

CODICE DELLA STRADA: RAFFORZATA LA DITTATURA DELL'AUTOMOBILE. MENO TUTELE PER CICLISTI E PEDONI

*I numeri relativi alle **vittime della strada** disegnano uno scenario inquietante, **da teatro di guerra**: nel 2022 ci sono stati **3.159 morti e oltre 220mila feriti**. Questo vuol dire **nove morti ogni giorno** per tutti i giorni dell'anno, e circa 600 feriti al giorno.*

***Le morti in strada sono la prima causa di morte tra i giovanissimi** e il 70% degli incidenti avvengono in ambito urbano. Anche per il 2023, purtroppo, i dati della sicurezza stradale confermano che **l'Italia è uno dei Paesi europei con il peggiore tasso di mortalità** e con la minore riduzione degli incidenti mortali. Dietro questi numeri terribili ci sono vite spezzate, famiglie distrutte, sogni e speranze persi per sempre. **Non è più possibile parlare di semplici incidenti** come fossero il frutto di una casualità sfortunata. Nella grandissima maggioranza dei casi si tratta di **scontri, diretta conseguenza di azioni non corrette**.*

*È necessario un **cambiamento radicale** del modo stesso di concepire e vivere le strade urbane ed extraurbane.*

***Roberto Morassut**, intervenendo [durante la discussione generale](#), ha detto: “Abbiamo affrontato questa discussione cercando di introdurre **una filosofia, un punto di vista alternativo** che potesse in qualche maniera affrontare il punto di fondo e cioè il fatto che il **codice della strada non è il codice delle automobili** e che occorre **contrastare la dittatura dell'automobile**, il suo uso eccessivo, il suo uso distorto, il suo uso arrogante nei confronti di altri utenti della rete stradale, che sono fragili, indifesi e alla mercé di mezzi che sono – se usati male – delle armi. (...) Lo spazio pubblico comunitario, le piazze e le strade dove le persone si incontrano sono luoghi costretti, sono luoghi umiliati, perché le nostre città sono cresciute purtroppo, in particolare nel dopoguerra, con un grande dominio della rendita edilizia, che ha naturalmente consumato suolo, che ha impegnato tanto territorio. **Anche le strade, che sono i nervi e le vene di un organismo urbano, sono piccole, spesso sono strette e sono dominate dall'automobile**; noi invece dobbiamo farle diventare sempre più realtà dove queste tracce – le chiamo così – possano essere plurali, dove si possa andare in bicicletta, dove si possa andare a piedi senza pericoli, dove i mezzi pubblici possano transitare – loro sì – aumentando la velocità commerciale”.*

*Purtroppo **questo cambiamento radicale è totalmente assente** dal nuovo codice della strada voluto dal centrodestra.*

*Il Partito democratico si era detto favorevole ad affrontare il tema della sicurezza stradale **con spirito costruttivo**, mettendo al centro la tutela della vita dei cittadini. Perché un tema come questo andava affrontato senza divisioni ideologiche. In quest'ottica il **Pd ha presentato oltre 250 emendamenti in Commissione Trasporti**, e molti in Aula, per tentare di migliorare il testo. **Alcuni emendamenti sono stati accolti, o riformulati** dai relatori,*

come per la sospensione breve immediata della patente per chi guida usando lo smartphone, l'apertura al ricorso ai simulatori di guida, l'apertura alle notifiche digitali immediate delle multe, l'apertura al rafforzamento delle iniziative sulla sicurezza stradale nelle scuole. Ma **nell'insieme il testo è rimasto insufficiente**. Non ha raccolto l'appello dei familiari delle vittime sulla strada a mettere la sicurezza al primo posto, non affronta il grande tema della velocità, della disattenzione e del rispetto delle regole e dei limiti attraverso il ricorso alle nuove tecnologie, non apre alla formazione permanente per consentire a tutte le persone di conoscere e applicare le nuove norme, non introduce dispositivi per salvare le vittime degli angoli ciechi dei mezzi pesanti. Porta invece avanti una assurda crociata contro i poteri dei Sindaci, contro la ciclabilità e la mobilità sostenibile. **Ed è per questo che il Pd ha votato contro.**

Per quanto riguarda la **sospensione breve della patente per l'uso dello smartphone** durante la guida, questa è una **battaglia che il Pd** ha portato avanti in Commissione e in Aula, perché la lotta alla distrazione alla guida è decisiva. Come ha ricordato [Andrea Casu durante la discussione generale](#), "stare 6 o 7 secondi guardando lo schermo, anche a 50 orari, vuol dire fare 100 metri a occhi chiusi. Quindi immaginate a 100 orari, a 150 orari che cosa questo può rappresentare. Ecco, **una persona che uccide mentre sta facendo un video, mentre sta facendo diretta social è un criminale!** Bisogna usare le parole giuste, non è una persona che ha fatto un errore, non è una persona sbadata, è un assassino perché le auto, i mezzi che noi guidiamo, sono mezzi potentissimi e possono determinare la vita e la morte delle persone. (...) Bene quindi che, grazie alla riformulazione di un nostro emendamento e di altri emendamenti presentati da altre forze, sia stata inserita anche la guida con l'utilizzo dello smartphone come una delle ragioni per cui si può procedere alla sospensione breve della patente. Però **restiamo sconcertati dal fatto che nemmeno nella legge delega** si sia colta l'occasione per affrontare quello che abbiamo chiesto in quest'Aula in occasione della votazione dell'omicidio nautico, quello che abbiamo chiesto in quest'Aula con la proposta di legge che abbiamo presentato sul tema, sottoscritta da 20 parlamentari del Partito democratico, quello che abbiamo chiesto in Commissione: **prevedere nell'omicidio stradale un'aggravante per chi uccide una persona mentre sta girando un video o facendo una diretta sui social. Che poi è la stessa cosa che Salvini a parole dice di volere**, lo dice nelle interviste, lo dice nei post e nelle dirette social, poi però quando c'è da approvare una norma a riguardo **in Aula si tira indietro. È un comportamento totalmente incoerente**. Perché di fronte a emendamenti dell'opposizione la risposta, quando c'è l'omicidio stradale e nautico, è 'stiamo lavorando su questo tema sul codice della strada', e poi quando c'è il codice della strada è 'non possiamo occuparcene nel codice della strada'. **Ma quando vogliamo occuparcene per dare un segnale chiaro di fronte a questo comportamento?**".

Il nuovo codice della strada, più che una riforma, appare una vera e propria controriforma: più velocità, meno controlli, meno tutele dai pericoli, meno tutele per i più fragili, più tolleranza per chi ignora i divieti, più punizioni per chi sceglie mezzi meno inquinanti e meno autonomia per i sindaci. Il nuovo codice della strada, infatti, riduce l'azione e l'autonomia dei Comuni, limita i controlli della velocità e diminuisce radicalmente lo sviluppo della mobilità ciclistica, sia con interventi di natura tecnica, come la cancellazione della segnaletica orizzontale, sia frenando la progettualità delle amministrazioni locali nel tracciare nuove piste ciclabili.

La maggior parte delle vittime in città sono pedoni (30%), ciclisti (29%) e motociclisti (11%). Dal governo nessun investimento e nessuna nuova regola per far rispettare i limiti di velocità, principale causa di incidenti mortali in città

Le nuove definizioni riducono e rendono estremamente **generici i requisiti delle piste ciclabili**. Non è più necessaria la definizione della pavimentazione, del marciapiede, né la segnaletica orizzontale per le strade urbane ciclabili. Viene, inoltre, **eliminata la “casa avanzata”**, ossia lo spazio riservato alle biciclette, il posto davanti alla linea di arresto dei veicoli a motore, che permette ai ciclisti di aspettare il verde in una posizione più visibile agli altri veicoli e, nel caso, poter svoltare per primi, rendendo l'incrocio più sicuro e con una minore esposizione diretta alle emissioni per i ciclisti che stanno davanti invece che dietro alle auto. In conformità con le norme europee, il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con una distanza di almeno 1,5 metri. Il nuovo codice, **però, aggiunge “ove le condizioni della strada lo consentano”**. In altre parole non c'è una distanza minima ma tutto è legato a condizioni non ben specificate.

