

XIX legislatura

A.S. 1086:

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

(Approvato dalla Camera dei deputati)

Maggio 2024

n. 143



servizio del bilancio
del Senato





SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – SBilancioCU@senato.it – X @SR_Bilancio

Il presente dossier è destinato alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari.

Si declina ogni responsabilità per l'eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.

I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

Servizio del bilancio, (2024). Nota di lettura, «“Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”». NL143, maggio 2024, Senato della Repubblica, XIX legislatura

INDICE

PREMESSA	1
TITOLO I DEGLI ILLECITI, DELLE SANZIONI, DELLA FORMAZIONE E DEL RAFFORZAMENTO DEL CONTROLLO	1
Capo I Della guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti	1
Articolo 1 (<i>Modifiche al codice della strada e al codice penale in materia di guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti</i>)	1
Articolo 2 (<i>Abbandono di animali</i>)	2
Articolo 3 (<i>Modifiche al codice della strada concernenti l'uso del dispositivo alcolock</i>)	3
Capo II Della sospensione della patente di guida	4
Articolo 4 (<i>Modifiche al codice della strada relative all'inserimento della sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché aggravamento delle sanzioni per condotte lesive della sicurezza stradale</i>)	4
Capo III Della formazione e del rafforzamento del controllo	5
Articolo 5 (<i>Promozione dell'attività formativa nelle scuole</i>)	5
Articolo 6 (<i>Istituzione del registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto</i>)	7
Articolo 7 (<i>Limitazioni per i neopatentati</i>)	7
Articolo 8 (<i>Esercitazioni di guida</i>)	8
Articolo 9 (<i>Disposizioni concernenti i conducenti di veicoli adibiti a trasporto di persone</i>)	8
Articolo 10 (<i>Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico</i>)	9
Articolo 11 (<i>Accertamento delle violazioni della velocità nella navigazione</i>)	11
Articolo 12 (<i>Campagne di richiamo</i>)	12
Articolo 13 (<i>Disposizioni concernenti lo svolgimento di operazioni in materia di motorizzazione e controllo su officine concessionarie del servizio di revisione dei veicoli a motore</i>)	13
TITOLO II MICROMOBILITÀ	16
Capo I Dei veicoli destinati alla micromobilità elettrica.....	16
Articolo 14 (<i>Modifiche alla legge 27 dicembre 2019, n. 160, in materia di monopattini e altri dispositivi</i>)	16
Capo II Delle regole di circolazione	19
Articolo 15 (<i>Modifiche alla disciplina della ciclabilità</i>)	19
Articolo 16 (<i>Circolazione dei motocicli su autostrade e strade extraurbane principali</i>)	20
TITOLO III DEI SEGNALI E DELLE REGOLE DI COMPORTAMENTO IN CASI PARTICOLARI.....	21
Capo I Dei passaggi a livello	21
Articolo 17 (<i>Modifiche in materia di sicurezza dei passaggi a livello ferroviari</i>)	21
Articolo 18 (<i>Disposizioni in materia di mobilità delle persone con disabilità visiva</i>)	23
Articolo 19 (<i>Disposizioni in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie</i>)	23

Capo II Auto di sicurezza – Safety car, pannelli con valore prescrittivo e osservanza rigorosa dell'obbligo di circolazione a destra..... 24

Articolo 20 (*Modifiche al codice della strada in materia di norme di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico*)..... 24

Articolo 21 (*Uso dei pannelli a messaggio variabile con valore prescrittivo*)..... 25

Articolo 22 (*Misure per contrastare il rischio della circolazione contromano, osservanza rigorosa dell'obbligo di circolazione a destra per i mezzi pesanti e divieto di occupazione della sede stradale*)..... 26

TITOLO IV DELLA SOSTA, DELLA CIRCOLAZIONE IN CASI PARTICOLARI E DELLE STRADE..... 28

Capo I Della disciplina e della tariffazione della sosta..... 28

Articolo 23 (*Modifiche in materia di disciplina della sosta*) 28

Articolo 24 (*Modifiche al codice della strada in materia di disciplina delle sanzioni per violazioni della disciplina della sosta e delle zone a traffico limitato*)..... 30

