insegne di esercizio o altri mezzi pubblicitari privi di autorizzazione o comunque in contrasto** sia con quanto disposto sia dal comma 1, come previsto attualmente, che dal **nuovo comma 4-bis**, **l'ente proprietario della strada diffidi l'autore della violazione** e il proprietario o il possessore del suolo privato, nei modi di legge, a rimuovere il mezzo pubblicitario a loro spese entro e non oltre dieci giorni dalla data di comunicazione dell'atto.

Con la **lett. c), n. 1)**, si modifica **l'articolo 23 del Codice**, introducendo un nuovo **comma 7-bis**, che derogando espressamente all'ultimo periodo del comma 1 dell'articolo 23 che vieta la posa di qualunque installazione diversa dalla segnaletica sulle isole di traffico delle intersezioni canalizzate, **consente l'installazione, al centro delle rotatorie nelle quali vi sia un'area verde** la cui **manutenzione sia affidata a titolo gratuito** a società private o ad altri enti, **di un'insegna di esercizio dell'impresa o dell'ente affidatario della manutenzione**.

Installazione di insegne dei manutentori delle aree verdi nelle rotatorie

Conseguentemente, con il **n. 2)**, viene inserito il riferimento a tale nuova fattispecie nell'ambito delle **procedure per la rimozione** delle insegne non autorizzate di cui al comma 13-bis.

Il richiamato comma 13-bis prevede che in caso di collocazione di cartelli, insegne di esercizio o

altri mezzi pubblicitari privi di autorizzazione o comunque in contrasto con quanto disposto dal comma 1, l'ente proprietario della strada diffida l'autore della violazione e il proprietario o il possessore del suolo privato, nei modi di legge, a rimuovere il mezzo pubblicitario a loro spese entro e non oltre dieci giorni dalla data di comunicazione dell'atto. Decorso il suddetto termine, l'ente proprietario provvede ad effettuare la rimozione del mezzo pubblicitario e alla sua custodia ponendo i relativi oneri a carico dell'autore della violazione e, in via tra loro solidale, del proprietario o possessore del suolo; a tal fine tutti gli organi di polizia stradale sono autorizzati ad accedere sul fondo privato ove è collocato il mezzo pubblicitario. Il comma 13-bis prevede inoltre le sanzioni per la violazione delle prescrizioni indicate al comma 13-bis e al comma 7: è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 4.843 ad euro 19.371; nel caso in cui non sia possibile individuare l'autore della violazione, alla stessa sanzione amministrativa è soggetto chi utilizza gli spazi pubblicitari privi di autorizzazione.

Infine si aggiunge il **comma 2 all'art. 3**, che rinvia ad un **decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti la disciplina applicativa** di tali disposizioni, con particolare riguardo alle modalità di fissaggio al suolo ed alla proporzionalità delle insegne di esercizio in relazione alle dimensioni della rotatoria e nel rispetto dei principi della circolazione stradale di cui all'articolo 23.

La **lett. d)** modifica l'**articolo 41 del Codice**, comma 10 concernente le segnalazioni luminose, prevedendo che nei **semafori** l'accensione della **luce gialla abbia una durata minima di tre secondi**.

Durata minima di 3 secondi della luce gialla dei semafori

La **lett. e)** modifica l'**articolo 82 del Codice**, introducendo un nuovo comma 4-bis che **prevede una nuova ipotesi** in cui l'utilizzo del veicolo è considerato uso proprio: l'**uso proprio per i veicoli condivisi**. Si dispone che sia uso proprio anche la **condivisione temporanea** per un **periodo non superiore a trenta giorni di un veicolo privato in favore di un soggetto terzo che lo utilizza per fini privati**.

Uso proprio di veicoli condivisi

Si ricorda che in base all'art. 82, comma 2 del Codice, per uso del veicolo s'intende la sua utilizzazione economica. L'uso può essere proprio o di terzi. L'uso di terzi si ha quando un veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione. Negli altri casi il veicolo si intende adibito a uso proprio.

Si prevede altresì che la **condivisione temporanea non comporti la responsabilità solidale** di cui all'articolo 196 del Codice per le **violazioni del Codice della strada punibili con la sanzione amministrativa pecuniaria**.

Il responsabile è il conducente del veicolo al momento della violazione, al quale, nei termini per le notifiche previsti dall'articolo 201, deve essere notificato il verbale della avvenuta violazione in quanto effettivo trasgressore.

Andrebbe valutata l'opportunità di chiarire quale sia la disciplina applicabile nei casi nei quali non vi sia la contestazione immediata dell'infrazione e, pertanto, non sia possibile identificare immediatamente il conducente, anche in considerazione del fatto che non risulta applicabile il principio di solidarietà di cui all'articolo 196 del Codice della Strada.

Non si applicano altresì le **disposizioni** dell'articolo 94 del codice, relative alle **formalità per il trasferimento di proprietà degli autoveicoli**: si tratta della trascrizione delle variazioni al PRA e la **variazione della carta di circolazione** conseguente alla trascrizione al PRA e quelle del articolo 247 *bis* del regolamento di attuazione del Codice della strada: Dpr. n. 495 del 1992, relative all'**aggiornamento della carta di circolazione**.

L'articolo 94 richiamato disciplina le formalità per il trasferimento di proprietà degli autoveicoli, prevedendo che il competente ufficio del PRA, su richiesta avanzata dall'acquirente entro sessanta giorni dalla data in cui la sottoscrizione dell'atto è stata autenticata o giudizialmente accertata, provveda alla trascrizione del trasferimento o degli altri mutamenti indicati, nonché all'emissione e al rilascio del nuovo certificato di proprietà.

L'articolo 247-bis del Regolamento di attuazione del Codice disciplina la variazione dell'intestatario della carta di circolazione e intestazione temporanea di autoveicoli, prevedendo che sia in caso di variazione della denominazione dell'ente intestatario della carta di circolazione, anche derivante da atti di trasformazione o di fusione societaria, che non danno luogo alla creazione di un nuovo soggetto giuridico distinto da quello originario e non necessitano, in forza della disciplina vigente in materia, di annotazione nel pubblico registro automobilistico, che nel caso di variazione delle generalità della persona fisica intestataria della carta di circolazione, si debba chiedere l'aggiornamento della carta di circolazione.

Con la lett. f) si modifica l'articolo 100 del Codice, al comma 10 che attualmente vieta di apporre iscrizioni, distintivi o sigle che possano creare equivoco nella identificazione del veicolo sugli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi. A tale previsione sono aggiunti, due periodi in base ai quali **ai veicoli a motore impegnati in competizioni motoristiche che si svolgono sulla strada e sono autorizzate** ai sensi dell'articolo 9, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, **è consentito esporre**, in luogo della targa, **una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce il numero di immatricolazione del veicolo**.

Targhe sostitutive per le competizioni motoristiche

Tale pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche alla targa che sostituisce e deve essere collocato garantendo la visibilità e la posizione richiesta dal regolamento per le targhe di immatricolazione.

La **lett. g)** modifica l'**art. 158 del Codice**, al comma 2, lett. h) **estendendo il divieto di sosta** anche alle **strade riservate ai mezzi pubblici**, oltre che, come prevede attualmente la norma, sulle corsie o carreggiate ad essi riservate.

Divieto di sosta esteso strade riservate a

La lettera h) modifica l'art. 175 del Codice, limitando il divieto di circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali previsto al comma 2 lett. a), ai soli velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 120 centimetri cubici se a motore termico, anziché inferiori a 150 cc come previsto attualmente.

Attualmente l'art. 175, comma 2, del Codice della strada, vieta la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, ai seguenti veicoli:

- velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico e motocarrozette di cilindrata inferiore a 250 cm³ se a motore termico;
- altri motoveicoli di massa a vuoto fino a 400 kg o di massa complessiva fino a 1300 kg;
- veicoli non muniti di pneumatici;
- macchine agricole e macchine operatrici;
- veicoli con carico disordinato e non solidamente assicurato o sporgente oltre i limiti consentiti;
- veicoli a tenuta non stagna e con carico scoperto, se trasportano materie suscettibili di dispersione;
- veicoli il cui carico o dimensioni superino i limiti previsti dagli articoli 61 e 62, ad eccezione dei casi previsti dall'art. 10;
- veicoli le cui condizioni di uso, equipaggiamento e gommatura possono costituire pericolo per la circolazione;
- veicoli con carico non opportunamente sistemato e fissato

Si ricorda che, in base all'art. 2, comma 3 del Codice, per **Strada extraurbana principale**: si intende una strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

Con la modifica proposta dalla lett. h) viene innanzitutto **consentita la circolazione in autostrada** ai sopracitati veicoli che abbiano **cilindrata maggiore di 120 cc se a motore termico**.

In secondo luogo vengono **ricompresi espressamente** nella stessa limitazione alla circolazione anche i **veicoli a due ruote a motore elettrico di potenza fino a 11 Kw e le motocarrozette elettriche fino alla stessa potenza** (per queste ultime oggi vige il divieto fino a 250 cc). La modifica relativa ai veicoli elettrici è collegata al fatto che nella normativa vigente non vi sono riferimenti a divieti di circolazione in autostrada e sulle strade extraurbane principali per ciclomotori e motoveicoli con motore elettrico e pertanto la definizione dei casi di violazione del divieto di circolazione per i veicoli elettrici è sostanzialmente rimessa alle interpretazioni delle forze di polizia e della magistratura. Ciò dipende dal fatto che i veicoli elettrici non hanno una cubatura.

Con la nuova formulazione viene pertanto **consentita la circolazione sulle autostrade sia ai ciclomotori e motoveicoli di cilindrata maggiore o uguale a 120 cc, che a quelli elettrici di potenza superiore a 11 KW**, limitandola però, in entrambi i casi, ai **soliti conducenti** che siano **maggioresenni**, muniti di patente A, B o di categoria superiore, ovvero muniti da almeno due anni di patente A1.

Si ricorda che l'articolo 47, comma 2, lett. a) del Codice, che reca la **classificazione di tutti i veicoli, in base alle norme internazionali**, contempla in sintesi le seguenti **categorie di veicoli** (la cui propulsione può essere diversa da quella dei motori tradizionali alimentati a benzina, diesel o altri combustibili):

- nelle categorie L1e, L2e, rientrano i veicoli rispettivamente a due e tre ruote, la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) non supera i 50 cc e la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) non supera i 45 km/h (ciclomotori);
- nella categoria L3e rientrano i veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) supera i 50 cc o la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) supera i 45 km/h (motocicli);
- nelle categorie L4e e L5e, rientrano i veicoli, rispettivamente a tre ruote, asimmetrici (motocarrozette) e simmetrici, di cilindrata superiore a 50cc e la cui velocità massima di costruzione, qualunque sia il sistema di propulsione, supera i 45 km/h;
- nella categoria L6e, i quadricicli leggeri, la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 350 kg, esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, la cui velocità massima per costruzione è inferiore o uguale a 45 km/h e la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici;
- nella categoria L7e: i quadricicli, diversi da quelli di cui alla categoria L6e, la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 400 kg esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici e la cui potenza massima netta del motore è inferiore o uguale a 15 kW.

In base alla nuova formulazione della lett. a) del comma 2 dell'articolo 175 pertanto, il **divieto di circolazione in autostrada e sulle strade extraurbane principali** introdotto **si applica ai seguenti veicoli**:

- i ciclomotori a due e tre ruote delle categorie L1e, L2e, in quanto di potenza inferiore a 11 kw o 50 cc, e i quadricicli leggeri della categoria L6e, in quanto aventi potenza inferiore a 4 Kw, per i quali è necessaria la patente AM (14 anni di età);
- i **motocicli elettrici di potenza fino a 11 KW compresi**, che fanno parte della categoria L3e, per i quali è necessaria come minimo la patente A1 (16 anni di età), **anche se guidati da maggiorenti** con patente superiore;
- i **motoveicoli a due e tre ruote a motore elettrico** delle **categorie L3e, L4e, L5e e i quadricicli più pesanti, della categoria L7e**, che abbiano **potenza inferiore a 11 KW** (in quanto in queste categorie sono comprese potenze sia inferiori che superiori a 11 kw), e per i quali sono rispettivamente richieste le **patenti di categoria A** (20 anni o 24 anni) e **B1** (16 anni). Per queste categorie di veicoli pertanto il divieto di circolazione in autostrada e sulle strade extraurbane principali qui introdotto si basa esclusivamente sulla potenza del veicolo,

mezzi pubblici

Possibilità di circolazione in autostrada per motoveicoli di almeno 120 cc

Possibilità di circolazione in autostrada per motoveicoli elettrici superiori a 11 KW condotti da maggiorenti

- inferiore a 11 KW, a prescindere dal tipo di patente posseduta;
- **i tricicli di potenza compresa tra 11 e 15 kw**, per i quali è richiesta la patente A1 (16 anni di età), qualora siano **guidati da minorenni**;
 - **i quadricicli (cat 7e) di potenza compresa tra 11 e 15 KW**, per i quali è richiesta la patente B1 (16 anni di età), **qualora siano guidati da minorenni**.