Nelle aree pedonali, i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione non hanno più l'obbligo di dare la precedenza a pedoni e ciclisti ma solo di “prestare particolare attenzione”. Un concetto confuso e vago, soprattutto in caso di controversia post incidente.

Sono state privilegiate **misure che allontanano le città italiane dalle altre città europee**, che favoriscono gli utenti più forti della strada e non tutelano invece i più vulnerabili come pedoni e ciclisti.

Il Pd ha portato avanti un'idea diversa di mobilità, che tenesse insieme sicurezza, tutela dell'ambiente e vivibilità delle città, che tutelasse il trasporto pubblico locale e l'autonomia dei comuni. **Ma la maggioranza di centrodestra non ha voluto sentire ragioni**. È rimasta sorda non solo alle proposte delle opposizioni, ma anche **agli appelli delle associazioni dei familiari delle vittime della strada**, che hanno chiesto al governo di fermarsi, di ragionare di più e meglio sulle norme da approvare. Associazioni che hanno ribattezzato questo nuovo codice della strada come il **codice della strage**, perché non solo non affronta e non riduce le cause delle migliaia di morti ma addirittura **peggiora la situazione**.

Questo testo non solo è **inadeguato**, ancorato all'impostazione del secolo scorso che vedeva l'automobile centrale, **ma rafforza la dittatura delle automobili** sulle strade e non riconosce le opportunità che arrivano dalla tecnologia per potenziare la sicurezza. E questo a discapito di tutti gli altri soggetti, a discapito dei pedoni (**48 pedoni investiti ogni giorno in Italia**), a discapito dei ciclisti (**200 ciclisti uccisi ogni anno in Italia**), a discapito del trasporto pubblico locale.

Era difficile immaginare un risultato che contraddicesse a tal punto le sue stesse premesse.

La destra ha bocciato, tra gli altri, gli emendamenti del Pd che prevedevano dispositivi obbligatori sugli **angoli ciechi dei mezzi pesanti**. Una norma per combattere una delle principali cause di morte sulla strada.

Il Pd ha chiesto insistentemente, in Commissione e in Aula, che la riforma mettesse al centro del progetto la persona e il suo diritto a scegliere una mobilità dolce e sostenibile, garantendo opportunità di spostamento diverse dal traffico, dal caos e dall'inquinamento.

La destra ha preferito rispondere con **piccole misure spot su uso di alcool e stupefacenti**, misure parziali e non risolutive, per poi scegliere la strada di ridurre le limitazioni, ridurre i

controlli, ridurre le multe per i veicoli a motore. Aumentando, così, pericoli e insicurezza per tutti.

Non solo, ma da parte di Salvini è stata lanciata **una vera e propria crociata contro l'autonomia dei comuni**, togliendo loro la possibilità di creare le Zone a traffico limitato, le piste ciclabili e le **Zone 30 (o Città 30)**, che non significa che non si possono superare i 30 km/h in tutte le vie della città ma che nelle parti centrali, o dove c'è una maggiore incidenza di pedoni e utenti fragili, il limite deve essere più basso per tutelarli, e più alto dove possibile.

I presunti campioni del federalismo e dell'autonomia, alla prova dei fatti, si rivelano i più accentratori.

L'esempio di Bologna, invece, sta dando ottimi risultati, e nelle prime settimane con Città 30 c'è stata una riduzione di morti, scontri e feriti pari a quella che abbiamo avuto in Italia negli ultimi 10 anni. In sette settimane di Città 30 a Bologna si sono registrate 60 persone ferite in meno, **circa il 18% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente**; un 15% in meno di pedoni investiti e un aumento del 30% dell'utilizzo della bicicletta.

Nell'esprimere il **voto contrario del Partito democratico**, **Anthony Barbagallo** [ha dichiarato](#): "Il nuovo codice della strada è **una norma spot**, lacunosa e contraddittoria. Ci sarebbe piaciuto, signor Presidente, poterci confrontare con l'impegnatissimo **Ministro Salvini** in quest'Aula, invece constatiamo che, nel lungo iter parlamentare, **non ha trovato neanche un attimo per fare una fugace comparsa**. (...) Il nuovo codice della strada **non coglie le sfide della mobilità sostenibile**. Nessuna distinzione tra strade urbane ed extraurbane e nessuna distinzione tra monopattini privati e monopattini a noleggio, con una disposizione normativa che manderà sul lastrico 2.400 famiglie e uno dei settori in crescita esponenziale nel nostro Paese. **Nessun incentivo per migliorare il trasporto pubblico locale**, le aree pedonali, lo sharing in genere. La mobilità sostenibile bollata come il nuovo nemico del governo. **Investendo sulla mobilità sostenibile si riduce il numero di auto in circolazione, la quantità di emissioni, il numero di scontri**: un corollario banale e logico per tutti, tranne per questo governo che, di fronte a questa sfida, decide di fuggire".

Per ulteriori approfondimenti si rinvia ai lavori parlamentari del disegno di legge "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" [AC 1435-A](#) e delle abbinata proposte di legge: Brambilla; Gusmeroli ed altri; Comaroli ed altri; Vinci; Vinci; Berruto ed altri; Mule'; De Luca; Consiglio regionale della Lombardia; Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro; Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro; Care'; Santillo ed altri; Consiglio regionale del Veneto; Consiglio regionale del Veneto; Iaria ed altri; Rosato; Mascaretti ed altri; Consiglio regionale della Puglia; Deidda ed altri; Morassut ed altri; Rosato; Cherchi; Consiglio regionale del Veneto; Gianassi ed altri ([AC 41-96-195-411-412-526-529-578-634-684-686-697-718-865-874-892-985-1030-1218-1258-1265-1303-1398-1413-1483](#)) e ai relativi dossier dei Servizi Studi della Camera e del Senato.

Assegnato alla IX Commissione Trasporti.

Si segnala la [discussione sugli ordini del giorno](#) della seduta del 26 marzo 2024

SINTESI ARTIOLATO

MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA IN MATERIA DI GUIDA IN STATO DI EBBREZZA (ART. 1, COM. 1, A)

L'art. 1 reca modifiche agli artt. 186 e 187 del codice della strada, **innovando la disciplina sanzionatoria per la guida in stato di ebbrezza** e per quella successiva all'**assunzione di stupefacenti**.

Si compone di **due commi**, che apportano modifiche rispettivamente **agli articoli 186 e 187 del codice della strada** e agli articoli **589-bis e 590-bis del codice penale**.

L'art. 1, **comma 1, lettera a)**, **aggiunge** all'art. 186 due nuovi commi: il 9-ter e il 9-quater.

- a) Il nuovo **comma 9-ter** stabilisce che **sulla patente** del conducente a **carico del quale siano accertate le violazioni** che costituiscono reato siano apposti i **codici unionali 68 "LIMITAZIONE DELL'USO – Niente alcool"** e **69 "LIMITAZIONE DELL'USO – Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock** conformemente alla norma EN 50436".

In pratica, **tali codici** sono volti a indicare che quel conducente, rispettivamente, non può più bere prima di mettersi alla guida (cod. 68); oppure può guidare solo veicoli dotati di uno speciale dispositivo – detto alcolock – tale per cui, il guidatore, prima di accendere la macchina, deve soffiare nell'apparecchio. Se viene rilevato un tasso alcolemico nel fiato, la macchina non parte (cod. 69). **I codici sono apposti dal prefetto**, il quale – preso atto delle condanne – dispone la revisione della patente di guida, ai sensi dell'articolo 128, e provvede ai conseguenti adempimenti.