Articolo 25 (*Modifiche in materia di circolazione fuori dai centri abitati*)..... 31

Articolo 26 (*Modifica alla legge 24 novembre 1981, n. 689*)..... 31

Capo II Della circolazione in casi particolari e delle strade 32

Articolo 27 (*Modifiche al codice della strada in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade*) 32

Articolo 28 (*Modifiche alla regolamentazione della circolazione in ambito portuale*) 33

Articolo 29 (*Modifiche in materia di circolazione di macchine agricole*)..... 34

Articolo 30 (*Locazione senza conducente*)..... 34

Articolo 31 (*Veicoli adibiti al trasporto di denaro o di valori*) 35

Articolo 32 (*Circolazione di veicoli di interesse storico e collezionistico*) 35

Articolo 33 (*Modifiche in materia di circolazione nelle isole minori*) 36

Articolo 34 (*Disposizioni in materia di rimorchi*) 36

TITOLO V DELEGA AL GOVERNO E DELEGIFICAZIONE IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE STRADALE E DISPOSIZIONI FINALI..... 36

Articolo 35 (*Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale*)..... 36

Articolo 36 (*Disposizioni attuative e clausola di invarianza finanziaria*)..... 40

PREMESSA

Al momento del completamento del presente *dossier*, non risulta depositata la relazione tecnica aggiornata ai sensi dell'articolo 17, comma 8, della legge n. 196 del 2009.

Le analisi qui presentate sono state effettuate sulla base delle relazioni tecniche riferite ai singoli emendamenti e sul materiale informativo trasmesso nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati.

TITOLO I DEGLI ILLECITI, DELLE SANZIONI, DELLA FORMAZIONE E DEL RAFFORZAMENTO DEL CONTROLLO

CAPO I DELLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA O DOPO AVER ASSUNTO SOSTANZE STUPEFACENTI

Articolo 1 *(Modifiche al codice della strada e al codice penale in materia di guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti)*

Il comma 1 reca alcune modifiche e integrazioni al decreto legislativo n. 285 del 1992, articoli 186 e 187, inerenti la disciplina sanzionatoria per la guida in stato di ebbrezza e per quella conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti.

In particolare, alla lettera a) si prevede un aggravamento del trattamento sanzionatorio previsto per la guida in stato d'ebbrezza.

Alla lettera b) si prevede la possibilità che il secondo dei tre controlli che possono essere effettuati a cura di personale sanitario ausiliario delle forze di polizia, ovvero direttamente dagli organi della polizia stradale per accertare se il conducente si sia posto alla guida in stato di alterazione psico-fisica dovuto all'assunzione di una sostanza vietata, non sia limitato alla sola mucosa del cavo orale ma sia effettuato con riguardo ai fluidi del medesimo cavo orale. Tra l'altro viene espunta la previsione che demanda all'adozione di un decreto interministeriale la definizione, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, delle modalità di effettuazione dei suddetti accertamenti, nonché delle caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi.

Inoltre, si prevede che, qualora all'esito positivo dei suddetti controlli o qualora l'esito dei medesimi controlli non sia immediatamente disponibile o qualora non sia possibile per qualsiasi motivo procedere ai medesimi controlli, il veicolo non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, questo è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo.

Il comma 2 reca disposizioni di coordinamento con il codice penale, in tema di omicidio stradale e lesioni stradali cagionati in caso di guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. Nelle suddette fattispecie penali sono ricompresi anche i casi di guida di unità nautiche da diporto.

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

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

Relativamente al comma 2 la RT sottolinea che la disposizione reca norme di natura ordinamentale dalle quali non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il rappresentante del Governo, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha assicurato che agli accertamenti tossicologici analitici su campioni di fluido del cavo orale, previsti dalla novella di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *b*), numero 5), si potrà provvedere nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, giacché i medesimi accertamenti sono già svolti in attuazione del vigente articolo 187, comma *2-bis*, del codice della strada.