Risultano invece esclusi dal divieto e pertanto **possono circolare sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali**:

- **i motocicli di potenza tra 120 e 125 cc a motore termico** per i quali è richiesta **almeno la patente A1** (che si può conseguire a 16 anni) **conseguita da 2 anni**;
- **i tricicli di potenza superiore a 15 KW**, per i quali è richiesta la **patente A** (21 anni di età);
- **i motocicli di potenza superiore a 11 e inferiore a 35 kW**, per i quali è richiesta la **patente A2** (18 anni di età), o con patente superiore;
- **i motocicli di altra potenza** per i quali è richiesta la **patente A** (20 anni se in possesso da due anni di patente A2, oppure 24 anni).

L'articolo 4 contiene una serie di disposizioni finalizzate a favorire la **mobilità ciclistica**.

La **lett. a)** **modifica l'articolo 2 del Codice**, che reca le definizioni, inserendo un nuovo comma 4-bis con il quale si introduce la **definizione di strada ad alta intensità ciclistica**, come la strada a traffico promiscuo utilizzata e frequentata da un numero rilevante di ciclisti. Inoltre, la **lett. b)**, **modifica l'articolo 3 del Codice**, relativo alle denominazioni stradali e di traffico, inserendo le seguenti nuove denominazioni:

Strade ad alta intensità ciclistica

- il n. 31-bis) che qualifica come **"itinerario cicloturistico"** tutte le strade ad uso promiscuo ad alta intensità ciclistica e ad alta valenza turistica;
- il n. 52-bis) che identifica la **"strada senza traffico"** come la strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquanta veicoli al giorno calcolata su base annua;
- il n. 52-ter) che identifica la **"strada a basso traffico"** come la strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquecento veicoli al giorno calcolata su base annua senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;
- il n. 52-quater), che definisce la **"strada 30"** come la strada urbana o extraurbana sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari o a un limite inferiore, segnalata con le modalità stabilite dall'articolo 135, comma 14, del regolamento di attuazione del Codice, che attualmente disciplina i cartelli relativi alle zone a traffico limitato e quelle a velocità limitata, prevedendo che siano posti all'inizio ed all'uscita della relativa area. Viene inoltre considerata «strada 30» la strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri riservata ai veicoli non a motore, eccetto quelli autorizzati, e sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari.

Strada 30

Andrebbe valutata l'opportunità di adeguare alla luce delle definizioni introdotte con la presente disposizione quanto previsto dall'articolo 2, della legge n. 2 del 2018.

La **lett. c)**, **modifica l'articolo 50 del Codice**, che definisce i velocipedi, aggiungendo al comma 1 un periodo in base al quale i **velocipedi a pedalata assistita** possono essere **dotati di un pulsante che permetta di attivare il motore anche a pedali fermi**, purchè con questa modalità la bicicletta non superi i 6 km/h.

Pulsante per avvio da fermo biciclette a pedalata assistita

Si ricorda che l'art. 50, comma 1, definisce i velocipedi come i i veicoli con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.

La **lett. d), n. 1)**, interviene sull'**articolo 148 del Codice**, in materia di sorpasso, relativamente ai **sorpassi delle biciclette**: con il **nuovo comma 3-bis** si prevede che il **conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di una bicicletta** sia tenuto ad usare **particolari cautele** al fine di assicurare una **maggiore distanza laterale di sicurezza e valutare l'esistenza delle condizioni per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli**, come previsto dall'articolo 149, comma 1, rinviando la manovra di sorpasso qualora tali circostanze non possano essere garantite.

Obbligo adeguata distanza laterale nei sorpassi biciclette e sanzioni

Si interviene inoltre, con il **n. 2)**, sulle relative **sanzioni, previste dal comma 15 dell'art. 148, estendendole** alla nuova regola di comportamento posta dal **comma 3-bis**.

Si ricorda che il comma 15 prevede attualmente che chiunque sorpassi a destra, eccetto i casi in cui ciò sia consentito, ovvero compia un sorpasso senza osservare le disposizioni dei commi relativi alle regole per il sorpasso (commi 2, 3, 4, 5, 7 e 8) è soggetto alla sanzione amministrativa da 83 a 333 euro. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al comma 3 per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi.

La **lett. e)** interviene sull'**articolo 149 del Codice**, in materia di **distanze di sicurezza durante la marcia**. Alla norma che attualmente prevede l'obbligo di tenere una distanza di sicurezza dal veicolo che precede, in modo che sia garantito in ogni caso l'arresto tempestivo e siano evitate collisioni con i veicoli che precedono, vengono aggiunte le seguenti prescrizioni:

- **l'obbligo di tenere**, durante la marcia dei veicoli, **anche una distanza di sicurezza**

Obbligo

laterale, sia rispetto al bordo laterale della strada che ad altri veicoli presenti, da commisurarsi alle condizioni del traffico ed a quelle di visibilità in modo tale da consentire, in caso di necessità, la manovra di arresto in condizioni di sicurezza;

- **l'obbligo, dei conducenti dei veicoli, di porre una particolare attenzione alla distanza laterale di sicurezza rispetto ai velocipedi**, in ragione degli ondeggiamenti e delle oscillazioni proprie di questo tipo di veicolo;

- **l'obbligo, fuori dai centri urbani**, sempre che ricorrano le necessarie condizioni di sicurezza e le condizioni della circolazione consentano il sorpasso, di compiere la manovra di **sorpasso dei velocipedi, lasciando una distanza laterale di almeno 1,5 metri**.

Qualora questa distanza laterale non possa essere rispettata, a causa della ridotta ampiezza delle corsie o della strada, il **conducente del veicolo che si approssima ad un velocipede deve rallentare**, al fine di adeguare la propria velocità a quella del velocipede, e **sorpassarlo solo a velocità molto ridotta, tale da non costituire pericolo per il ciclista**, anche in ragione della particolare andatura di quest'ultimo. Resta fermo restando l'obbligo delle particolari cautele durante il sorpasso delle biciclette, previsto dal sopra citato comma 3-bis dell'art. 148.

La **lett. f)**, interviene sull'**articolo 164 del Codice**, modificando il **comma 2-bis**, introdotto dalla recente legge del 2018 sulla mobilità ciclistica (L. n. 2/2018, art. 9, comma 2, lett. b) che ha consentito espressamente l'utilizzo di **strutture porta biciclette applicate a sbalzo anteriormente sugli autobus da noleggio, gran turismo e di linea**. Con la modifica si aggiunge un periodo che specifica che il passeggero è responsabile della sistemazione della bicicletta sul mezzo ed il **conducente del mezzo è responsabile della verifica della correttezza di tale sistemazione**, quindi **sul porta biciclette anteriore**. Nel caso di **trasporto pubblico urbano o suburbano**, la sistemazione delle biciclette sul mezzo (la disposizione sembrerebbe riferirsi, anche in questo caso, alla sistemazione sui portabiciclette a sbalzo) è consentita **solo nelle fermate capolinea ovvero nelle aree concordate** tra il comune e l'azienda che svolge il relativo servizio.

Si ricorda che l'**articolo 164 del Codice della strada**, disciplina la **sistemazione del carico sui veicoli**. I criteri generali del Codice della Strada per la sistemazione del carico prevedono che questa debba essere fatta in modo da evitare la caduta o la dispersione dello stesso; da non diminuire la visibilità al conducente né impedirgli la libertà dei movimenti nella guida; da non compromettere la stabilità del veicolo; da non mascherare dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva né le targhe di riconoscimento e i segnali fatti col braccio.

Il **comma 2 dell'art. 164** prevede come **criterio generale** che il **carico non superi i limiti di sagoma** stabiliti dall'art. 61 e non possa sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore del veicolo; può sporgere longitudinalmente dalla parte posteriore, se costituito da cose indivisibili, fino ai 3/10 della lunghezza del veicolo stesso, sempre nei **limiti massimi stabiliti dall'art. 61 per tutti i veicoli**, che sono i seguenti:

a) larghezza massima non eccedente 2,55 m; nel computo di tale larghezza non sono comprese le sporgenze dovute ai retrovisori, purché mobili;

b) altezza massima non eccedente 4 m; per gli autobus e i filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani circolanti su itinerari prestabiliti è consentito che tale altezza sia di 4,30 m;

c) lunghezza totale, compresi gli organi di traino, non eccedente 12 m, con l'esclusione dei semirimorchi, per i veicoli isolati. Nel computo della lunghezza non sono considerati i retrovisori, purché mobili.

Anche in tale disposizione è previsto che gli **autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possano essere dotati di strutture portasci, portabiciclette o portabagagli applicate a sbalzo posteriormente o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente**, secondo direttive stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri. Con Decreto 13 marzo 1997, sono state determinate le caratteristiche della struttura portasci o portabagagli applicata negli autobus da noleggio, gran turismo e di linea.

Attualmente il **comma 2-bis dell'art. 164** disciplina il caso del **carico sugli autobus da noleggio, sugli autobus gran turismo e sugli autobus di linea**, consentendo espressamente l'utilizzo di strutture **portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente**, con il limite che tale struttura possa sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore fino ad un massimo di 80 cm dalla sagoma propria del mezzo.

Con la **lett. g) n. 1)** si modifica la disciplina sulla **circolazione dei velocipedi** contenuta nell'**articolo 182 del Codice**, al fine di prevedere (con il nuovo comma 9.1) che, **con ordinanza del sindaco, nei centri abitati possa essere consentita la circolazione delle biciclette** sulle strade o sulle **corsie riservate al servizio pubblico di trasporto**, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, **purché non si tratti di corsie con binari tramviari** a raso delimitate su entrambi i lati da cordoli o altri arredi funzionali invalicabili dal ciclista.

Con la **lett. g) n. 1-bis)** si introduce all'articolo 182 il nuovo comma 9-bis che prevede **l'obbligo dei conducenti di velocipedi di età inferiore a dodici anni di indossare e tenere allacciato il casco protettivo**, conforma alle omologazioni internazionali (norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o 1080). In tali ipotesi la sanzione per il mancato uso del casco protettivo è ridotta della metà (lett. g) n. 2-bis).

Viene conseguentemente introdotto, dalla lettera g) n. 2-ter, un **nuovo comma 10-bis** all'articolo 182, che prevede la sanzione amministrativa da 849 a 3.396 euro per l'importazione o la produzione per la commercializzazione sul territorio nazionale di caschi protettivi per velocipedi di tipo non conforme alle citate norme tecniche armonizzate.

Il successivo **comma 3 dell'articolo 4** prevede l'**entrata in vigore delle disposizioni di cui alla lett- g) si applichino a decorrere dal centoventesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della legge**.

Con il **n. 2)** si introducono i nuovi **commi 9-ter e 9-quater** all'**articolo 182 del Codice**: il nuovo comma 9-ter prevede la **possibilità di realizzare nelle intersezioni con semaforo dei**

distanza minima laterale dal bordo strada per autoveicoli

Obbligo distanza laterale sicurezza biciclette e distanza minima 1,5 mt sorpassi fuori dai centri urbani

Portabiciclette anteriori autobus: verifica correttezza sistemazione

Circolazione biciclette su corsie preferenziali, con esclusione corsie tram

Possibilità casa

centri abitati, anche in questo caso con **ordinanza del sindaco e previa valutazione delle condizioni di sicurezza, una casa avanzata sulla soglia dell'intersezione, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semi-carreggiata**. Si prevede che la casa avanzata possa essere realizzata lungo le **strade con velocità consentita inferiore o eguale a 50 km/h**, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una **distanza di almeno 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare**. L'area delimitata deve essere **accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro** in prossimità dell'intersezione.

avanzata per
biciclette incroci
con semaforo e
strade con
velocità inferiore
a 50 Km/h

Il nuovo **comma 9-quater** conferisce **ai comuni la facoltà di stabilire, con ordinanza** adottata ai sensi dell'articolo 7, che **all'interno dei centri abitati, su strade** ove il limite massimo di velocità sia **inferiore o uguale a 30 km/h**, classificate di **tipo E, F o F-bis** ovvero parte di una **zona a traffico limitato, i velocipedi possano circolare anche in senso opposto all'unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli, previa valutazione delle condizioni di sicurezza**, indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito.

Possibilità dei
comuni di
consentire la
circolazione
delle biciclette a
doppio senso
ciclabile nelle
strade con limite
fino a 30 km/h

Tale circolazione viene **denominata «doppio senso ciclabile»** ed è **segnalata** mediante l'aggiunta di un **pannello integrativo** di eccezione per i velocipedi ai segnali verticali di divieto, di obbligo generico e utili alla guida, nonché eventualmente, ove ritenuto opportuno, mediante segnaletica orizzontale. È in ogni caso **esclusa la possibilità di consentire la circolazione dei velocipedi contromano**.

Per quanto riguarda le tipologie di strade a cui potrebbe essere applicata la disposizione si tratta delle seguenti (come definite dall'art. 2 del Codice):

- tipo E - Strade urbane di quartiere;
- tipo F - Strade locali;
- tipo F-bis - Itinerari ciclopedonali

Il successivo **comma 2** prevede infine che **le disposizioni regolamentari di esecuzione e di attuazione di tale nuovo comma 9-quater**, nonché ogni altra disposizione rilevante in materia, **non potranno prescrivere limiti o condizioni diversi o ulteriori** rispetto a quanto ivi stabilito.