L'indicazione di questi codici resta sulla patente per:

- **2 anni** per il caso della contravvenzione più lieve (0,8 – 1,5 grammi per litro);
- **3 anni** per il caso della contravvenzione più grave (sopra i 1,5 grammi per litro);
- **un tempo maggiore se** lo decide la commissione medica competente per i rinnovi della patente, ai sensi dell'art. 119 del codice della strada.

- b) Il nuovo **comma 9-quater** prevede **due aggravamenti** di pena.

- al primo periodo, è stabilito che le sanzioni di cui all'art. 186, comma 2, lett. a) b) c) siano tutte **aumentate di un terzo se** la violazione è commessa da chi ha già l'indicazione dei citati codici sulla patente;
- al secondo periodo, è stabilito che le sanzioni di cui all'art. 186, comma 2, lett. a) b) c), siano **raddoppiate se** il conducente manomette o rimuove l'alcolock o i relativi sigilli.

MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA RIGUARDO GUIDA DOPO L'ASSUNZIONE DI SOSTANZE STUPEFACENTI O PSICOTROPE (ART. 1, COM. 1, B)

L'art. 1, comma 1, lett. b) reca modifiche all'art. 187 del codice della strada, innovando la disciplina sanzionatoria **per la guida successiva all'assunzione di stupefacenti**.

Tra le principali modifiche c'è la riformulazione del fatto-reato, mediante la soppressione del riferimento allo stato di alterazione psico-fisica e la tipizzazione della guida "dopo" aver assunto sostanze stupefacenti. **In pratica, al nesso causale è sostituito un nesso meramente cronologico.** L'obiettivo della modifica è di **superare le difficoltà applicative** dovute alla dimostrazione del nesso eziologico tra assunzione della sostanza ed effetto di alterazione. Al comma 2-*bis* si introduce la possibilità che il controllo in seconda battuta del conducente non sia limitato alla mucosa del cavo orale ma **comprenda anche la saliva.**

Sempre in coerenza con la soppressione della nozione di alterazione psico-fisica, viene modificato anche il comma 5-*bis* dell'art. 187, nel senso che **il divieto di proseguire il tragitto può essere impartito dalla polizia stradale anche solo sulla base dei primi e preliminari controlli,** ove l'esito di quelli successivi non sia ancora disponibile. Il veicolo è quindi fatto trasportare da terze persone al luogo indicato dal conducente o presso l'autorimessa più vicina.

Il prefetto ordina in ogni caso che il conducente si sottoponga **entro 60 giorni a visita medica** e dispone **la sospensione, in via cautelare, della patente** fino all'esito dell'esame di revisione.

MODIFICHE AL CODICE PENALE (ART. 1, COM. 2)

L'art. 1 – al comma 2 – reca **modifiche di coordinamento** con il codice penale, in tema di **omicidio stradale e nautico** e lesioni stradali e nautiche.

ABBANDONO DI ANIMALI (ART. 2)

L'art. 2 reca modifiche al codice penale. Viene innanzitutto **novellato l'art. 727 in tema di abbandono di animali,** prevedendo al verificarsi di determinate circostanze un **inasprimento sanzionatorio.**

In secondo luogo, vengono **modificati altresì gli artt. 589-bis e 590-bis,** per i casi in cui i fatti siano ricollegati a **un incidente stradale,** che abbia cagionato la morte o lesioni personali, **provocato da animali domestici abbandonati** su strada o nelle relative pertinenze.

ALCOLOCK (ART. 3)

L'art. 3 modifica l'art. 125 del codice della strada, introducendo nel nostro ordinamento la **disciplina dello strumento dell'alcolock.** L'art. 125 del codice della strada regola alcune condizioni cui è subordinato il rilascio della patente di guida.

L'art. 3 aggiunge due nuovi commi: il 3-ter e il 3-quater.

- **Il comma 3-ter si riferisce ai guidatori sulla cui patente** rilasciata in Italia siano **apposti i codici unionali 68** ("LIMITAZIONI DELL'USO – Niente alcool") e **69** ("LIMITAZIONI DELL'USO – Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock) e stabilisce che essi **possono circolare sul territorio nazionale** con veicoli a motore delle categorie internazionali M o N5 **a condizione che su di essi risulti installato,** a proprie spese e funzionante, **il c.d. alcolock.** Si tratta di un dispositivo che impedisce l'avviamento del motore laddove sia riscontrato al guidatore un tasso alcolemico superiore a zero.

- **Il comma 3-quater** stabilisce che il titolare di patente di guida recante i codici unionali 68 e 69 che circoli su strada **violando le prescrizioni imposte** in tali casi, è soggetto alle **sanzioni** di cui ai commi 3 e 5 dell'articolo 125, cioè:
 - la sanzione amministrativa del pagamento di una somma **da 158 a 638 euro**,
 - la sanzione amministrativa accessoria della **sospensione della patente da uno a sei mesi**.

Tali **sanzioni sono raddoppiate se** il titolare di patente italiana recante i predetti codici circola sul territorio nazionale alla guida di un veicolo a motore **sprovvisto del dispositivo di blocco c.d. alcolock**, ovvero con dispositivo **alterato, manomesso**, non funzionante o per il quale siano stati rimossi i prescritti sigilli apposti al momento dell'installazione.

SOSPENSIONE BREVE DELLA PATENTE E INASPRIMENTO DELL'APPARATO SANZIONATORIO IN FUNZIONE DI SICUREZZA (ART. 4, COM. 1 E 2)

L'art. 4 modifica in senso di **maggior rigore il sistema della penalizzazione del punteggio sulla patente**. In sintesi, esso introduce – in aggiunta alla graduale diminuzione dei punti a disposizione – l'istituto della **sospensione breve** della patente di guida.

SOSPENSIONE BREVE DELLA PATENTE E INASPRIMENTO DELL'APPARATO SANZIONATORIO IN FUNZIONE DI SICUREZZA (ART. 4, COM. 3)

L'art. 4, comma 3, reca modifiche ad alcune disposizioni del codice della strada, volte a **inasprire il quadro sanzionatorio per l'eccesso di velocità e per l'uso di telefoni al volante**.

Il comma 3 dell'art. 4 modifica, **inasprendole, le sanzioni** previste agli articoli:

- 142, comma 8, attinente a chi supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità;
- 173, comma 3-*bis*, relativamente a **chi fa uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone**, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante **ovvero fa uso di cuffie sonore**.

PROMOZIONE DELL'ATTIVITÀ FORMATIVA NELLE SCUOLE (ART. 5)

L'art. 5 aggiunge il comma 2-*ter* all'articolo 230 del codice della strada, prevedendo l'attribuzione, a coloro che **partecipano a corsi extracurricolari di educazione stradale** organizzati da istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado, statali e paritarie e dalle autoscuole, del **credito di due punti all'atto di rilascio delle patenti AM, A1, B1, A2, B, BE, C1, C1E**. L'articolo in questione demanda, inoltre, ad un decreto del ministero dell'Istruzione e del merito, adottato di concerto con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ed il ministero dell'Interno, **l'individuazione dei soggetti formatori** fra gli enti, anche privati, e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale, nonché la definizione delle modalità di svolgimento delle attività extracurricolari.

ISTITUZIONE DEL REGISTRO DELLE AGENZIE TELEMATICHE PER LE IMPRESE DI CONSULENZA AUTOMOBILISTICA (ART. 6)

L'art. 6, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, prevede l'istituzione del **registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza automobilistica**. Alla istituzione e alla gestione del registro si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili, senza nuovo o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

LIMITAZIONI PER I NEOPATENTATI (ART. 7)

L'art. 7 estende **da uno a tre anni la durata del divieto di guida** imposto ai neopatentati relativamente agli autoveicoli aventi una potenza specifica.