Al riguardo, in merito al comma 1, lettera *a*), considerato che il gettito derivante dal rafforzamento del sistema sanzionatorio non è scontato nei saldi di finanza pubblica, non si formulano osservazioni.

Relativamente al comma 1, lettera *b*), alla luce delle modifiche recate al comma *2-bis* dell'articolo 187 e di quanto affermato dalla RT e dal rappresentante del Governo, andrebbe valutata l'opportunità di inserire nel testo normativo una apposita clausola di invarianza finanziaria a garanzia che la nuova modalità di effettuazione degli accertamenti sui campioni biologici del conducente non comportino nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente all'eventualità del deposito del veicolo a seguito degli accertamenti previsti, non si formulano osservazioni, atteso che i relativi costi sono posti espressamente a carico del conducente del veicolo medesimo.

Infine, con riferimento al comma 2, atteso il carattere ordinamentale della disposizione, non si formulato osservazioni.

Articolo 2 **(Abbandono di animali)**

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, reca alcune modifiche al codice penale.

In particolare, viene novellato l'art. 727 in tema di abbandono di animali, prevedendo al verificarsi di determinate circostanze un inasprimento sanzionatorio.

Inoltre, vengono modificati altresì gli artt. 589-*bis* e 590-*bis*, per i casi in cui i fatti ivi previsti 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.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, stante il carattere ordinamentale della disposizione, non si formulano osservazioni.

Articolo 3

(Modifiche al codice della strada concernenti l'uso del dispositivo alcolock)

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

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

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

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

Sulle restanti previsioni la RT sottolinea il carattere ordinamentale e l'assenza di nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, atteso che le spese per l'installazione del dispositivo *alcolock* sono a carico del titolare della patente di guida condannato per guida in stato di ebbrezza e considerato che il maggior gettito derivante dall'introduzione delle nuove sanzioni associate alla violazione della suddetta prescrizione non sono scontate sui saldi di finanza pubblica, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO II DELLA SOSPENSIONE DELLA PATENTE DI GUIDA

Articolo 4

(Modifiche al codice della strada relative all'inserimento della sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché aggravamento delle sanzioni per condotte lesive della sicurezza stradale)

Il comma 1, inserito dalla Camera dei deputati, disciplina specifici termini in materia di istanze da presentare avverso i provvedimenti di sospensione della patente e stabilisce la decorrenza del periodo di durata della sospensione fissato dal prefetto allo scadere della sospensione breve.

Il comma 2 aggiunge l'articolo 218-ter al decreto legislativo n. 285 del 1992, che introduce la sanzione accessoria della sospensione breve della patente di guida in relazione al punteggio posseduto al momento della commissione di una nuova infrazione. In particolare, si dispone che la sospensione è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida a cura dell'ufficio o comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione.

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

Il comma 3 introduce specifiche modifiche al codice della strada, volte a inasprire il quadro sanzionatorio in caso di superamento dei limiti di velocità e di utilizzo, durante la marcia, di apparecchi radiotelefonici, *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante ovvero in caso di uso di cuffie sonore.

In particolare, nel caso di superamento dei limiti di velocità di cui all'articolo 142, comma 8, del codice della strada, se tale violazione è commessa all'interno del centro abitato e per almeno due volte nell'arco di un anno, si applica, tra l'altro, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma compresa tra euro 220 ed euro 880.

Nel caso di utilizzo, durante la marcia, di apparecchi radiotelefonici, di cuffie sonore e dispositivi informatici che comportino, anche solo temporaneamente, l'allontanamento delle mani dal volante, di cui all'articolo 173, comma 3-bis, del codice della strada, la relativa sanzione amministrativa pecuniaria viene portata dagli importi compresi tra euro 165 ed euro 660 agli importi compresi tra euro 250 ed euro 1.000. Inoltre, nel caso di un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, la fattispecie della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, prevista nel testo vigente della norma, viene affiancata anche dal pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra euro 350 ed euro 1.400.