Si ricorda che il vigente **art. 6, comma 4 del Codice della strada** disciplina la **circolazione fuori dai centri abitati** prevedendo che **l'ente proprietario della strada** possa, con **ordinanza** motivata e resa nota al pubblico mediante i prescritti segnali:

- a) disporre, per il tempo strettamente necessario, la sospensione della circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti per motivi di incolumità pubblica ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico;
- b) stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade;
- c) **riservare corsie, anche protette, a determinate categorie di veicoli, anche con guida di rotaie, o a veicoli destinati a determinati usi;**
- d) vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli;
- e) prescrivere che i veicoli siano muniti ovvero abbiano a bordo mezzi antisdrucchiolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve o su ghiaccio;
- f) vietare temporaneamente la sosta su strade o tratti di strade per esigenze di carattere tecnico o di pulizia, rendendo noto tale divieto con i prescritti segnali non meno di quarantotto ore prima ed eventualmente con altri mezzi appropriati;

Le ordinanze sono emanate:

- a) per le strade e le autostrade statali, dal capo dell'ufficio periferico dell'A.N.A.S. competente per territorio;
- b) per le strade regionali, dal Presidente della Giunta;
- c) per le strade provinciali, dal Presidente della provincia;
- d) per le strade comunali e le strade vicinali, dal Sindaco.

Per le strade e le autostrade in concessione, i poteri dell'ente proprietario della strada sono esercitati dal concessionario, previa comunicazione dall'ente concedente. In caso di urgenza, i relativi provvedimenti possono essere adottati anche senza la preventiva comunicazione al concedente, che può revocare gli stessi.

Analogamente, **l'articolo 7 del Codice**, relativo alla **circolazione nei centri abitati**, consente ai comuni, con **ordinanza del sindaco**, di:

- a) adottare i provvedimenti (ordinanze del prefetto e dell'ente proprietario della strada) indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4;
- b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti, per le rispettive competenze, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ed il Ministro per i beni culturali e ambientali;
- c) stabilire la precedenza su determinate strade o tratti di strade, ovvero in una determinata intersezione, in relazione alla classificazione di cui all'art. 2, e, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi all'intersezione e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima ;
- d) riservare limitati spazi alla sosta dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, nonché di quelli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, munite del contrassegno speciale, ovvero a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;
- e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;
- f) stabilire, previa deliberazione della Giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti , di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane;
- g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli di categoria N, ai sensi della lettera c) del comma 2 dell'articolo 47, utilizzati per il carico e lo scarico di cose;

h) istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185;

i) riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana.

L'articolo 5 introduce una serie di modifiche che attengono a **procedure di semplificazione**, a **procedimenti sanzionatori** e relative alla **destinazione dei proventi delle sanzioni**.

La **lett. a)** modifica l'**articolo 75 del Codice**, novellando il comma 4, che disciplina le procedure di **collaudo previste per tutti i veicoli già omologati** che siano adibiti a servizio di **Taxi**, di **Noleggio con Conducente (NCC)** e di **linea** per trasporto di persone.

La nuova formulazione **semplifica** le **procedure di collaudo** prevedendo che sia il **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ad individuare, con proprio decreto, i veicoli di tipo omologato che sono soggetti all'ulteriore accertamento dei requisiti di idoneità** dei veicoli, cioè **al collaudo** previsto dal comma 2, anziché tutti come nella formulazione attuale.

Semplificazione dei collaudi per Taxi e NCC

La formulazione attuale del comma 4 prevede obbligatoriamente tale collaudo per tutti i taxi, NCC e autobus di linea già omologati, consistente in una visita del veicolo ed una prova che si esplica presso gli Uffici della Motorizzazione civile o dei Centro Prova autoveicoli e che si sostanzia in un controllo del montaggio del tassametro e dell'insegna Taxi, e nell'applicazione dell'emblema NCC col numero di licenza.

La **lett. b)** modifica l'**articolo 78 del Codice** relativo alle **visite di prova per i veicoli sottoposti a modifiche costruttive e funzionali** e per i **dispositivi di equipaggiamento dei veicoli** (come gli **impianti GPL** o a **gas naturale** ed i **ganci di traino**) che in base alla formulazione attuale del comma 1 sono richieste in ogni caso.

Con la modifica apportata, nell'ottica della **semplificazione**, viene aggiunto un periodo al comma 1 con il quale **si rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti l'individuazione delle tipologie di modifica** alle caratteristiche costruttive e funzionali, **per le quali la visita e prova non sono richieste**.

Con il **medesimo decreto** sono stabilite altresì le modalità e le **procedure per gli accertamenti e l'aggiornamento della carta di circolazione**.

Attualmente vi sono infatti molti casi in cui le visite di prova si riducono ad un mero aggiornamento della carta di circolazione. Per quanto riguarda l'installazione degli impianti GPL o a gas naturale, attualmente, nonostante sia possibile l'installazione di componenti che siano tutti omologati secondo le norme tecniche internazionali, è necessario l'aggiornamento della carta di circolazione subordinato alla visita e alla prova presso la Motorizzazione.

Sempre nell'ottica della semplificazione si prevede altresì che con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti saranno stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole** che sono già approvate in base alle norme tecniche internazionali ECE/ONU secondo il regolamento UNECE R 110, **nonché l'individuazione dei soggetti preposti a tale verifica**.

Si tratta quindi di una semplificazione per le procedure di verifica delle bombole per metano (i dati degli uffici della Motorizzazione evidenziano che nell'anno 2019 dovranno essere verificati circa 500 mila serbatoi GPL installati nel 2009 ed altrettanti veicoli sui quali andrà effettuata la riqualificazione delle bombole per metano).

Semplificazione delle procedure di prova per impianti a gas dei veicoli e ganci di traino

La **lett. c)** modifica anch'essa l'**articolo 93 del Codice**, aggiungendo un nuovo comma 12-bis che consente di fornire il proprio indirizzo di **posta elettronica certificata** al momento dell'immatricolazione del veicolo, o successivamente in occasione della revisione o di qualsiasi aggiornamento dei documenti di circolazione, **per ricevere le notifiche dei provvedimenti previsti dal Codice**. Tale facoltà è prevista nelle more dell'istituzione dell'indice nazionale dei domicili digitali delle persone fisiche, previsto dall'articolo 6-quater del Codice dell'amministrazione digitale (decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82) e nel caso in cui il domicilio digitale non risulti già da pubblici elenchi.

Si prevede che qualora ci si avvalga di tale facoltà, è necessario **comunicare ogni successiva variazione** dell'indirizzo all'Ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. **entro 15 giorni** dalla sua effettuazione. Per chi non ottempera a tale obbligo è prevista la **sanzione amministrativa** a da 85 a 338 euro.

Tali disposizioni **si applicano anche, in quanto compatibili, per i ciclomotori, le macchine agricole e le macchine operatrici**, in particolare nei casi previsti dagli articoli 97 (circolazione dei ciclomotori), 108 (rilascio della carte di circolazione per le macchine agricole), 110 (immatricolazione delle macchine agricole), 111 (revisione delle macchine agricole) e 114 (circolazione su strada delle macchine operatrici).

Notifica dei provvedimenti e documenti del CdS tramite PEC

La **lett. d)** modifica l'**articolo 102 del Codice**, relativo allo **smarrimento o deterioramento della targa**, sostituendo il comma 4, secondo periodo, nel senso di **consentire all'intestatario della carta di circolazione, nell'ipotesi di targa illeggibile, di richiedere il duplicato della targa o delle targhe deteriorate presso un ufficio periferico della motorizzazione**, anche per il tramite di una impresa di consulenza automobilistica di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, con contestuale restituzione della targa o delle targhe deteriorate. La norma attuale prevede invece che in tali casi l'intestatario della carta di circolazione debba richiedere all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri una nuova immatricolazione del veicolo.

Il successivo **comma 3 dell'articolo 5** **rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, la determinazione del costo della duplicazione della targa o delle targhe**.

Duplicato della targa illeggibile o deteriorata

La **lett. e)** modifica l'**articolo 117 del Codice**, in materia di **limitazioni alla guida**, in particolare al comma 2-bis, che prevede attualmente per i **titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio il divieto di guidare autoveicoli** aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t. Nel caso di autoveicoli per il trasporto di persone (fino a otto posti, di categoria M1) si applica un ulteriore **limite di potenza massima pari a 70 kW**. Tali limitazioni non si applicano ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo.

A tale previsioni si aggiunge un periodo in base al quale **tali limitazioni di guida non si applicano inoltre, se al fianco del conducente si trovi, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore**.

La **lett. f)** modifica l'**articolo 120 del Codice**, relativamente alle **comunicazioni riguardanti la mancanza di requisiti morali per conseguire la patente di guida**. In particolare, il comma 5 disciplina la trasmissione tra il Ministero dell'Interno ed il Ministero delle infrastrutture e trasporti, delle informazioni relative alle eventuali inidoneità dei soggetti che richiedano il rilascio della patente di guida. Attualmente gli Uffici della Motorizzazione del MIT fungono da mero tramite tra le Prefetture ed i soggetti richiedenti la patente sia per la comunicazione della presenza di tali condizioni ostative al rilascio della patente (sentenze di condanna e altri provvedimenti giudiziari ostativi) che per i relativi ricorsi. Nell'ottica di **semplificazione di tale procedura**, viene aggiunto infine un periodo al comma 5 in

Ricorso al Ministero dell'Interno contro il mancato rilascio

base al quale il ricorso avverso la comunicazione all'interessato, da parte degli uffici della motorizzazione civile, degli elementi ostativi al rilascio della patente di guida per carenza dei requisiti morali, come accertati dal Ministero dell'interno nell'ambito delle procedure telematiche, va proposto al Ministero dell'interno, anziché al Ministero delle infrastrutture e trasporti.

della patente

La lett. g), modifica l'art. 121 del Codice, relativo all'esame della patente di guida, in particolare al comma 11, consentendo di ripetere per due volte, anziché una volta sola come previsto attualmente, la prova pratica di guida in sede di esame, sempre nel termine di validità dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida (c.d. foglio rosa).

Il successivo comma 4 all'art. 5, rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e Finanze, la determinazione dei diritti e delle tariffe da corrispondere per sostenere tale eventuale terza prova pratica di guida.

La lett. h) modifica l'articolo 122 del Codice, relativo alle esercitazioni di guida, al comma 6, aumentando da 6 a 12 mesi la durata di validità dell'autorizzazione a svolgere esercitazioni di guida per chi ha fatto domanda per sostenere l'esame per la patente di guida ed è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti (il cosiddetto "foglio rosa").

Validità del foglio rosa per 12 mesi

La lett. i) interviene sull'articolo 126-bis del Codice, circa la disciplina delle modalità di comunicazione delle violazioni che comportino perdita di punti della patente.

In particolare con il n. 1) viene modificata la disposizione del comma 2 dell'art. 126-bis, che attualmente prevede l'obbligo del proprietario del veicolo, in caso di mancata identificazione del conducente responsabile della violazione, di comunicare comunque all'organo di polizia, entro sessanta giorni dalla notifica del verbale di contestazione, i dati personali e della patente del conducente medesimo. Tale disposizione viene modificata eliminando tale obbligo di comunicazione qualora il proprietario sia persona fisica e sia il conducente responsabile della violazione ed abbia effettuato la comunicazione tramite PEC (posta elettronica certificata) e prevedendo che in tal caso, a contestazione definita, si proceda alla decurtazione dei punti patente sulla patente dello stesso soggetto.

Eliminazione comunicazione dati conducente per violazioni al Cds da parte di proprietari veicolo

Con la sostituzione del comma 3 dell'art. 126-bis, operata dal n. 2), viene altresì modificata la disciplina della comunicazione della variazione di punteggio della patente, sopprimendo la comunicazione agli interessati da parte dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida e mantenendo unicamente la possibilità di verifica sul Portale dell'Automobilista, con le modalità indicate dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per la motorizzazione del MIT, organo nel cui ambito opera il centro di elaborazione dati che gestisce l'anagrafe nazionale dei conducenti, di cui all'art. 226 del codice.

Verifica dei punti patente solo sul Portale dell'Automobilista

La lett. l) del comma 1, interviene sull'articolo 142 del Codice, al comma 12-quater, in materia di sanzioni riscosse dagli enti locali per infrazioni al codice della strada, comprese quelle relative ai limiti di velocità, prevedendo l'obbligo di ciascun ente locale di pubblicare nel proprio sito internet istituzionale, in formato aperto entro il 31 maggio di ogni anno, la relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza riscossi per violazioni al Codice e gli interventi realizzati a valere su tali risorse. Tale obbligo di pubblicazione si aggiunge a quello, già previsto attualmente, di trasmissione degli stessi dati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno.

Inoltre viene esteso al Ministero dell'interno l'obbligo attualmente previsto per il solo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di pubblicare, entro il 30 giugno di ogni anno, in un'apposita sezione del proprio sito internet, in un formato dati di tipo aperto, come definito dal Codice dell'amministrazione digitale, le relazioni relative alle sanzioni riscosse per violazioni al Codice della strada, che ciascun ente locale è già tenuto a trasmettere sia al Ministero delle infrastrutture che al Ministero dell'Interno in base al medesimo comma 12-quater, primo periodo, dell'art. 142.