In particolare, l'articolo in esame – anche a seguito di un emendamento approvato in sede referente – **al comma 1** modifica l'articolo 117, comma 2-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (codice della strada), in materia di **limitazioni per i neopatentati**, al fine di **estendere da uno a tre anni** la durata del divieto di guida imposto ai neopatentati, titolari di patente di guida di categoria B, relativamente **agli autoveicoli** aventi le seguenti caratteristiche:

- veicoli **superiori a 75 chilowatt** per tonnellata;
- veicoli M1 (anche elettrici o ibridi) superiori a 105 chilowatt per tonnellata;

Ne deriva, pertanto, un innalzamento, rispetto alla normativa attuale, rispettivamente, di 20 e 35 kW/t **sul primo anno**; viene viceversa introdotta **una restrizione per i due anni successivi** al primo.

ESERCITAZIONI DI GUIDA (ART. 8)

L'art. 8, inserito nel corso dell'esame in sede referente, introduce alcuni **ulteriori obblighi relativi alle esercitazioni alla guida** di coloro che aspirano al conseguimento della patente.

DISPOSIZIONI SUI CONDUCENTI DI VEICOLI ADIBITI A TRASPORTO DI PERSONE (ART. 9)

L'art. 9 reca modifiche al decreto legislativo n. 286 del 2005 concernente la **liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore**. Questo articolo – aggiunto in sede referente – apporta modifiche all'art. 18, terzo comma, del suddetto decreto, che fissa **i limiti d'età e i requisiti richiesti** per la guida di veicoli adibiti al trasporto di persone.

La novella introduce, in presenza di determinati requisiti, **un abbassamento dei limiti d'età** contemplati dalla norma, prevedendo nello specifico la riduzione dell'età:

- **da 21 a 18 anni** per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di patente di guida D e DE, per servizi di linea con percorrenza non superiore a 50 chilometri;
- **da 21 a 18 anni** per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di patente di guida D1 e D1E;
- **da 21 a 20 anni** per guidare, senza ulteriori specificazioni o limiti, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di patente di guida D e DE.

In tutte e tre le circostanze è richiesto che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente (CQC) conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame.

ACCERTAMENTO DELLE VIOLAZIONI CON DISPOSITIVI DI CONTROLLO AUTOMATICO (ART. 10)

L'art. 10 apporta modifiche alla regolamentazione dell'accertamento delle violazioni con **dispositivi di controllo automatico** integrando il contenuto degli articoli 45, 142, 193, 198 e 201 del codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992).

VIOLAZIONI DELLA VELOCITÀ DI NAVIGAZIONE (ART. 11)

L'art. 11, introdotto durante l'esame in sede referente, **disciplina le modalità di accertamento dell'inosservanza dei limiti di velocità** nelle vie d'acqua della città di Venezia.

CAMPAGNE DI RICHIAMO (ART. 12)

L'art. 12, introdotto in sede referente, **disciplina le campagne obbligatorie di richiamo di sicurezza da parte dei costruttori degli autoveicoli, dei veicoli commerciali e dei relativi rimorchi e prevede l'istituzione di un apposito elenco telematico presso la Motorizzazione** civile nel quale devono essere iscritti i veicoli per i quali le modifiche correttive non sono state ancora effettuate dopo 24 mesi dalla campagna di richiamo.

Sono previste **sanzioni amministrative per chiunque circoli** con un veicolo presente nell'elenco telematico.

MOTORIZZAZIONE E CONTROLLO SULLE OFFICINE CONCESSIONARIE DEL SERVIZIO DI REVISIONE DEI VEICOLI A MOTORE (ART. 13)

L'art. 13, introdotto in sede referente, prevede una **nuova disciplina dei compensi da riconoscere al personale della motorizzazione** civile per le operazioni svolte e la estende a ulteriori tipologie di operazioni.

L'articolo apporta due ordini di modifiche: **la prima** relativa ai compensi per i servizi resi dalla Motorizzazione civile, **la seconda** relativa alla **disciplina delle officine** concessionarie per le operazioni di revisione veicoli.

MODIFICHE IN MATERIA DI MONOPATTINI E ALTRI DISPOSITIVI (ART. 14)

L'art. 14 introduce **nuove disposizioni sui monopattini** e sui dispositivi di micromobilità elettrica similari (monoruota, segway e hoverboard).

Salvo quanto esposto infra nel testo, le principali novità introdotte sono:

- il **contrassegno** per tutti i monopattini;
- **obbligo del casco** per tutti i conducenti di monopattini;
- **divieto di uscire** dai centri urbani;

- **assicurazione obbligatoria** per la responsabilità civile.

L'art. 14 reca una **vasta risistemazione della materia della circolazione dei monopattini**, con ciò intervenendo sul tessuto normativo costituito dall'art. 1, commi 75 e seguenti della legge di bilancio per il 2020 (n. 160 del 2019). Una cospicua novella di quelle disposizioni era peraltro già intervenuta con il decreto-legge n. 121 del 2021.

CICLABILITÀ (ART. 15)

L'art. 15 reca una serie di **disposizioni inerenti alla circolazione delle biciclette**, principalmente mediante la modifica:

- di alcune definizioni legislative;
- dei poteri dei comuni;
- della disciplina del sorpasso.

Si compone di due commi. Il comma 1 si declina in lettere e numeri che portano una pluralità di novelle al codice della strada inerenti alla disciplina delle biciclette (nelle definizioni del medesimo codice: velocipedi).

Nel dettaglio, tra le altre:

- nelle definizioni di cui all'art. 2, comma 3, del codice della strada la lett. *E-bis*, già recante: "Strada urbana ciclabile: strada urbana a unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi" ora porta: **Strada urbana ciclabile**: strada urbana a unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi". In sostanza, **la definizione si dilata** perché vengono meno i necessari requisiti della pavimentazione e del marciapiede nonché la segnaletica orizzontale;
- nelle definizioni di cui all'art. 3, comma 1:
 - **il n. 7-bis** già recante "Casa avanzata: **linea di arresto** per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli" **viene abrogato**;
 - **il n. 12-bis** viene completamente sostituito in senso assai più sintetico e ora reca: "**Corsia ciclabile**: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade urbane anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile";
 - **il n. 12-ter** viene interamente sostituito con il seguente: "**Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile**: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane precedentemente a senso unico di marcia, idonea a consentire la circolazione dei velocipedi in senso opposto". Anche in questo caso si tratta di una definizione più sintetica, volta a semplificare l'apparato dei requisiti definitori;
 - **al n. 53-bis**, viene apportata una modifica tale per cui sono considerati **utenti della strada vulnerabili anche i conducenti di ciclomotori e motocicli**.
 - **dopo il n. 54** è aggiunto il seguente: *54-bis*: **Zona Ciclabile**: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione con priorità per i velocipedi, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine;

- **dopo il n. 55** è aggiunto il seguente: *55-bis*: **Zona di Attestamento Ciclabile**: tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinata all'accumulo e alle manovre dei velocipedi in attesa di via libera.

CIRCOLAZIONE DEI MOTOCICLI SU AUTOSTRADE E STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI (ART. 16)

L'art. 16 reca modifiche all'articolo 175, secondo comma, del codice della strada introducendo una **deroga al divieto di circolazione sulle autostrade**, sulle strade extraurbane principali e sulle altre strade di cui al primo comma (art. 175), **per alcune tipologie di motocicli**, se condotti da un soggetto di maggiore età.

PASSAGGI A LIVELLO (ART. 17)

L'art. 17 concerne **modifiche alle norme di comportamento in prossimità** dei passaggi a livello ferroviari, principalmente all'art. 147 del codice della strada.

ATTRAVERSAMENTO PERSONE CON DISABILITÀ VISIVA (ART. 18)

L'art. 18 prevede misure per **facilitare l'attraversamento pedonale delle persone con disabilità visiva**. In dettaglio, l'articolo 18 (introdotto in sede referente) modifica l'art. 41, comma 5, primo periodo del codice della strada prevedendo che, al fine di **agevolare la mobilità delle persone con disabilità visiva**, gli attraversamenti pedonali semaforizzati possano essere dotati di **segnalazioni acustiche** di indicazione dello stato di accensione delle luci, nonché di guide tattili a pavimento idonee all'individuazione dei pali di sostegno delle lanterne semaforiche.

MODIFICHE IN MATERIA DI SICUREZZA DELLE GALLERIE FERROVIARIE (ART. 19)

L'art. 19, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, reca alcune disposizioni volte a **potenziare le misure per garantire la sicurezza nelle gallerie ferroviarie**.

In particolare l'articolo in questione prevede che, **in caso di incidente**, i gestori nell'ambito delle risorse disponibili per la gestione e la manutenzione della rete, senza nuovi oneri a carico della finanza pubblica, assicurano, con oneri a proprio carico, **l'accessibilità in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco alle gallerie** di lunghezza superiore a 1.000 metri, mediante la predisposizione di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche e idonee. A tal fine, sulla base dell'analisi e della ricognizione delle specifiche situazioni territoriali, i gestori predispongono, in collaborazione con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, il programma annuale recante le modalità operative di accesso in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco. Di tali programmi i gestori informano annualmente il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

MODIFICHE DELLE NORME DI COMPORTAMENTO A TUTELA DELLA SICUREZZA DELLE PERSONE ESPOSTE AL TRAFFICO (ART. 20)

L'art. 20, in materia di modifica di norme di comportamento a **tutela delle persone esposte al traffico**, novella la disciplina del previgente Codice della strada di cui al decreto legislativo

n. 285 del 1992. In particolare, l'articolo introduce quale misura di regolazione della circolazione stradale, **un nuovo sistema di rallentamento del flusso veicolare** (cosiddetta **safety car**). L'articolo dispone altresì il divieto di superamento, in determinati casi, dei veicoli di polizia e di soggetti autorizzati preposti a garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione sotto pena di sanzioni amministrative.

MODALITÀ D'USO DEI PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE (ART. 21)

L'art. 21, modificando l'articolo 41 del codice della strada, introduce i commi 19-*bis*, 19-*ter* e 19-*quater*, al fine di **rendere attuabile l'uso dei segnali luminosi** e dei segnali a messaggio variabile con valore prescrittivo quando recano indicazioni di pericolo e di prescrizione.

MISURE PER CONTRASTARE IL FENOMENO DEL CONTROMANO, OBBLIGO DI DESTRA RIGOROSA PER I MEZZI PESANTI E DIVIETO DI OCCUPAZIONE DELLA SEDE STRADALE (ART. 22)

L'art. 22, comma 1 dispone che, **al fine di contrastare il fenomeno del contromano**, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti dovrà **adottare un decreto che definisca le caratteristiche, le modalità ed i tempi di attuazione della segnaletica** obbligatoria da installare nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di **possibile imbocco in contromano**.

Il comma 3 aggiunge un secondo periodo all'art. 176, comma 9, del Codice della strada, il quale prevede che **nei tratti autostradali nei quali vige il divieto di sorpasso**, i conducenti per cui vale il predetto divieto, debbano impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata, a prescindere dal numero di corsie di cui la stessa si compone. Il comma 4, infine, apporta modifiche all'art. 20 del codice della strada, per **introdurre l'ipotesi del "pregiudizio della sicurezza stradale"** fra le condizioni che possono comportare il diniego del rilascio dell'autorizzazione per l'occupazione della sede stradale nelle zone di rilevanza storico-ambientale.

DISCIPLINA DELLA SOSTA (ARTICOLO 23)

L'art. 23 concerne modifiche alle norme inerenti alla **sosta dei veicoli**. Modifica alcuni articoli del codice della strada con riferimento alla sosta dei veicoli e principalmente all'art. 7, che inerisce alla **circolazione nei centri abitati**.

MODIFICHE IN MATERIA DI SANZIONI DELLE VIOLAZIONI DELLA SOSTA E DELLE ZTL (ART. 24)

L'art. 24, novella l'articolo 7 del codice della strada, **relativo alle sanzioni per le violazioni alla disciplina della sosta nei centri abitati, fissando un tetto** massimo nel caso di reiterazione della violazione. Si rimodulano, inoltre, le **sanzioni** per le violazioni della limitazione della **circolazione in zone a traffico limitato** e nelle aree di parcheggio, nel caso di insufficiente pagamento della somma prevista e si disciplinano le modalità di recupero delle tariffe non corrisposte.

L'art. 24 **inasprisce – altresì – le sanzioni pecuniarie e accessorie previste per le fattispecie di sosta e fermata vietate dall'art. 158** del medesimo codice negli spazi

riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per **persone invalide** e negli spazi o nelle corsie riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus e dei mezzi TPL. In sede referente sono state soppresse le deroghe, che erano previste nel testo iniziale, all'applicazione della disciplina della devoluzione delle maggiorazioni delle sanzioni, di cui all'art. 208 del codice, la quale pertanto si applica regolarmente a tutte le fattispecie previste.

LIMITI ALLA CIRCOLAZIONE FUORI DEI CENTRI ABITATI (ART. 25)

L'art. 25 novella l'art. 6 del codice della strada, relativo alla **circolazione fuori dei centri abitati**. Si consente agli enti territoriali e locali proprietari di strade di istituire zone a traffico limitato territoriale (**ZTLT**).

I principi, cui gli enti che intendano avvalersi di questa facoltà devono attenersi, sono i seguenti:

- l'esigenza cui la ZTLT deve venire incontro è la **tutela di zone a protezione UNESCO**;
- la ZTLT **non può eccedere temporalmente i 5 mesi** all'anno;
- occorre il parere favorevole del **prefetto**;
- la segnaletica deve essere adeguata;
- ai soggetti autorizzati a circolare in deroga alla ZTLT non possono essere chiesti oneri.

MODIFICHE ALLA LEGGE 24 NOVEMBRE 1981, N. 689 (ART. 26)

L'art. 26 novella l'art. 27 della legge n. 698 del 1981 che, in materia di **riscossione** delle somme dovute a titolo di sanzione pecuniaria dall'autore dell'illecito amministrativo, prevede una **maggiorazione dell'importo della sanzione nell'ipotesi di ritardo** nel pagamento della stessa.

Nello specifico, l'articolo interviene al fine di **fissare un tetto massimo alla maggiorazione** ove la sanzione amministrativa derivi da violazione del codice della strada. E prevede che, ove si tratti di sanzione amministrativa derivante dalla violazione delle disposizioni del codice della strada, la maggiorazione **non può comunque essere superiore ai tre quinti dell'importo** della sanzione.

MODIFICHE IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE IN AMBITO URBANO E FASCE DI RISPETTO PER PARTICOLARI CATEGORIE DI STRADE (ART. 27)

L'art. 27 dispone alcune modifiche agli articoli 7 e 16 del codice della strada, rispettivamente in materia di regolamentazione della circolazione nei centri abitati con lo scopo di **favorire la tutela dell'ambiente e del paesaggio**.