Viene infine aggiunto un periodo in base al quale, entro il medesimo termine del 30 giugno, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti presenta, altresì, alle Camere una relazione sullo stato di attuazione di tali norme, nonché delle disposizioni dei commi 12-bis (attribuzione dei proventi delle sanzioni per eccesso di velocità) e 12-ter (relativa destinazione delle somme a interventi di manutenzione e sicurezza stradale) e del comma 4 dell'articolo 208 (destinazione di una quota dei proventi delle sanzioni per violazioni del Codice all'ammodernamento della segnaletica e al potenziamento delle attività di controllo), indicando in un apposito elenco gli enti locali inadempienti agli obblighi e le sanzioni applicate.

Relazione MIT al Parlamento

La lett. m), modifica l'art. 180 del Codice, relativo al possesso dei documenti di circolazione e guida, aggiungendo una nuova lett. a-bis) al comma 1, che introduce l'obbligo del conducente di avere con sé, nel caso siano in corso il trasferimento di proprietà dei veicoli o la costituzione dell'usufrutto o la stipulazione di locazione con facoltà di acquisto (di cui all'articolo 94, comma 1), anche l'estratto dei documenti (carta di circolazione, certificato di idoneità tecnica alla circolazione o certificato di circolazione) o la ricevuta degli stessi (si tratta di documenti previsti dai commi 1 e 2 dell'articolo 92).

I commi 1 e 2 dell'art. 92 prevedono che quando per ragione d'ufficio i documenti di circolazione, la patente di guida e il certificato di abilitazione professionale, ovvero uno degli altri documenti previsti dall'art. 180, vengono consegnati agli uffici che ne hanno curato il rilascio per esigenze inerenti alle loro rispettive attribuzioni, questi ultimi provvedono a fornire, previo accertamento degli adempimenti prescritti, un estratto del documento che sostituisce a tutti gli effetti l'originale per la durata massima di sessanta giorni. La ricevuta rilasciata dalle imprese di consulenza sostituisce il documento ad esse consegnato ovvero l'estratto di cui al comma 1 per trenta giorni dalla data di rilascio, che deve essere riportata lo stesso giorno nel registro giornale tenuto dalle imprese. Queste devono porre a disposizione dell'interessato, entro i predetti trenta giorni, l'estratto di cui al comma 1 ovvero il documento conseguente all'operazione cui si riferisce la ricevuta. Tale ricevuta non è rinnovabile né reiterabile ed è valida per la circolazione nella misura in cui ne sussistano le condizioni.

La lett. n) modifica l'articolo 180 del Codice, avente ad oggetto il possesso dei documenti di circolazione e di guida, intervenendo in merito all'obbligo, previsto dal comma 8, di presentarsi agli uffici di polizia per esibire documenti richiesti e per le relative sanzioni nei casi di violazioni del Codice. Con la riformulazione del comma 8 si stabilisce che non si procede all'irrogazione della sanzione amministrativa qualora, a seguito di contestuale verifica telematica, l'agente di polizia abbia accertato l'esistenza e la validità dei documenti che il conducente non ha esibito.

Si rinvia all'emanazione di un successivo decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri della giustizia, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e per la pubblica amministrazione, da emanare entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, la disciplina delle procedure per la verifica telematica dei documenti obbligatori per la circolazione.

La lett. o) modifica l'articolo 196 del Codice, in materia di non applicazione del principio di solidarietà per le

sanzioni amministrative pecuniarie dei mezzi in leasing senza conducente. Si introduce un nuovo comma 1-bis in base al quale, per le **violazioni punibili con la sanzione amministrativa pecuniaria, risponde esclusivamente il locatario in solido con l'autore della violazione** (ipotesi di locazione di veicoli senza conducente di cui all'articolo 84).

Attualmente il comma 1 prevede che il proprietario del veicolo o, in sua vece, l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio o l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, siano obbligati in solido con l'autore della violazione punibile con la sanzione amministrativa pecuniaria, al pagamento della somma da questi dovuta, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà. Nelle violazioni relative all'intestazione fittizia dei veicoli (articolo 94, comma 4-bis) e in quelle di locazione di veicoli senza conducente di cui all'articolo 84, risponde solidalmente l'intestatario temporaneo del veicolo.

Viene pertanto **eliminato dal comma 1 il riferimento alle ipotesi di leasing** dell'art. 84, ora disciplinate dal comma 1-bis.

Con la lett. p) si modifica l'art. 198 del Codice, in materia di **molteplicità di violazioni che comportino sanzioni pecuniarie**, aggiungendo il comma 1-bis in base al quale, **qualora il trasgressore, con la stessa azione od omissione violi più volte la medesima disposizione e tali violazioni non siano immediatamente contestate**, ovvero non vi sia preavviso della contestazione, **si applica solamente la sanzione prevista per la prima violazione**, rilevata in ordine di tempo, **umentata fino al triplo**, in deroga a quanto prevede attualmente il comma 1.

Attualmente il comma 1 prevede che chi viola, con una azione od omissione, diverse disposizioni che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie, o commetta più violazioni della stessa disposizione, sia soggetto alla sanzione prevista per la violazione più grave aumentata fino al triplo.

Conseguentemente viene introdotto alla **lett. q) il n. 1)**, che modifica l'**articolo 201 del Codice**, al comma 1-bis, lett. d), che prevede attualmente che **nel caso di accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario** del veicolo non sia necessaria la contestazione immediata delle violazioni. A tale previsione si aggiunge un periodo con il quale **si richiede che nei casi di violazione di divieto di sosta vada lasciato sul parabrezza del veicolo un preavviso di violazione che consenta al trasgressore di aderire al pagamento della sanzione in misura ridotta, senza spese di notifica.**

Si rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, la definizione delle procedure atte a dare certezza legale dell'avvenuta apposizione di tale preavviso.

Con la **lett. q), n. 2)** viene modificato l'**articolo 201 del Codice**, al comma 1-bis, che elenca i **casi in cui non è necessaria la contestazione immediata delle violazioni** al codice della strada. La modifica è riferita all'ipotesi della lett. g), di **accesso di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato**, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, e alla circolazione su corsie e sul strade riservate ed **estende tale possibilità alle strade con accesso o transito vietato**. Si prevede poi la possibilità che la rilevazione dell'infrazione sia effettuata attraverso qualsiasi dispositivo che sia omologato, mediante apposito regolamento da adottare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Attualmente invece tale possibilità è limitata ai soli dispositivi previsti dall'articolo 17, comma 133-bis, delle legge n. 127 del 1997 (che rinvia ad un regolamento di delegificazione la disciplina delle procedure per l'autorizzazione all'installazione e l'esercizio degli impianti, poi emanato con D.P.R. 22 giugno 1999, n. 250).

Il successivo **comma 2 dell'articolo 5**, prevede che **nelle more dell'adozione del regolamento**, di cui all'articolo 201, comma 1-bis, lettera g), del codice della strada, qui modificato, **si applichino le disposizioni vigenti** prima dell'entrata in vigore della presente legge.

Il **n. 3) della lett. q)** introduce un nuovo **comma 3-bis all'articolo 201 del Codice**, in materia di **notificazione delle violazioni**, in base al quale, **qualora sia disponibile l'indirizzo di posta elettronica certificata o altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato del proprietario** o di altro obbligato in solido, **alla notificazione si provvede esclusivamente per via telematica** secondo le procedure individuate con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri della giustizia, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e per la pubblica amministrazione, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Solo qualora le procedure di notificazione con tale strumento non siano possibili, si applicano le disposizioni del comma 3 che prevedono la notifica a mezzo degli organi preposti di polizia stradale e degli altri organi a ciò deputati.

La **lett. r)** modifica l'**articolo 203 del Codice**, che disciplina le **modalità di ricorso al Prefetto**: si novellano, rispettivamente con il **n. 1)** e con il **n. 2)**, i commi 1 e 1-bis, introducendo la possibilità di proporre ricorso al Prefetto **inviandolo per via telematica, anche a mezzo posta elettronica certificata o altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato**, sia nel caso di ricorso tramite l'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore (modifica al comma 1), che di ricorso diretto al Prefetto (modifica al comma 1-bis). In entrambi i casi si prevede che siano osservate le modalità previste dall'articolo 65 del Codice dell'amministrazione digitale (decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82), che definisce i requisiti di validità per la presentazione delle istanze e delle dichiarazioni in via telematica alle pubbliche amministrazioni.

La **lett. s)** modifica l'**articolo 204 del Codice**, relativo ai **provvedimenti del Prefetto**. Attualmente **nei casi di ricorso del trasgressore**, il comma 1 prevede che il prefetto, esaminati il verbale e gli atti prodotti dall'ufficio o comando accertatore, nonché il ricorso e i documenti allegati, sentiti gli interessati che ne abbiano fatta richiesta, **se ritiene fondato l'accertamento adottati**, entro centoventi giorni decorrenti dalla data di ricezione degli atti da parte dell'ufficio accertatore, **ordinanza motivata con la quale ingiunge il pagamento di una somma** determinata, nel limite non inferiore al doppio del minimo edittale per ogni singola violazione, secondo i criteri dell'art. 195, comma 2. Tale **limite minimo viene ridotto** dalla norma in commento al **minimo edittale aumentato del 50 per cento**.

L'ingiunzione comprende anche le spese ed è notificata all'autore della violazione ed alle altre persone che sono tenute al pagamento. Ove, invece, non ritenga fondato l'accertamento, il prefetto, nello stesso termine, emette ordinanza motivata di archiviazione degli atti, comunicandola integralmente all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore, il quale ne dà notizia ai ricorrenti.

Con la **lett. t)** viene modificata la norma dell'**art. 207 del Codice** relativa alla mancata corresponsione delle **sanzioni** per sanzioni amministrative per i **veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa EE**. Si aggiunge un **nuovo comma 3-bis** in base al quale la **mancata corresponsione della sanzione amministrativa** dovuta, delle spese di trasporto e custodia **entro novanta giorni dalla notifica del verbale di fermo amministrativo, comporta l'alienazione del veicolo**, secondo la normativa vigente, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2001, n. 189.

La disposizione novellata stabilisce inoltre, che qualora l'Autorità amministrativa o penale disponga la restituzione del veicolo prima di essersi definitivamente pronunciata sull'eventuale procedura di ricorso, la **restituzione avviene solo previo pagamento, a titolo di cauzione, della sanzione amministrativa** dovuta, delle spese di trasporto e di custodia.

Mezzi in leasing: responsabilità del locatario in solido con l'autore della violazione

Notifica delle violazioni esclusivamente in via telematica

Possibilità di ricorso al Prefetto in via telematica

Riduzione della sanzione minima ordinabile dal Prefetto con ingiunzione

Alienazione dei veicoli immatricolati all'estero e con targa EE nel caso di mancato pagamento

Il decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2001, n. 189 ha ad oggetto la semplificazione del procedimento relativo all'alienazione di beni mobili dello Stato e disciplina in particolare la procedura per l'alienazione di tali beni.

Le targhe EE sono quelle attribuite, ai sensi dell'articolo 134 del Codice della strada e secondo quanto previsto dall'articolo 340 del regolamento di attuazione, ad autoveicoli, motoveicoli e rimorchi importati temporaneamente o nuovi di fabbrica acquistati per l'esportazione, che abbiano già adempiuto alle formalità doganali, se prescritte, e appartengano a cittadini italiani residenti all'estero o a stranieri che sono di passaggio. Esse sono rilasciate (unitamente ad una carta di circolazione) per la durata massima di un anno, salvo eventuale proroga.

La **lett. u)** interviene in materia di **destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie** disciplinata dall'**articolo 208 del Codice**.

Si prevede in dettaglio:

1) con la modifica alla lett. a) del comma 2, la **destinazione** della quota dell'80% **dei proventi** delle sanzioni che spettano allo Stato, **anche all'intensificazione dei controlli sulla circolazione stradale** (comma 2, lett. a) dell'art. 208);

Si ricorda in proposito che tale 80% si applica su un totale del 5% dei proventi delle sanzioni, quindi ammonta circa ad un 4% del totale delle sanzioni;

2) con la modifica delle lettere a) e b) del comma 4, **l'eliminazione della riserve di un minimo di un quarto della quota** (che si applica sul 50% dei proventi spettanti alle regioni ed agli enti locali), per gli interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente (comma 4, lett. a) e di un ulteriore minimo di un quarto al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale (comma 4, lett. b);

3) con l'introduzione del nuovo comma 4-bis, **l'esclusione dalla possibilità di partecipare**, nell'anno successivo, **ai bandi per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale per gli enti locali che non ottemperino all'obbligo di rendicontazione delle sanzioni** elevate e delle relative spese;

4) con l'introduzione del nuovo comma 5-ter, **l'obbligo di trasmissione in via telematica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 31 marzo** di ogni anno, da parte dei soggetti che accertano le violazioni, **dei dati relativi all'entità delle sanzioni** comminate nell'anno precedente, per ciascuna tipologia di infrazione e la conseguente **pubblicazione sul sito internet del Ministero, entro il 30 giugno**, dei relativi dati, in modo da permettere la consultazione sulla base di criteri temporali e geografici, determinati a livello comunale, per tipologia di infrazione, di veicolo, di età e sesso.

Destinazione dei proventi delle sanzioni al CdS

e

Sanzioni per gli enti locali che non rendicontino le sanzioni incassate

L'articolo 6 interviene, con la **lett. a) del comma 1**, in materia di circolazione dei veicoli eccezionali e sulle condizioni del **trasporto in condizioni di eccezionalità**, nonché **sui mezzi d'opera**, modificando l'**articolo 10 del Codice**.

Con il **comma 1, lett. a), n. 1)**, si interviene innanzitutto sull'**articolo 10 del Codice**, in particolare sulla **definizione di trasporto in condizioni di eccezionalità**, attualmente contenuta nel comma 2, aggiungendovi il **trasporto effettuato con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile**, che ecceda i limiti di sagoma e di massa previsti dal codice per i veicoli.

Si ricorda che è considerato eccezionale il veicolo che nella propria configurazione di marcia superi, per specifiche esigenze funzionali, i limiti di sagoma o massa stabiliti negli articoli 61 e 62 del Codice. Attualmente, la **nozione di trasporto in condizioni di eccezionalità**, contenuta nel comma 2 dell'art. 10, considera tali due tipologie di trasporto:

a) il trasporto di cose indivisibili che eccedano i limiti di sagoma (fissati nell'art. 61) ma non quelli di massa (fissati nell'art. 62);

b) il trasporto che ecceda sia i limiti di sagoma che di massa di blocchi di pietra naturale, di prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, eseguito con veicoli eccezionali, il quale può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva del veicolo e, nel caso vengano invece superati i limiti di massa ma non di sagoma, può essere effettuato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo; in entrambi i casi la massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate per gli autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate per gli autoveicoli isolati a quattro assi, a 86 tonnellate nel caso di sei assi, a 108 tonnellate nel caso di otto assi, a meno che venga trasportato un unico pezzo indivisibile.

Trasporti eccezionali di cose indivisibili

Con la modifica proposta si riformula la lett. b) del comma 2 dell'articolo 10, ridefinendo la **nozione di trasporto in condizioni di eccezionalità**: si considera come tale quello **effettuato con veicoli eccezionali trasportando una cosa indivisibile che ecceda congiuntamente i limiti di sagoma e di massa, ovvero che per la sua massa ecceda i limiti previsti dall'articolo 62**. La nozione di cosa indivisibile è contenuta nel comma 4.

Inoltre per il **trasporto di blocchi di pietra e degli altri elementi e manufatti** già indicati nell'attuale formulazione della lett. b), quando il trasporto è effettuato per **almeno un carico con veicoli eccezionali**, vengono **modificati i limiti di massa complessiva** confermando il limite di 38 tonnellate per il trasporto su autoveicoli isolati a tre assi e di 48 tonnellate per gli **autoveicoli isolati a quattro o più assi** (per i veicoli isolati non erano previsti più di quattro assi), mentre vengono stabiliti i **nuovi limiti di 72 tonnellate per i complessi di veicoli a cinque assi e di 86 tonnellate** nel caso di complessi di veicoli non solo a sei assi, come già previsto, ma **anche nel caso di complessi di veicoli a più di sei assi per i quali viene pertanto ridotto**, rispetto alla disciplina vigente, **da 108 a 86 tonnellate il limite** massimo. Non vengono pertanto più menzionati i **complessi di veicoli ad otto assi** che rientrano ora nel limite più basso delle 86 tonnellate.

Riduzione dei limiti di massa complessiva

Con il **n. 2 della lett. a)** si introduce al comma 3 dell'articolo 10, che elenca le **tipologie di trasporto in condizioni di eccezionalità**, la **nuova lett. g-ter)** che **aggiunge** il trasporto effettuato con **complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale degli spettacoli viaggianti**.

In materia si ricorda che la IX Commissione ha approvato il 27 settembre 2017 la Risoluzione 7-00931 relativa alla limitazione esistente per la circolazione in autostrada dei veicoli destinati allo spettacolo viaggiante, che impegnava il Governo ad assumere le iniziative di competenza con la massima urgenza al fine di rimuovere gli ostacoli interpretativi e consentire che i mezzi autorizzati potessero continuare a circolare sulle autostrade. In particolare il parco veicolare delle imprese dello spettacolo viaggiante comprende i rimorchi allestiti come carovane-abitazione o per il trasporto di giostre e altre attrazioni, definiti «carrì ordinari non considerati rimorchi» e a tali veicoli sono applicabili, se del caso, le disposizioni di cui all'articolo 10 del codice della strada (trasporti eccezionali). Dal 1986 tali mezzi sono stati dotati di un documento sostitutivo della Carta di circolazione (DGM243), specificatamente previsto dal Regolamento di esecuzione del Codice della strada, che, a seguito di visita e prova, ha concesso loro la

Complessi di veicoli per lo spettacolo viaggiante

circolazione sulla «intera rete nazionale»; nel novembre 2014 il MIT, in risposta ad un quesito dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori (AISCAT), facendo riferimento al punto 7, lettera a), dell'articolo 175 del Codice della strada, il quale stabilisce che sulle carreggiate, sulle rampe, sugli svincoli, sulle aree di servizio o di parcheggio e in ogni altra pertinenza autostradale è vietato trainare veicoli che non siano rimorchi, ha di fatto escluso la possibilità per i mezzi utilizzati negli spettacoli viaggianti di poter circolare sulle autostrade e strade principali.

Inoltre, in conseguenza della modifica apportata dal precedente n. 2 della lettera a), che ha inserito i **complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale degli spettacoli viaggianti tra i trasporti in condizioni di eccezionalità**, con la **lett. a) n. 3), II)**, viene esclusa la **necessità di autorizzazione** per tali veicoli: si modifica a tal fine la lettera b-bis) del comma 6, per includere nei casi di esclusione dall'autorizzazione, la lettera g-quater) relativa appunto ai veicoli ad uso speciale degli spettacoli viaggianti.

Con la successiva **lett. i) dell'art. 6** si modifica l'**articolo 175 del Codice**, al comma 7, lett. a), in materia di **limitazioni alla circolazione** su autostrade e strade extraurbane principali, **estendendo ai veicoli per lo spettacolo viaggianti**, autorizzati con modello DGM243, il **divieto di traino**, attualmente previsto per i veicoli che non siano rimorchi, **sulle rampe, sugli svincoli, sulle aree di servizio o di parcheggio e in ogni altra pertinenza autostradale**.

Con il **n. 3), I, della lett. a)**, viene modificata la norma del **comma 6 dell'art. 10** relativa alle **autorizzazioni per circolazione**, necessarie in generale **per tutti i trasporti eccezionali: viene soppresso l'ultimo periodo** che prevede che non si richieda l'**autorizzazione specifica alla circolazione**, necessaria in generale per i trasporti eccezionali, per i sopracitati **trasporti di pietre, prefabbricati** eccetera, definiti nella lett. b) del comma 2.

Con le modifiche di cui al **n. 4)** ed al **n. 5) della lett. a)**, si sopprime l'ultimo periodo del comma 7 dell'articolo 10, riformulandolo nel successivo **nuovo comma 7-bis all'articolo 10**, il quale prevede che per i **mezzi d'opera** venga richiesta l'autorizzazione alla circolazione se vengono superati i limiti dimensionali dell'articolo 61 o nei casi delle lettere b) e c) del comma 7. La nuova norma prevede quindi che sia **necessaria l'autorizzazione alla circolazione qualora si superino i soli limiti di sagoma, ovvero i mezzi circolino in strade diverse da quelle indicate nell'archivio delle strade transitabili per tali mezzi**, ovvero non sia stato verificato da chi esegue il trasporto che nel percorso non esistano limitazioni di massa segnalate dai cartelli. Si elimina pertanto il riferimento alla possibilità di chiedere l'autorizzazione alla circolazione in eccedenza ai limiti di massa generali del comma 8, in quanto non più possibile in base al **nuovo comma 7-ter**, anch'esso introdotto dal **n. 5)**, con il quale si **dispone il divieto assoluto di circolazione dei mezzi d'opera che eccedano i limiti di massa generali previsti per tali mezzi** dal comma 8 dell'art. 10, ovvero **qualora non sia stato corrisposto l'indennizzo di usura**.

Il comma 7 dell'art. 10 dispone attualmente che non sia necessaria l'autorizzazione alla circolazione dei mezzi d'opera se sono soddisfatte quattro condizioni: che i mezzi d'opera non superino i limiti di massa del comma 8 ed i limiti dimensionali stabiliti dall'articolo 61 (lettera a), che circolino su strade che risultino transitabili per tali mezzi (lettera b), che sia stato verificato che non esistano limiti di massa specifici sul percorso (lettera c) e che sia stato corrisposto l'indennizzo di usura (lettera d). Si prevede poi all'ultimo periodo, che qualora non siano rispettate le condizioni di cui alle lettere a), b) e c) i suddetti mezzi devono viceversa richiedere l'apposita autorizzazione prevista per tutti gli altri trasporti eccezionali.

Si ricorda che l'art. 54 classifica come **mezzi d'opera** i veicoli o complessi di veicoli dotati di particolare attrezzatura per il carico e il trasporto di materiali di impiego o di risulta dell'attività edilizia, stradale, di escavazione mineraria e materiali assimilati ovvero che completano, durante la marcia, il ciclo produttivo di specifici materiali per la costruzione edilizia; tali veicoli o complessi di veicoli attualmente possono essere adibiti a trasporti in eccedenza ai limiti di massa stabiliti nell'art. 62 ma non superiori a quelli di cui all'art. 10, comma 8 (che variano tra le 20 e le 54 tonnellate a seconda degli assi del mezzo).

Conseguentemente alle modifiche sul trasporto eccezionale, si interviene anche, con il **n. 6) della lett. a)**, sul comma 18 dell'art. 10, relativo alle **sanzioni amministrative per la circolazione dei trasporti eccezionali, in caso di circolazione dei mezzi d'opera in violazione delle norme**, cioè in eccedenza rispetto ai limiti di sagoma, nonché, con il **n. 7) ed il n. 8)**, rispettivamente sui successivi commi 21 e 25, relativi alla destinazione di mezzi d'opera al trasporto di cose diverse da quelle previste dalla normativa vigente ed alla continuazione del viaggio in caso di mancanza o violazione dell'autorizzazione (v. anche l'art. 167, co. 11).

In dettaglio, con il **n. 6) della lett. a)**, nel caso di circolazione dei trasporti eccezionali violando i criteri previsti (circolazione senza autorizzazione o violandone le condizioni o superando i limiti dimensionali o di massa) si sopprime il riferimento attuale all'applicazione delle sanzioni nelle ipotesi del comma 7, cioè alla circolazione dei mezzi d'opera in eccedenza rispetto ai limiti di sagoma, aggiungendo, in sua vece, un ultimo periodo al comma 18 in base al quale **è soggetta alla medesima sanzione amministrativa da 779 a 3.143 euro la circolazione dei mezzi d'opera in eccedenza rispetto ai limiti di sagoma senza la prescritta autorizzazione, ovvero in eccedenza rispetto ai limiti di massa indicati nel comma 8, ovvero in eccedenza ai limiti di massa dell'articolo 62, senza che sia stato corrisposto l'indennizzo di usura**.

Il **n. 7)** sostituisce il comma 21 dell'art. 10, che attualmente prevede le **sanzioni amministrative e accessorie** del ritiro della carta di circolazione, fino alla revoca in caso di tre violazioni nel quinquennio, **per chi adibisca mezzi d'opera al trasporto di cose diverse da quelle previste** dall'articolo 54, comma 1, lettera n). La norma viene riformulata facendo **venire meno l'inciso che fa riferimento alla possibilità che tale trasporto di cose diverse possa essere autorizzato**, comunque entro i limiti di cui all'articolo 62, nelle rispettive licenze ed autorizzazioni al trasporto di cose. L'importo della **sanzione** viene fissato da un **minimo di 431 euro ad un massimo di 1.734 euro**, importi che tengono conto del DM giustizia 27 dicembre 2018, che ha aggiornato le misure delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni del codice della Strada per tenere conto dell'adeguamento del costo della vita intervenuto dal 1° gennaio 2019.

Il **n. 8)** sostituisce il comma 25, **eliminando**, in conseguenza delle modifiche introdotte al comma 21, il **potere dell'agente accertatore, nel caso di violazioni del comma 21 (trasporto di cose diverse da quelle previste), di intimare al conducente di non proseguire il viaggio, fino a che non sia munito dell'autorizzazione o non abbia corrisposto l'indennizzo di usura**, ovvero non abbia ottemperato alle norme e alle cautele stabilite nell'autorizzazione. Con la riformulazione del comma 25 tale potere rimane invece per le sole violazioni dei commi 18 (circolazione senza autorizzazione o violandone le condizioni o superando i limiti dimensionali o di massa) e 22. Per queste ultime si **elimina altresì l'obbligo di fare menzione** della non prosecuzione del viaggio **nel verbale di contestazione**. Nell'ipotesi del comma 25 la norma prevede che il veicolo sia condotto in un luogo indicato dal proprietario, al fine di ottemperare al fermo amministrativo e che in caso di inosservanza di tali disposizioni si applichi la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi.

Divieto traino per veicoli spettacolo viaggianti circolazione su rampe, aree di servizio e pertinenze autostradali

Autorizzazione circolazione per trasporti eccezionali pietre, prefabbricati, etc.