In particolare, **il comma 1** dell'articolo in esame dispone modifiche al comma 1, dell'art. 7 del codice, prevedendo che, mediante ordinanza del sindaco, **i comuni possano adottare delle misure per limitare i livelli di sostanze inquinanti nell'aria** anche al fine di tutelare il patrimonio culturale e paesaggistico. I provvedimenti in questione dovranno attenersi ai **criteri di proporzionalità ed adeguatezza**, tenendo al contempo in considerazione le esigenze di mobilità. I comuni legittimati a emanare tali ordinanze saranno individuati con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, da adottare di concerto con il

ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica e con il ministero della Cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata. Il comma 1 incide, del pari, sul comma 10, introducendo il comma 10-*bis*, secondo cui, in deroga a quanto previsto nel comma 10, i comuni possono, in casi di urgenza, comunicare l'entrata in vigore del divieto o delle limitazioni alla circolazione con almeno 24 ore di preavviso. **Il comma 2 introduce**, infine, il comma 1-*bis* all'art. 16 del Codice, con cui si stabilisce che i limiti di cui al comma 1 possono essere **derogati in presenza di peculiarità territoriali** dovute a particolari circostanze orografiche. Tali deroghe dovranno essere individuate con apposito decreto del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti.

MODIFICHE ALLA REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE IN AMBITO PORTUALE (ART. 28)

L'art. 28, introdotto nel corso dell'esame presso la commissione di merito, introduce alcune **modifiche alla regolamentazione della circolazione in ambito portuale**.

MODIFICA DELL'ART. 57 DEL CODICE DELLA STRADA: CIRCOLAZIONE DELLE MACCHINE AGRICOLE (ART. 29)

L'art. 29 detta nuove e più estese regole sulla circolazione delle macchine agricole. Modificando l'art. 57 del codice della strada, viene innanzitutto precisato che **le macchine agricole sono macchine a ruote o a cingoli** destinate all'impiego nelle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e nelle attività di gestione forestale. Inoltre, viene esplicitato che le macchine agricole **possono circolare su strada**:

- per il **proprio trasferimento**;
- per il **trasporto per conto** delle aziende agricole e forestali di prodotti, sostanze di uso agrario e di attrezzature destinate all'esecuzione delle attività di cui all'articolo 2135 cod. civ. e delle attività di gestione forestale;
- per il **trasporto di addetti alle lavorazioni**, nonché, nell'ambito delle attività dirette alla fornitura di beni o servizi ai sensi dell'articolo 2135, terzo comma, del codice civile, per il trasporto di soggetti in visita presso le aziende agricole, interessati a conoscere il contesto ambientale e territoriale in cui si svolgono le attività dell'impresa agricola.

Resta fermo che l'uso delle macchine agricole è consentito nelle operazioni di manutenzione e tutela del territorio.

LOCAZIONE SENZA CONDUCENTE (ART. 30)

L'art. 30 **consente l'utilizzo di autobus locati senza conducente** attraverso contratti con imprese stabilite in uno Stato membro dell'UE, ove i veicoli siano immatricolati conformemente alla legislazione di uno Stato membro. In dettaglio, l'art. 30, introdotto in sede referente, **novella l'art. 84 del codice della strada**, sostituendo – in primo luogo – il comma 3-*bis*. Con la nuova formulazione del comma 3-*bis*) **si consente a qualsiasi impresa** che sia autorizzata all'esercizio della professione di trasporto di persone su strada **di utilizzare autobus locati senza conducente** previo contratto di locazione stipulato con un'impresa locataria stabilita in uno Stato membro dell'Unione europea, **a condizione che i veicoli risultino immatricolati** o messi in circolazione conformemente alla legislazione di

qualsiasi Stato membro. Viene **pertanto ampliata la possibilità di acquisire in locazione mezzi per il trasporto passeggeri**, facendo venire meno i limiti attuali che la circoscrivono a determinati soggetti con specifiche caratteristiche.

ESENZIONE PORTAVALORI (ART. 31)

L'art. 31, **esenta i veicoli portavalori dall'obbligo della dotazione del cronotachigrafo**. In dettaglio, l'art. 31, introdotto in sede referente, prevede che in conformità con l'art. 13, comma 1, lettera m), del regolamento (CE) n. 561/2006, l'articolo 179, comma 1, primo periodo, del codice della strada, non si applichi ai veicoli speciali adibiti al trasporto di denaro e/o valori sul territorio nazionale.

AUTO STORICHE DA COLLEZIONE (ART. 32)

L'art. 32, introdotto durante l'esame in sede referente, contiene alcune **disposizioni in merito alle auto storiche da collezione**. In particolare l'articolo in esame prevede che **con decreto** del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in questione, **sono individuate le modalità di accesso agevolate** dei veicoli di interesse storico e collezionistico, alle aree soggette alle limitazioni della circolazione.

MODIFICHE IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE NELLE ISOLE MINORI (ART. 33)

L'art. 33 prevede che il provvedimento di **limitazione della circolazione** nelle isole minori sia **adottato dal Presidente della Regione** territorialmente competente, sentite le prefetture e i comuni interessati, anziché dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, come previsto dalla normativa vigente.

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI RIMORCHI (ART. 34)

L'art. 34, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, reca una modifica al codice della strada per quanto **riguarda i rimorchi**. In particolare la disposizione in commento estende anche ai motoveicoli la disciplina in materia di rimorchi, quali carrelli appendice a non più di due ruote destinati al trasporto di bagagli, attrezzi e simili, che precedentemente era prevista solo per gli autoveicoli.

DELEGA AL GOVERNO PER LA REVISIONE E IL RIORDINO DELLA DISCIPLINA CONCERNENTE LA MOTORIZZAZIONE E LA CIRCOLAZIONE STRADALE (ART. 35)

L'art. 35, modificato in sede referente, reca:

- nei commi da 1 a 3, **un'ampia delega al governo**, da esercitare entro dodici mesi, per l'emanazione di decreti legislativi di **riordino della legislazione in materia di motorizzazione e di circolazione** di cui al codice della strada, secondo principi e criteri direttivi specifici indicati al comma 3;
- al comma 4, l'autorizzazione all'emanazione, entro un anno dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi, di **regolamenti di delegificazione** sulla disciplina di alcune materie, tra cui il trasporto eccezionale, i limiti di massa e

sagoma dei veicoli, l'aggiornamento della segnaletica stradale e la disciplina tecnica di classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni, della pubblicità e di occupazione del suolo stradale.

Il comma 2 reca i **principi di carattere generale** a cui devono essere improntati i decreti legislativi:

- a) **miglioramento della qualità, della trasparenza e dell'efficienza dell'azione amministrativa**, anche attraverso la completa digitalizzazione ed automazione delle procedure, con particolare riguardo a quelle relative ai veicoli pesanti (così modificato in sede referente);
- b) **semplificazione delle procedure** e garanzia del raggiungimento degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale;
- c) **riassetto delle competenze tra gli enti istituzionali**, nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità, anche con riguardo alla previsione di limiti di circolazione, tenuto conto dell'esigenza di agevolare comunque l'accesso ai soggetti che svolgono servizi di polizia, antincendio, di soccorso stradale, di rimozione e di assistenza sanitaria, ai soli fini dell'espletamento dei compiti istituzionali, in armonia con le modifiche legislative intervenute e fatto salvo quanto diversamente disposto dalla presente legge;
- d) **previsione di strategie di prevenzione adeguate**, anche mediante un'efficace attività formativa nelle scuole di ogni ordine e grado, anche mediante iniziative volte a sensibilizzare le studentesse e gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado, nel rispetto della loro autonomia, sulle conseguenze degli incidenti stradali e sulle relative cause, anche in occasione della Giornata mondiale della memoria delle vittime sulla strada (così modificato in sede referente).