Sanzioni per la circolazione senza autorizzazione dei mezzi d'opera con sagoma eccedente

Con la successiva **lett. h) del comma 1** si riformula l'**articolo 167 del Codice**, in particolare il comma 11, relativo

all'applicazione delle **sanzioni** per le **violazioni delle norme di comportamento per i trasporti eccezionali**, introducendo il **riferimento espresso anche alle ipotesi di violazione del limite di massa generale stabilito per i mezzi d'opera** al comma 8 dell'art. 10 e stabilendo che, **in caso venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione**, con applicazione di franchigia del 5 per cento, **nell'ipotesi in cui una nuova autorizzazione non possa essere rilasciata, la continuazione del viaggio è subordinata alla riduzione del carico entro i limiti consentiti**. Viene pertanto meno l'attuale disposizione che prevede che la franchigia del 5 per cento si applichi anche ai trasporti eccezionali e che in tal caso non decada l'autorizzazione.

La **lett. c) n. 1)**, modifica l'**articolo 80 del Codice**, in particolare il **comma 8** relativo alla disciplina della **revisione dei veicoli a motore**, prevedendo che le operazioni di revisione dei veicoli a motore **possano essere svolte** oltre che dagli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **anche da soggetti privati** e per l'esattezza:

Revisioni dei veicoli a motore da parte di privati

- con riferimento ai **veicoli** capaci di contenere al **massimo 16 persone** compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico **fino a 3,5 t**, e i **loro rimorchi** le revisioni possono essere effettuate anche dalle **officine autorizzate** ai sensi dell'articolo 105, comma 3, lettera d) del decreto legislativo n. 112 del 1998 (che prevede che tali imprese siano autorizzate dalle province) aventi specifici requisiti indicati dal comma 9 dell'articolo 80, (anch'esso oggetto di modifica). Le revisioni devono essere effettuate da un **ispettore autorizzato** per la categoria di veicolo in revisione e in possesso dei requisiti previsti dalle disposizioni di recepimento della normativa europea in materia (comma 8, **lettera a) del Codice**);
- con riferimento ai **veicoli a motore con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t**, non destinati al trasporto di persone o di merci pericolose e i **loro rimorchi**, alle revisioni provvedono, oltre ai competenti uffici del dipartimento trasporti terrestri, le **imprese titolari di apposita concessione quinquennale**; i requisiti per l'ottenimento della concessione sono fissati al comma 9-bis del medesimo articolo 80, introdotto sempre dalla medesima proposta (comma 8, **lettera b) del Codice**- vedi *sub*) e devono garantire che i controlli tecnici siano eseguiti da un ispettore autorizzato per la categoria del veicolo in revisione e in possesso dei requisiti previsti dalla normativa nazionale di recepimento delle disposizioni dell'Unione europea di settore.

Si ricorda che il **Decreto MIT protocollo 214 del 19 maggio 2017** di recepimento della Direttiva 2014/45/UE, disciplina le modalità di effettuazione dei controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi circolanti sulle strade pubbliche. Per "**controlli tecnici o revisioni**" si intendono le ispezioni (definite nell'allegato I al decreto ministeriale) finalizzate ad assicurare che un veicolo possa essere utilizzato in condizioni di sicurezza sulle strade pubbliche e sia conforme alle caratteristiche ambientali richieste e obbligatorie. Si ricorda altresì che l'articolo 229 del Codice della Strada prevede che le direttive comunitarie nelle materie disciplinate dal Codice stesso siano recepite con decreti dei Ministri della Repubblica, secondo le competenze loro attribuite.

La **lettera c) n. 2)** sostituisce il comma 9 dell'**articolo 80 del Codice**, al fine di definire i **requisiti** che le **officine autorizzate** alle **revisioni** di cui al comma 8, lettera a) dell'articolo 80 devono possedere. Si prevede in particolare che tali officine debbano possedere i **requisiti tecnici, attrezzature e locali idonei** al corretto esercizio delle attività di verifica e controllo per le revisioni precisati nel regolamento. Inoltre tali imprese devono essere **iscritte in tutte le sezioni del registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione** di cui alla **legge n. 122 del 1992**. Spetta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto definire le dotazioni minime, i requisiti di imparzialità, in accordo alle pertinenti sezioni della normativa internazionale ISO, nonché le modalità tecniche ed amministrative per tali revisioni. I requisiti indicati devono sussistere per tutta la durata dell'autorizzazione.

Requisiti delle officine autorizzate alle revisioni

In base al successivo **comma 2 dell'articolo 6**, tali disposizioni **si applicano anche alle imprese autorizzate prima dell'entrata in vigore della legge**.

L'articolo 2, comma 1, della richiamata **legge n. 122 del 1992** prevedeva l'istituzione del registro presso le Camere di commercio, è stato abrogato dall'art. 15 del D.P.R.n. 558 del 1999, il Regolamento per la disciplina del Registro delle imprese che ha previsto la semplificazione degli adempimenti e degli obblighi di iscrizione nei registri, per cui attualmente è sufficiente la segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) presso il registro delle imprese. L'articolo 1, comma 2, della legge 122/1992, tuttora vigente, prevede che rientrino nell'attività di autoriparazione tutti gli interventi di sostituzione, modificazione e ripristino di qualsiasi componente, anche particolare, dei veicoli e dei complessi di veicoli a motore di cui al comma 1, nonché l'installazione, sugli stessi veicoli e complessi di veicoli a motore, di impianti e componenti fissi. Non rientrano nell'attività di autoriparazione le attività di lavaggio, di rifornimento di carburante, di sostituzione del filtro dell'aria, del filtro dell'olio, dell'olio lubrificante e di altri liquidi lubrificanti o di raffreddamento, che devono in ogni caso essere effettuate nel rispetto delle norme vigenti in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico e di smaltimento dei rifiuti, nonché l'attività di commercio di veicoli. Il comma 3 distingue l'attività di autoriparazione nelle **tre attività** di: **a) meccatronica; b) carrozzeria; c) gommista**.

La **lettera c) n. 3)**, con il **nuovo comma 9-bis**, definisce i **requisiti che devono possedere le imprese titolari di concessione quinquennale** di cui al nuovo comma 8, lettera b) dell'articolo 80. Si dispone che tali imprese debbano possedere i **requisiti tecnici, attrezzature e locali idonei** al corretto esercizio delle attività di verifica e controllo per le revisioni, di cui garantiscono l'imparzialità. Spetta anche in questo caso al **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto** definire le **dotazioni minime**, i requisiti di imparzialità, in accordo alle pertinenti sezioni della normativa internazionale ISO, nonché le modalità tecniche ed amministrative per tali revisioni. I **requisiti** indicati devono **sussistere per tutta la durata della concessione**.

Requisiti delle imprese in concessione quinquennale per le revisioni

Il **n. 4 della lett. c)** novella il **comma 10 dell'articolo 80**, prevedendo che il **Dipartimento per i trasporti terrestri** del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **effettui periodici controlli sulle officine e sulle imprese** di cui al comma 8 nonché **effettui controlli, anche a campione**, sui veicoli sottoposti a revisione presso le stesse officine. I controlli periodici saranno effettuati, con le modalità di cui alla legge 1° dicembre 1986, n. 870, da personale del Dipartimento per i trasporti terrestri, appositamente formato o abilitato. Con un successivo **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** saranno determinate le **modalità dei controlli, dei rimborsi e dei compensi**, anche forfettari in ragione della complessità dei controlli, da riconoscere al personale che esegue l'ispezione, nonché le modalità e gli importi, da porre a carico delle imprese, che dovranno essere versati annualmente ed affluire alle entrate dello Stato con imputazione al capitolo 3566 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Controlli del Ministero sulle officine e le imprese che effettuano le revisioni

La legge n. 870 del 1986 ha disciplinato le competenze ed i servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti e del relativo personale, in concessione del Ministero dei trasporti.

Con il **n. 5 della lett. c)** si novella il **comma 11 dell'art. 80**, in materia di **revoca delle concessioni o delle autorizzazioni per la revisione**, aggiungendo la esplicita previsione che **le concessioni o le autorizzazioni relative ai compiti di revisione siano sospese o revocate in misura proporzionale alla gravità della violazione accertata** nel caso in cui, nel corso dei controlli, si accerti che l'impresa non sia più in possesso delle necessarie attrezzature, oppure che le revisioni siano state effettuate in difformità dalle prescrizioni vigenti. Attualmente la disposizione prevede direttamente la revoca senza prevedere una sospensione graduata in base alla gravità della

Revoca o sospensione delle

violazione. Nella nuova formulazione si stabilisce altresì che le **modalità** di tali sospensioni o revoche saranno **definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**.

Con il **n. 7 della lettera c)** si sostituisce l'ultimo periodo del comma 15 dell'articolo 80 **prevedendo che**, se nell'arco di due anni decorrenti dalla prima vengano rilevate **tre violazioni**, le **imprese** sono soggette **alla sospensione o alla revoca delle autorizzazioni o delle concessioni**, secondo modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

L'attuale formulazione non prevede la possibilità di sospendere la concessione ma **esclusivamente la revoca della medesima**.

Con il **n. 6 della lett. c)** si sostituisce il **comma 13 dell'art. 80** prevedendo che le **imprese di revisione** di cui al comma 8 **rilascino al termine della revisione le certificazioni previste** dai decreti di attuazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'autorità competente, individuata dalla normativa nazionale di recepimento delle disposizioni comunitarie di settore.

Il decreto protocollo 214 del 19 maggio 2017 definisce come autorità competente la Direzione generale della Motorizzazione del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale terrestri del Ministro delle infrastrutture e trasporti.

La formulazione attuale del comma 13 è più dettagliata e prevede che le imprese di revisione di cui al comma 8, entro i termini e con le modalità stabilite con disposizioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, trasmettano all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri la carta di circolazione, la certificazione della revisione effettuata con indicazione delle operazioni di controllo eseguite e degli interventi prescritti effettuati, nonché l'attestazione del pagamento della tariffa da parte dell'utente, al fine della relativa annotazione sulla carta di circolazione cui si dovrà procedere entro e non oltre sessanta giorni dal ricevimento della carta stessa. Effettuato tale adempimento, la carta di circolazione sarà a disposizione presso gli uffici competenti della Dipartimentazione per i trasporti terrestri per il ritiro da parte delle officine, che provvederanno a restituirla all'utente. Fino alla avvenuta annotazione sulla carta di circolazione la certificazione dell'impresa che ha effettuato la revisione sostituisce a tutti gli effetti la carta di circolazione.

Con il **n. 8 della lettera c)** si novella il comma 17 dell'articolo 80, **prevedendo che chiunque alteri o falsifichi la documentazione relativa alle revisioni, di cui al comma 13** è sanzionato col pagamento di una somma di denaro compresa tra **422 e 1697 euro**

L'attuale formulazione prevede che la condotta oggetto di sanzione è la produzione agli organi competenti attestazione di revisione falsa.

Le lettere b), d) ed e) del comma 1, intervengono sugli **articoli 57, 104 e 105 del Codice**, relativi alle **macchine agricole**.

In particolare, con la **lett. b) n. 1)** viene modificata la **definizione di macchine agricole operatrici trainate** contenuta all'**articolo 57 del Codice**, in particolare al comma 2, lett. b), al fine di **estenderla alle macchine destinate al trasporto di prodotti inerenti all'operatività della macchina, nel rispetto delle prescrizioni ADR**, di cui all'art. 168 ove ricorrano (prodotti tossici o pericolosi).

L'articolo 168 del Codice disciplina il trasporto su strada di materiali pericolosi disponendo che ai fini del trasporto su strada sono considerati materiali pericolosi quelli appartenenti alle classi indicate negli allegati all'accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada di merci pericolose, che è stato siglato a Ginevra nel 1957 e ratificato con la legge 12 agosto 1962, n. 1839, e successive modificazioni. Si tratta dell'accordo c.d. ADR (*European Agreement concerning the international carriage of Dangerous goods by Road*) per il quale la direttiva 94/55/CE ne ha resa obbligatoria l'osservanza anche per i trasporti nazionali a partire dal 1997. L'accordo viene aggiornato ogni due anni per tener conto dello sviluppo tecnologico e di nuove esigenze del mondo del trasporto, anche sulla base degli emendamenti apportati alle Raccomandazioni ONU per il trasporto di merci pericolose.

La previsione che le macchine agricole semoventi a ruote pneumatiche o a sistema equivalente, ai fini della circolazione su strada, non devono essere atte a superare, su strada orizzontale, la velocità di 40 km/h (art. 57, co. 3), viene inoltre **estesa alle macchine agricole semoventi a cingoli in gomma, dal n. 2) della lett. b)**.

Sono quindi modificate dalle **lett. d) ed e)** le disposizioni relative ai **limiti di massa delle macchine agricole e il traino di macchine agricole**, disciplinate dagli **articoli 104 e 105 del Codice**.

Le modifiche concernono in dettaglio:

- con la **lett. d, n. 1)** si dispone **l'aumento del limite di massa**, previsto dal comma 3 dell'articolo 104, **da 14 a 20 tonnellate** e da **20 a 24 tonnellate** per le **macchine agricole semoventi**, nel caso in cui il carico unitario medio trasmesso dall'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm² nonchè nel caso di **veicoli a due o più assi** (anzichè a tre o più assi come nella formulazione attuale) in cui la distanza fra due assi contigui non sia inferiore a 1,20 m; *in proposito si segnala un errore di formulazione di tale n. 1) lett. e) del testo unificato, in quanto prevede il passaggio da due assi a tre assi, cosa non possibile in quanto il comma 3 dell'art. 104 del Codice attualmente prevede tre assi, non due;*
- con la **lett. d) n. 2)** si novella il comma 4 dell'articolo 104, relativo alle **modalità di calcolo della massa massima per asse delle macchine agricole**: con la nuova formulazione si stabilisce che la massa massima sull'asse più caricato **non possa superare 10 t per asse non motore e 11,5 t per asse motore**, mentre nella formulazione attuale non si distingue tra assi motore ed assi non motore fissando un limite unico a 10 t., mentre nel caso di due assi contigui a distanza inferiore a 1,20 m non si possono superare le 11 t nel caso di distanza non inferiore a 1,20 m, le 14 t;
- con la **lett. d) n. 3)** si prevede **l'aumento** (novella al comma 6 dell'art. 104) da 16 a **32 tonnellate del limite di massa per le macchine agricole cingolate;**
- con la **lett. e)** si modifica l'**art. 105 del Codice**, al comma 1, prevedendo **l'aumento della lunghezza massima dei convogli formati da macchine agricole semoventi e trainate, da 16,50 a 18 metri**, nonché la contestuale **introduzione di un limite di massa a 44 tonnellate**.

Con la **lett. f) dell'art. 6** si modifica l'**articolo 110 del Codice**, in materia di **immatricolazione di macchine agricole**, introducendo al comma 2 un periodo in base al quale si rende **possibile l'immatricolazione di macchine agricole** - attualmente consentita a nome di colui che dichiara di essere titolare di impresa agricola o forestale ovvero di impresa che effettua lavorazioni agromeccaniche o locazione di macchine agricole, nonché a nome di enti e consorzi pubblici - **anche a nome di commercianti, nonché a nome di colui che si dichiara proprietario del mezzo ma, in tale ultimo caso, limitatamente** alle macchine agricole (escluse quelle operatrici ad un asse) con **massa massima** a pieno carico tecnicamente ammissibile **non superiore a 6 t** e che **rispettino i requisiti per la circolazione** cui all'articolo 57, comma 3 (le macchine agricole semoventi a ruote pneumatiche o a sistema equivalente non devono essere atte a superare, su strada orizzontale, la velocità di 40 km/h e quelle a ruote metalliche, semi pneumatiche o a cingoli metallici, purché muniti di sovrappattini la velocità di 15 km/h), **nonché ai**

concessioni e autorizzazioni alla revisione in proporzione alla gravità delle violazioni

Rilascio della certificazione al termine della revisione

Sanzioni

Trasporto prodotti su macchine agricole operatrici trainate

Nuovi limiti di massa per le macchine agricole e per il traino

Possibilità dei commercianti e dei proprietari del mezzo di immatricolare macchine agricole

rimorchi agricoli (escluse le macchine operatrici) con **massa complessiva non superiore a 6 t.**

La **lettera g)** introduce un nuovo **comma 2-bis all'articolo 110 del Codice della strada, che consente alle reti di imprese** costituite da **imprenditori agricoli**, singoli o associati e **finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, l'immatricolazione a nome della rete di impresa.**

Si richiede che la rete di impresa sia identificata dal codice fiscale, e dal contratto di rete, da cui risulti la sede, la denominazione della rete, il programma di rete e l'individuazione di una impresa quale incaricata ad eseguire le funzioni amministrative attribuite dalla legge alla figura del proprietario del veicolo.

Immatricolazione di macchine agricole a nome di reti di imprese

L'**articolo 7** interviene in materia di veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico.

La **lett. a) n. 1)**, interviene sull'**articolo 60 del Codice, al comma 1**, al fine di **estendere ai ciclomotori e alle macchine agricole d'epoca nonchè di interesse storico, collezionistico, il regime di veicolo atipico** già previsto dal medesimo articolo per i motoveicoli e gli autoveicoli.

Allo stesso scopo, con la **lett. a) n. 2)**, è **esteso alle macchine agricole e ai ciclomotori** quanto previsto dal comma 2 della disposizione che definisce come "veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli cancellati dal P.R.A. perché destinati alla loro **conservazione in musei o locali** pubblici e privati, ai fini della salvaguardia delle originarie caratteristiche tecniche specifiche della casa costruttrice, e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione" prevedendo poi che tali veicoli siano iscritti in apposito elenco presso il Centro storico del Dipartimento per i trasporti terrestri". Viene conseguentemente rinominata, in base al **n. 3) della lett. a)**, la **rubrica** dell'articolo 60 inserendo la **condizione, per tutti i veicoli contemplati dall'articolo, che siano iscritti negli appositi registri.**

Si prevede infine con la **lett. b)**, attraverso l'inserimento del **comma 4-bis** all'articolo 80, che per tali veicoli la **revisione sia effettuata ogni quattro anni.**

Macchine agricole e ciclomotori d'epoca

Revisione quadriennale

Il **comma 2 dell'articolo 7** introduce la **classificazione come veicolo d'interesse storico o collezionistico**, ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di attuazione del Codice della strada (D.p.r. n. 495 del 1992), **delle macchine agricole** la cui data di costruzione sia precedente **di almeno 40 anni** a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione.

Il richiamato **articolo 215 del regolamento di attuazione del Codice** prevede che siano classificati d'interesse storico o collezionistico i motoveicoli e gli autoveicoli iscritti in uno dei **registri ASI, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo** e da questo dotati della certificazione attestante la rispettiva data di costruzione nonché le caratteristiche tecniche. La data di costruzione deve risultare precedente di almeno 20 anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6, i quali subordinano la circolazione alla verifica di talune prescrizioni tecniche indicate in appendice al regolamento e relative ai sistemi di frenatura, segnalazione acustica e visiva, ai tubi di scarico ed agli pneumatici.

Il **comma 2** prevede altresì che le caratteristiche tecniche debbano comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 dell'articolo 215 del regolamento di attuazione del Codice della strada, prevedendo il conseguente adeguamento entro un mese del regolamento esecuzione ed attuazione del Codice della strada.

Il richiamato comma 6 dell'articolo 215 prevede in particolare che per i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico siano anche ammessi sistemi, dispositivi e componenti aventi caratteristiche differenti da quelle prescritte in generale per i motoveicoli e gli autoveicoli dal citato regolamento, a condizione che detti dispositivi ed organi siano stati riconosciuti ammissibili dal Ministero dei trasporti e della navigazione alla data di fabbricazione dei veicoli interessati e purché siano di efficienza equivalente a quella dei sistemi, dispositivi e componenti prescritti in generale per i motoveicoli e gli autoveicoli. Sono ammesse le sporgenze fuori sagoma dei galletti dei mozzi delle ruote a raggi.

Il **comma 3, lett. a)**, **modifica l'articolo 63 della legge n. 342 del 2000**, in materia di **esenzione dalla tassa automobilistica per i veicoli storici**, che prevede, al comma 1, che siano esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche i veicoli ed i motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, a decorrere dall'anno in cui si compie il trentesimo anno dalla loro costruzione. Salvo prova contraria, tali veicoli si considerano costruiti nell'anno di prima immatricolazione in Italia o in altro Stato. Con la modifica apportata, si aggiunge un periodo che specifica che **a tale fine, nei registri dei veicoli di interesse storico e collezionistico**, indicati dall'articolo 60, comma 4, del Codice (ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI) **debbono essere indicati i periodi di produzione dei veicoli.**

Con il nuovo **comma 1-bis dell'art. 63**, sostituito dalla **lett. b) del comma 3**, si **modifica poi la disciplina** introdotta dalla legge di bilancio 2019 (art. 1, comma 1048 della legge n. 145/2018), che ha disposto la **riduzione del 50 per cento della tassa automobilistica per i veicoli con anzianità di immatricolazione compresa tra i 20 e i 29 anni** in possesso del certificato di rilevanza storica.

Il comma 1-bis viene novellato prevedendo, a **decorrere dal 1° gennaio 2019, l'esenzione integrale dalla tassa per gli autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori di particolare interesse storico e collezionistico la cui data di costruzione sia precedente di almeno 20 anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria** in questione, **rimettendo l'individuazione dei veicoli rientranti nell'agevolazione ad una determinazione, da aggiornare annualmente, degli enti abilitati alla compilazione dei registri** previsti dal codice della strada per i veicoli di interesse storico e collezionistico (ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI).

In base al comma 4 dell'articolo 63 del Codice, i veicoli esentati dalla tassa automobilistica di cui al comma 1 restano comunque assoggettati in caso di utilizzazione sulla pubblica strada ad una **tassa di circolazione forfettaria annua** di "lire 50.000 per gli autoveicoli e di lire 20.000 per i motoveicoli". Con la **lett. d) del comma 3** tale **tassa forfettaria viene estesa anche ai veicoli ultraventennali esentati in base al comma 1-bis.**

La **lett. c) del comma 3** interviene **modificando la copertura finanziaria** contenuta nel comma 1-ter dell'articolo 63 citato, anch'essa **prevista dalla legge di bilancio 2019** a copertura dell'esenzione del 50 per cento concessa ai veicoli di età compresa tra i venti ed i ventinove anni, **aumentandola a 4,1 milioni di euro, dai 2,05 milioni previsti in legge di bilancio.**

Il **comma 4** reca la norma di **copertura finanziaria del comma 3**, prevedendo che ai relativi oneri, quantificati in 2,05 milioni di euro annui a decorrere dal 2019, si provvede mediante utilizzo delle risorse del Fondo speciale diparte corrente iscritto nel programma Fondi di riserva e speciali dello stato di previsione del Ministero dell'economia e finanze **per l'anno 2019**, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo ministero.

Requisiti per l'esenzione dalla tassa automobilistica

Tassa forfettaria sostitutiva per i veicoli ultraventennali

L'**articolo 8, comma 1**, prevede l'**esenzione dal pedaggio autostradale**, ai sensi del comma 2 dell'articolo 373 del regolamento attuativo del Codice della strada, che disciplina la materia di pedaggi, per i **veicoli con targa C.R.I.**, per i **veicoli dei servizi di trasporto e soccorso sanitario**, per i **veicoli della protezione civile**, nonché per i veicoli delle **associazioni di volontariato** appartenenti a reti nazionali e degli altri enti del **terzo settore** di natura

non commerciale di cui al decreto legislativo 3 luglio 2017, n.117 (codice del terzo settore), se impegnati nello svolgimento di attività istituzionali, in ogni caso provvisti di apposito contrassegno approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (comma 1). Prevede quindi che il Governo provveda ad apportare le opportune modifiche al citato regolamento entro un mese dall'entrata in vigore della legge.

Il **comma 2** stabilisce che le **società concessionarie siano tenute a dare attuazione alle modifiche** previste dal comma 1.

Il **comma 3** prevede l'**introduzione di una nuova tipologia di stalli di sosta (contrassegnata dal colore rosso) riservata alle autoambulanze**. Anche in tal caso entro un mese dall'entrata in vigore della legge si prevede l'adeguamento dell'articolo 149, comma 3, del regolamento di attuazione del Codice della strada, concernente la delimitazione degli stalli di sosta. Attualmente il regolamento prevede l'esenzione per i veicoli con targa C.R.I., nonché per i veicoli delle associazioni di volontariato e degli organismi similari non aventi scopo di lucro, adibiti al soccorso nell'espletamento del relativo specifico servizio.

Il **comma 4** concerne la **copertura finanziaria** dell'intervento. Gli oneri, quantificati in 80 mila euro per il 2019 e in 300 mila euro, a decorrere dal 2020, sono coperti utilizzando le risorse del Fondo speciale di parte corrente iscritto nel programma Fondi di riserva e speciali dello stato di previsione del Ministero dell'economia e finanze per l'anno 2019, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo ministero.

Stalli di sosta
per le
ambulanze

L'**articolo 9** contiene disposizioni in materia di **poteri degli ausiliari del traffico e della sosta in materia di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta**, inserendo un **nuovo articolo 12-bis al Codice**.

Il **comma 1** prevede in dettaglio che i **comuni** possano, con provvedimento del sindaco, **conferire funzioni di prevenzione e accertamento di tutte le violazioni in materia di sosta, nell'ambito dell'area di sosta regolamentata oggetto di affidamento, aree verdi comprese**, a dipendenti comunali o delle società private e/o pubbliche esercenti la gestione della sosta di superficie regolamentata a pagamento e/o dei parcheggi.

Tali funzioni sono svolte dal **personale, nominativamente designato** in tale funzione con il provvedimento del Sindaco di cui al comma 1, previo accertamento dell'assenza di precedenti o pendenze penali e con l'effettuazione e il superamento di un'adeguata formazione. Il predetto personale è qualificato durante lo svolgimento delle proprie mansioni, **opera come pubblico ufficiale (comma 2)**.

Le citate **funzioni** possono essere conferite **anche al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico locale (comma 3)**. A tale personale sono inoltre conferite le funzioni di prevenzione e accertamento in materia di circolazione, fermata e sosta sulle corsie e strade ove transitano i veicoli adibiti al servizio di linea.