I principi e criteri direttivi specifici sono – invece – elencati nel comma 3:

- a) **riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di ordine e di coerenza**, nonché coordinamento e armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali, con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade, prevedendo altresì il conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea;
- b) revisione degli obiettivi e delle definizioni del codice, nell'ottica di promuovere, anche attraverso opportuni adeguamenti terminologici, una **cultura della sicurezza stradale fondata sulla consapevolezza** dei rischi derivanti dalla circolazione stradale e sull'esigenza di tutelare, in particolare, le categorie di soggetti particolarmente vulnerabili e maggiormente esposti ai pericoli derivanti dalla circolazione stradale;
- c) **armonizzazione delle disposizioni del codice con la disciplina in materia di disabilità** e revisione della disciplina della circolazione delle macchine per uso di persone con disabilità, tenuto conto dell'evoluzione delle norme tecniche di settore, nell'ottica di rimuovere gli ostacoli alla libertà di circolazione stradale degli utenti della strada con disabilità promuovendo, nel contempo, la massima tutela dei medesimi (criterio introdotto in sede referente);
- d) **delegificazione della disciplina riguardante le procedure** e la normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti, con particolare riferimento alle materie indicate nel comma 4, con espressa indicazione delle norme generali che regolano la materia, che sono

abrogate con effetto dall'entrata in vigore dei regolamenti adottati ai sensi del medesimo comma 4;

e) **revisione della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio**, ivi compreso quello relativo alle materie delegatate, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea;

f) **revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie**, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza, nonché individuazione dei casi che comportano l'applicazione di misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida previste dal codice, adeguandolo alle sentenze della Corte costituzionale, della Corte di giustizia dell'Unione europea e alla giurisprudenza consolidata della Corte di cassazione, in particolare **prevedendo**:

1) la **graduazione delle sanzioni** in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento; 2) **l'aggravamento delle sanzioni per comportamenti particolarmente pericolosi** e lesivi dell'incolumità individuale e della sicurezza stradale e dell'utenza vulnerabile della strada; 3) **la dissuasività delle sanzioni, che sono commisurate alla situazione reddituale ed economica di chi ha commesso** l'infrazione nonché alla potenza e al tipo di veicolo guidato; 4) **l'armonizzazione delle disposizioni del codice** della strada con la disciplina in materia di illeciti penali e amministrativi di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che hanno effetti anche sulla sicurezza della circolazione stradale (introdotto in sede referente); 5) **la revisione della disciplina in materia di destinazione delle entrate** derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada, tenuto conto anche degli esiti delle relazioni predisposte dagli enti locali in relazione alla destinazione dei proventi delle sanzioni derivanti dalla violazione dei limiti di velocità, al fine di assicurarne l'utilizzo prioritario per gli interventi destinati alla riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale (introdotto in sede referente).

g) **semplificazione del procedimento di notificazione** delle violazioni mediante **digitalizzazione dei verbali**, anche prevedendo una disciplina semplificata per eventuali atti di preavviso di accertamento e conseguenti pagamenti, nell'ottica di ridurre gli oneri a carico dei cittadini e della pubblica amministrazione, assicurando una notificazione tempestiva, con particolare riferimento all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione;

h) **revisione della disciplina in materia di solidarietà delle obbligazioni di pagamento** delle sanzioni amministrative pecuniarie, con particolare riguardo alle ipotesi di noleggio senza conducente dei veicoli, prevedendo procedure semplificate che tengano conto dei diversi interessi dei soggetti interessati, ferma restando, comunque, la necessità di assicurare il pagamento della sanzione, anche mediante la semplificazione del procedimento di notifica delle violazioni;

i) **revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi** e ridefinizione organica della disciplina dei veicoli, includendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale, al fine della sicurezza della circolazione, individuando **sistemi di identificazione dei medesimi veicoli** e rendendo **obbligatorio l'uso di sistemi di protezione personale**, tra cui l'obbligo di utilizzo del giubbotto riflettente salvavita;

l) adozione di **misure per la tutela** dell'utenza vulnerabile della strada, con particolare riguardo ai **ciclisti e ai conducenti di velocipedi** a propulsione prevalentemente elettrica, da attuarsi anche attraverso:

1) **la revisione delle regole** che disciplinano le caratteristiche tecniche e la **modalità di circolazione di biciclette, biciclette a pedalata assistita**, cicli a propulsione e **monopattini** a propulsione prevalentemente elettrica; 2) **la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali**, anche, attraverso l'apposizione della terza fascia sui guard rail ove prevista e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale secondo quanto previsto dalla lettera o); 3) **definizione delle norme di circolazione per veicoli atipici**;

m) **revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali**, con l'obiettivo della massima **semplificazione delle procedure**;

n) **riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale** e le relative abilitazioni e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari, compresi quelli autostradali, e delle condizioni di particolare necessità ed urgenza connessi all'attivazione dei servizi ausiliari;

o) **riordino della disciplina per l'uso, limitatamente all'espletamento dei servizi urgenti di istituto, dei dispositivi acustici supplementari di allarme e dei dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante**;

p) **ricognizione delle attività pubbliche e private contemplate nel codice della strada e nel relativo regolamento, introducendo inoltre forme efficaci e sostenibili per i controlli di legalità e regolarità dell'esercizio e idonee sanzioni in caso di violazioni**;

q) **revisione della disciplina generale delle modalità di sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità ovvero di donne in stato di gravidanza o di genitori con bambini di età inferiore a due anni anche finalizzata alla riserva di adeguate aree dedicate**;

r) **introduzione di disposizioni atte a favorire, anche in relazione all'evoluzione del progresso tecnologico, la diffusione e l'installazione di sistemi telematici ed elettronici, ivi compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori, ai fini della sicurezza della circolazione**;

s) **previsione di apposite disposizioni per la circolazione dei veicoli sulla rete autostradale nel periodo invernale**, in presenza di manifestazioni atmosferiche di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare, attribuendo, esclusivamente in tal caso, la facoltà all'ente proprietario o al concessionario di autostrade di imporre l'utilizzo di **pneumatici invernali**, o, in alternativa, di appositi dispositivi supplementari di aderenza per gli pneumatici, ove non sia possibile garantire adeguate condizioni di sicurezza mediante il ricorso a soluzioni alternative;

t) **attribuzione al MIT del compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale vigenti, linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali**, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote, anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui guard rail ove prevista;

u) **semplificazione**, in un'ottica di snellimento degli adempimenti richiesti all'utente, **delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione**, l'installazione di dispositivi atti a migliorare la visibilità diretta degli utenti deboli della strada dal posto di guida riducendo gli angoli morti, la sistemazione del carico sui veicoli, ivi comprese le strutture amovibili per il trasporto di bagagli, biciclette, sci e attrezzature sportive (criterio introdotto in sede referente);

v) **semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, nella prospettiva della riduzione degli adempimenti**;

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

aa) **razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi** alla guida dei veicoli, con semplificazione delle procedure e coordinamento delle competenze dei vari soggetti coinvolti, garantendo la tutela degli interessi coinvolti ed in particolare della sicurezza individuale e collettiva, anche assicurando una adeguata attività formativa, anche con l'ausilio di simulatori di guida e con riferimento, tra l'altro, all'attività di primo soccorso;

bb) riordino e semplificazione della disciplina relativa alla conferma di validità della **patente di guida per conducenti con disabilità**, diabetici ed affetti da patologie neurologiche;

cc) riordino e semplificazione della **composizione delle commissioni mediche locali**, anche mediante l'eventuale svolgimento delle funzioni da parte di centri sanitari privati, purché già riconosciuti da enti pubblici e sottoposti al controllo del ministero della Salute;

dd) determinazione dell'arco temporale minimo di permanenza nel territorio italiano dei **veicoli immatricolati all'estero** decorso il quale il proprietario del veicolo deve provvedere a stipulare un contratto di assicurazione adeguato in conformità all'ordinamento nazionale;

ee) modificare la disciplina degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi **immatricolati in uno Stato estero**, condotti sul territorio nazionale da soggetto avente residenza anagrafica in Italia non coincidente con l'intestatario del veicolo stesso, determinando l'arco temporale minimo di permanenza nel territorio italiano decorso il quale il proprietario del veicolo deve immatricolare il veicolo in conformità all'ordinamento nazionale (criterio introdotto in sede referente).

Il comma 4 dell'art. 35 conferisce al governo l'autorizzazione a emanare – entro un anno dalla data di entrata in vigore dall'ultimo dei decreti legislativi previsti dal comma 1 – **uno o più regolamenti governativi di delegificazione** (ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988). Tali regolamenti saranno – quindi – adottati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il Consiglio di Stato e previo parere delle Commissioni parlamentari competenti in materia, che si pronunciano entro trenta giorni dalla richiesta – per la modifica della disciplina del Codice della strada e del suo regolamento attuativo e delle altre norme di settore, **nelle seguenti materie**:

a) **caratteristiche dei veicoli eccezionali** e dei trasporti in condizioni di eccezionalità con introduzione di disposizioni volte a favorire il rilevamento delle violazioni alle prescrizioni in materia di circolazione dei veicoli a pieno carico e di trasporto di merci pericolose;

b) disciplina della massa limite e della **sagoma limite dei carichi sporgenti** dei veicoli adibiti all'autotrasporto;

c) **aggiornamento della segnaletica stradale**, in conformità alle norme internazionali in materia, e organizzazione della circolazione;

d) disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle **segnalazioni stradali luminose**, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici;

e) per le nuove installazioni delle **lanterne semaforiche**, prevedere una adeguata **regolamentazione della durata minima della luce gialla semaforica**, comprendendo altresì l'apposizione di dispositivi per la visualizzazione del tempo residuo di accensione della luce;

f) **classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione** dei veicoli, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti

ai processi di innovazione tecnica del settore e di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione con particolare riferimento alla circolazione stradale e autostradale nel periodo invernale in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità;

g) introduzione e implementazione di dispositivi adeguati e tecnologicamente innovativi di **segnalazione di emergenza stradale**, al fine di salvaguardare la sicurezza degli utenti;

h) introduzione e definizione, nella **classificazione dei veicoli, di veicoli a pedali adibiti al trasporto**, pubblico e privato, di merci e di persone;

i) **classificazione e utilizzazione dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti**, con particolare riferimento alle macchine agricole e operatrici, anche in relazione alla disciplina dell'Unione europea in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino, e disciplina della loro circolazione su strada anche nell'ottica di assicurare il coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente normativa dettata dall'ordinamento europeo in materia di macchine;

l) **procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore**, anche atipici, e dei veicoli di interesse storico e collezionistico, nonché di produzione delle targhe automobilistiche; in sede referente sono stati aggiunti i procedimenti di cancellazione dai pubblici registri dei veicoli soggetti a fermo amministrativo;

m) **riassetto** della disciplina tecnica concernente la classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni, **la pubblicità e ogni forma di occupazione del suolo stradale**;

n) semplificazione e razionalizzazione della disciplina relativa alle **autorizzazioni alla collocazione, sui veicoli, lungo le strade o in vista di esse, della pubblicità**, anche da parte delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale, con la previsione di congrui tempi di durata delle medesime e individuazione delle ipotesi nelle quali è possibile installare i mezzi pubblicitari anche sui marciapiedi, nel rispetto delle esigenze di tutela della sicurezza della circolazione e di transito dei pedoni, anche a mobilità ridotta (materia introdotta in sede referente);

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

p) disciplina delle procedure di **omologazione dei veicoli che tenga conto dell'innovazione nelle tecnologie del settore** e delle ricerche nonché delle sperimentazioni nazionali ed internazionali sui veicoli che adottano sistemi di guida automatizzata, al fine di valutare la possibilità che tali veicoli possano circolare e siano destinati ad essere progressivamente introdotti sul mercato nazionale;

q) disciplina del processo di **trasformazione digitale** esteso progressivamente a tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, di cui all'allegato "Connettere l'Italia" al Documento di Economia e Finanza 2017, e ad altre infrastrutture di completamento, tenuto conto che tutte le infrastrutture stradali anche in ambito urbano e i servizi di cui alla Piattaforma CITS istituita dalla Commissione europea interagiscono sempre più con i veicoli ad elevati livelli di automazione e connessione che le percorrono;

r) **adeguamento** della disciplina attuativa della legge n. 117 del 2018, recante disposizioni in materia di **"Introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi"**, in modo da garantire la piena e completa efficacia dei dispositivi antiabbandono anche attraverso la progressiva integrazione degli stessi con l'autoveicolo.

s) aggiornamento delle modalità di valutazione della funzione uditiva per il **conseguimento e il rinnovo della patente** di guida tramite l'introduzione di un meccanismo di controllo strumentale;

Il comma 5 reca la clausola di abrogazione delle norme di legge che disciplinano le materie di cui al comma 4 con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti suddetti. **Il comma 6** prevede che il governo adotti, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della citata legge n. 400, le disposizioni necessarie per **coordinare** il vigente regolamento di attuazione del Codice della strada (DPR 16 dicembre 1992, n. 495), con le modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti in commento. **Il comma 7 rimette a uno o più decreti del MIT**, senza indicazione di termini temporali, la definizione di **istruzioni tecniche attuative** relative ai procedimenti amministrativi introdotti o modificati dai regolamenti di cui ai commi 4 e 6, in relazione alle modalità di semplificazione delle procedure e, previo parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, sono previste misure per realizzare la dematerializzazione della relativa documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del MIT. **Il comma 8 autorizza infine il governo ad adottare, entro tre anni** dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi previsti dal comma 1, ulteriori **decreti legislativi correttivi**, con le medesime procedure e nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi. **Il comma 9** reca la clausola di **invarianza finanziaria** di non apportare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Qualora uno o più decreti legislativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i decreti stessi, in conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, sono emanati solo successivamente o contestualmente alla data di entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie.

DISPOSIZIONI ATTUATIVE E CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA (ART. 36)

L'art. 36 assegna al governo il compito di provvedere, nel termine di novanta giorni dall'entrata in vigore della legge e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, all'aggiornamento del Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al D.P.R. n. 495 del 1992. L'art. 36 prevede che il governo provveda, nel termine di novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, al conseguente aggiornamento del Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al d.P.R. n. 495 del 1992 (il quale – a ogni modo – dovrà essere oggetto di revisione ai sensi del precedente art. 35, comma 6). La disposizione espressamente prevede – fermo restando quanto previsto dall'articolo 35, comma 9 – **la neutralità finanziaria dell'intervento normativo**, la cui attuazione deve pertanto avvenire da parte delle amministrazioni competenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Iter

Prima lettura Camera

[AC 1435](#)

Prima lettura Senato

[AS 1086](#)

[Legge n. 177 del 25 novembre 2024](#)

Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Riepilogo del voto finale ripartito per Gruppo parlamentare			
Gruppo Parlamentare	Favorevoli	Contrari	Astenuti
APERRE	0 (0%)	6 (100%)	0 (0%)
AVS	0 (0%)	7 (100%)	0 (0%)
FDI	84 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
FI-PPE	27 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
IVICRE	0 (0%)	7 (100%)	0 (0%)
LEGA	42 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
M5S	0 (0%)	30 (100%)	0 (0%)
MISTO	4 (44,4%)	5 (55,6%)	0 (0%)
NM-M	6 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
PD-IDP	0 (0%)	52 (100%)	0 (0%)