Le disposizioni in materia di poteri degli ausiliari del traffico e della sosta sono oggi contenute nell'articolo 17, commi 132 e 133, della **legge n. 127 del 1997**.

Tali disposizioni stabiliscono che i comuni possano, con provvedimento del sindaco, conferire funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta a dipendenti comunali o delle società di gestione dei parcheggi, **limitatamente alle aree oggetto di concessione**.

Le funzioni di cui al comma 132 sono conferite anche al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone. A tale personale sono inoltre conferite, con le stesse modalità di cui al primo periodo del comma 132, le funzioni di prevenzione e accertamento in materia di circolazione e sosta sulle corsie riservate al trasporto pubblico.

Le disposizioni citate sono state oggetto di una norma di interpretazione autentica, contenuta all'articolo 68 della legge n. 488 del 1999. Tale disposizione ha precisato che quanto previsto dal citato articolo 17, commi 132 e 133 si interpreta nel senso che il conferimento delle funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni, ivi previste, comprende i poteri di contestazione immediata nonché di redazione e sottoscrizione del verbale di accertamento con l'efficacia di cui agli articoli 2699 e 2700 del codice civile (si tratta delle disposizioni in materia di atti pubblici).

L'articolo 68 prevede anche che le funzioni di prevenzione e accertamento previste dai commi 132 e 133 del citato articolo 17 sono svolte solo da personale nominativamente designato dal sindaco previo accertamento dell'assenza di precedenti o pendenze penali, nell'ambito delle categorie indicate dai medesimi commi 132 e 133.

Al citato personale di può essere conferita anche la competenza a disporre la rimozione dei veicoli, nei casi previsti, rispettivamente, dalle lettere b) e c) e dalla lettera d) del comma 2 dell'articolo 158 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ossia: dovunque venga impedito di accedere ad un altro veicolo regolarmente in sosta, oppure lo spostamento di veicoli in sosta (lettera b); in seconda fila, salvo che si tratti di veicoli a due ruote, due ciclomotori a due ruote o due motocicli (lettera c); negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza (lettera d);

La Corte di cassazione è più volte intervenuta sulla materia da ultimo con la sentenza n. 2973 del 2016 che aveva ad oggetto la definizione dei limiti ai poteri di accertamento del personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone. Nella pronuncia la Corte ha ritenuto che al **personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone** non possono essere attribuite le funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione e sosta, se non limitatamente **alle corsie dedicate al trasporto pubblico**, con esclusione della possibilità di estendere l'esercizio di tali poteri all'intero territorio cittadino. Con riferimento ai limiti dei poteri di accertamento da parte del personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone la sentenza 2973 richiama gli orientamenti della precedente sentenza n. 551 del 2009 che, partendo dal presupposto dell'eccezionalità del conferimento a soggetti privati, estranei alla pubblica amministrazione, dei poteri di accertamento, riconosceva "per quanto concerne i soggetti di cui al comma 133 (ossia il personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone ndr), le funzioni di prevenzione e accertamento devono intendersi limitate alla "sosta nelle aree oggetto di concessione", ove ne siano state concesse alle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone, ed "inoltre" alle ipotesi di "circolazione e sosta sulle corsie riservate al trasporto pubblico" attribuite al personale ispettivo delle dette aziende".

La sentenza n. 2973 aderisce a quanto indicato dalla sentenza n. 551 in ragione quindi di un'interpretazione restrittiva del disposto del comma 133 precisando che il comma medesimo "nel prevedere la possibilità di conferimento delle funzioni di cui al precedente comma 132 (accertamento delle violazioni in materia di sosta, limitatamente alle aree oggetto di concessione), chiarisce che le funzioni di prevenzione e di accertamento attengono alla materia della circolazione e sosta sulle corsie riservate al trasporto pubblico, limitando quindi le aree del territorio comunale relativamente alle quali il personale ispettivo è titolare di poteri in esame, non trovando pertanto riscontro nella stessa lettera della legge, la diversa conclusione secondo cui i poteri de quibus sarebbero estesi all'intero territorio comunale (né potendosi opinare diversamente in ragione del tenore di circolari del Ministero dell'Interno, le quali non possono derogare a quanto previsto dalla norma di legge primaria)".

La sentenza n. 2973 fornisce peraltro un'ampia rassegna di pronunciamenti giurisprudenziali precedenti, anche a livello di Corte di Cassazione, che manifestano anche un orientamento diverso rispetto a quello accolto dalla pronuncia del 2016. In particolare la sentenza n. **22676 del 2009** e l'**ordinanza n. 18982 del 2015** avevano ritenuto che il potere di accertamento del personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone si potesse legittimamente estendere all'intero territorio comunale alla stessa stregua del potere conferito, con ordinanza sindacale, ai dipendenti comunali.

Poteri degli
ausiliari del
traffico nelle
aree di sosta
regolamentata e
nelle aree verdi

Oltre a tale obiettivo la proposta di legge precisa i limiti entro i quali i dipendenti delle società di gestione dei parcheggi possono effettuare gli accertamenti delle infrazioni relative alla sosta, anche in tal caso riprendendo un orientamento giurisprudenziale (maturato sin dalla sentenza delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione n. 5261 del 2009 e successivamente più volte confermato) secondo il quale i dipendenti delle società di gestione dei parcheggi hanno potere di accertamento limitatamente alle aree oggetto di concessione e agli spazi necessari alle manovre dei veicoli ivi parcheggiati. In particolare la Corte aveva riconosciuto che le infrazioni sanzionabili riguardavano **"le sole aree adibite al parcheggio a pagamento, seppure commesse nell'area oggetto di concessione, ma solo limitatamente agli spazi distinti con strisce blu"** (citaz. sentenza 2973 del 2016).

Il **comma 4** conferisce al personale indicato dal comma 1 il potere di **contestazione immediata delle violazioni in materia di sosta, in ragione delle funzioni attribuibili ai sensi dei commi 1 e 2**, nonché di **disporre la rimozione dei veicoli** ai sensi dell'articolo 159, **limitatamente agli ambiti oggetto di affidamento** di cui ai commi 1, 2 e 3.

Inoltre al suddetto personale è conferito il **potere di redazione e sottoscrizione del verbale di accertamento** con l'efficacia di cui agli articoli 2699 e 2700 del codice civile.

Attualmente l'**articolo 158** del Codice indica i seguenti **divieti di sosta e di fermata**:

- a) in corrispondenza o in prossimità dei passaggi a livello e sui **binari di linee ferroviarie o tramviarie o così vicino ad essi da intralciarne la marcia**;
- b) nelle gallerie, nei sottovia, sotto i sovrappassaggi, sotto i fornici e i portici, salvo diversa segnalazione;
- c) sui dossi e nelle curve e, fuori dei centri abitati e sulle strade urbane di scorrimento, anche in loro prossimità;
- d) in prossimità e in corrispondenza di segnali stradali verticali e semaforici in modo da occultarne la vista, nonché in corrispondenza dei segnali orizzontali di preselezione e lungo le corsie di canalizzazione;
- e) fuori dei centri abitati, sulla corrispondenza e in prossimità delle aree di intersezione;
- f) **nei centri abitati, sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 m dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione**;
- g) **sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime**;
- h) **sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione**;
- h-bis) **negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici in ricarica.**

La sosta di un veicolo è inoltre vietata:

- a) **allo sbocco dei passi carrabili**;
- b) **dovunque venga impedito di accedere ad un altro veicolo regolarmente in sosta, oppure lo spostamento di veicoli in sosta**;
- c) **in seconda fila**, salvo che si tratti di veicoli a due ruote, due ciclomotori a due ruote o due motocicli;
- d) **negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza**;
- e) **sulle aree destinate al mercato e ai veicoli per il carico e lo scarico di cose, nelle ore stabilite**;
- f) **sulle banchine, salvo diversa segnalazione**;
- g) **negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide di cui all'articolo 188 e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli**;
- h) **nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici**;
- i) nelle aree pedonali urbane;
- l) nelle zone a traffico limitato per i veicoli non autorizzati;
- m) negli spazi asserviti ad impianti o attrezzature destinate a servizi di emergenza o di igiene pubblica indicati dalla apposita segnaletica;
- n) **davanti ai cassonetti dei rifiuti urbani o contenitori analoghi**;
- o) limitatamente alle ore di esercizio, in corrispondenza dei distributori di carburante ubicati sulla sede stradale ed in loro prossimità sino a 5 m prima e dopo le installazioni destinate all'erogazione;
- o-bis) nelle aree riservate ai veicoli per il carico e lo scarico di merci, nelle ore stabilite.

Altre disposizioni sono contenute nell'**articolo 157**, che fissa alcune regole di comportamento in merito alla condotta da tenere:

- in caso di fermata o di sosta il veicolo deve essere collocato il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia.
- Qualora non esista marciapiede rialzato, deve essere lasciato uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, comunque non inferiore ad un metro.
- Durante la sosta, il veicolo deve avere il motore spento;
- Nelle strade urbane a senso unico di marcia la sosta è consentita anche lungo il margine sinistro della carreggiata, purché rimanga spazio sufficiente al transito almeno di una fila di veicoli e comunque non inferiore a 3 m di larghezza;
- Nelle zone di sosta all'uopo predisposte i veicoli devono essere collocati nel modo prescritto dalla segnaletica.
- E' fatto divieto di tenere il motore acceso, durante la sosta del veicolo, allo scopo di mantenere in funzione l'impianto di condizionamento d'aria nel veicolo stesso.

L'articolo 157 disciplina inoltre la sosta a tempo prevedendo che nei luoghi ove la sosta è permessa per un tempo limitato è fatto obbligo ai conducenti di segnalare, in modo chiaramente visibile, l'orario in cui la sosta ha avuto inizio. Ove esista il dispositivo di controllo della durata della sosta è fatto obbligo di porlo in funzione.

Il **comma 5, primo periodo** stabilisce che l'**attività sanzionatoria** di cui al presente articolo, successiva all'emissione dell'obbligatorio preavviso o del verbale da parte del personale e l'organizzazione del relativo servizio, **sono di competenza delle pubbliche amministrazioni** attraverso gli uffici o i comandi a ciò preposti, a cui compete anche **tutta l'attività autorizzativa e di verifica sull'operato**.

La disposizione vigente di cui all'articolo 17, comma 132, della legge del decreto legislativo n.127 del 1997 prevede che "La procedura sanzionatoria amministrativa e l'organizzazione del relativo servizio sono di competenza degli uffici o dei comandi a ciò preposti".

Il **secondo periodo del comma 5** prevede la possibilità che i comuni conferiscano alle società di cui ai commi 1, 2 e 3, la **facoltà di esercitare tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese, gli interessi e le penali**. Le **modalità operative** e gli importi di tali azioni di recupero dovranno essere **oggetto di negoziazione tra il soggetto concedente ed il concessionario**.

Il **comma 6** prevede che ai fini dell'accertamento, nonché per la redazione della documentazione delle violazioni, sia possibile ricorrere all'uso della tecnologia digitale ed a strumenti elettronici e fotografici.

In conseguenza della nuova disciplina, i **commi 7 ed 8** dispongono rispettivamente l'abrogazione delle **norme di**

Contestazione
immediata della
violazione

cui all'articolo 17, commi 132 e 133, della legge n. 127 del 1997 e di cui all'articolo 68 della legge n. 488 del 1999.

L'attuale formulazione del comma 132 dell'articolo 17 è la seguente: "I gestori possono comunque esercitare tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese e le penali".

L'articolo 10, comma 1, dispone la soppressione (rectius: abrogazione) dell'articolo 179, comma 1 del regolamento di attuazione del Codice della strada (d.p.r. 495 del 1992), il quale prevede la possibilità di adottare su tutte le strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione.

Rallentatori di
velocità

Tale modifica si collega a quella apportata dall'articolo 1, lett. h), che introduce all'articolo 42 del Codice, la possibilità adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da elementi di moderazione del traffico. La disciplina viene pertanto **rilegificata**, spostandola dal regolamento di attuazione del Codice, al Codice stesso.

Il **comma 2** dispone infine che il Governo provveda, **entro sei mesi** dall'entrata in vigore della legge, all'**adeguamento delle disposizioni del regolamento di attuazione del Codice della Strada** (D.p.r. n. 495 del 1992) alle disposizioni recate dalla presente legge, anche in conformità alla previsione dell'art. 4, comma 3, della Convenzione ONU del 13 dicembre 2006, sui diritti delle persone con disabilità, ratificata con legge n. 18 del 2009.

Profili attinenti al riparto di competenze tra Stato e regioni

Le disposizioni di modifica del Codice della strada attengono alla sicurezza della circolazione stradale riconducibile, sulla base della giurisprudenza costituzionale (sentenze n. 428/2004 e n. 9/2009), alla materia *ordine pubblico e sicurezza*, ascritta alla **competenza esclusiva statale** (art. 117, comma secondo, lettera h).

Senato: Nota breve n. 119

Camera: nota Questioni regionali n. 53

10 luglio 2019

Camera Servizio Studi
Osservatorio sulla legislazione

osservatorio@camera.it - 066760-3855

 CD_legislazione