La RT, oltre a ribadire il contenuto della norma, in merito al comma 2 precisa che si tratta di disposizioni di carattere ordinamentale che, ridefinendo il sistema della sospensione della patente di guida per alcune violazioni e, dunque, intervenendo su sanzioni accessorie, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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

In merito al comma 3 la RT afferma che si tratta di disposizioni di carattere ordinamentale che, inasprendo il trattamento sanzionatorio per alcune violazioni, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Viceversa, l'applicazione delle nuove sanzioni potrebbe comportare nuove entrate per i bilanci pubblici.

Al riguardo, in merito al comma 1, atteso il carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

Con riferimento al comma 2, alla luce di quanto chiarito dalla RT circa la natura ordinamentale e la neutralità finanziaria della norma nonché in merito alla sostenibilità degli adempimenti derivanti dalla norma nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente in capo alle amministrazioni coinvolte nei medesimi adempimenti, non si hanno osservazioni da formulare.

Infine, relativamente al comma 3, nel prendere atto che la norma ha carattere ordinamentale e che si inaspriscono le sanzioni attualmente vigenti, non si formulano osservazioni.

CAPO III

DELLA FORMAZIONE E DEL RAFFORZAMENTO DEL CONTROLLO

Articolo 5 ***(Promozione dell'attività formativa nelle scuole)***

La norma inserisce il comma 2-*bis* all'articolo 230 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di educazione stradale, prevedendo che la partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale, organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie e dalle autoscuole, determini l'attribuzione del credito di due punti sulle tipologie di patenti AM, A1, B1, A2, B, BE, C1, C1E, di cui all'articolo 115, comma 1, lettere b) e c). Con decreto interministeriale sono individuati i soggetti erogatori dei corsi tra gli enti pubblici e privati competenti in materia di sicurezza stradale, compresi gli enti di formazione professionale e le autoscuole di cui all'articolo 123, e sono definite le modalità per lo svolgimento dei medesimi corsi e per la relativa certificazione.

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

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

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

Al riguardo, alla luce di quanto chiarito dalla RT e nel presupposto che lo svolgimento dei corsi, a carattere non obbligatorio, sarà previsto dalle amministrazioni interessate nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 6

(Istituzione del registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, istituisce presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il registro delle agenzie telematiche per le imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza automobilistica. L'iscrizione dell'impresa al registro delle agenzie telematiche è soggetta a conferma di validità biennale e costituisce condizione necessaria per il rilascio delle credenziali di accesso ai sistemi informativi automatizzati della suddetta Direzione generale.

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

All'istituzione e alla gestione del registro si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La RT riferita al testo iniziale non considera la norma, aggiunta durante l'esame in prima lettura.

Il rappresentante del Governo, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha evidenziato che il registro delle agenzie telematiche per le imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza automobilistica costituisce una evoluzione di un elenco già esistente nell'ambito del sistema informatico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che, pertanto, potrà provvedere alle attività relative alla sua istituzione e gestione nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, a valere sugli stanziamenti destinati alla manutenzione evolutiva delle applicazioni informatiche nell'ambito dei capitoli 1276 e 1277 dello stato di previsione del medesimo Ministero.

Al riguardo, considerato che nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati è stata inserita un'apposita clausola di invarianza finanziaria relativa all'istituzione e alla gestione del registro e alla luce dei chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo, andrebbero comunque illustrati i prevedibili costi e le risorse a bilancio che si ritengono rimodulabili per il fine in esame.

Articolo 7

(Limitazioni per i neopatentati)

La norma estende 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 una potenza specifica.

La disposizione in esame si applica ai titolari di patenti di guida conseguite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento.

La RT afferma che la disposizione ha carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, atteso il carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 8 ***(Esercitazioni di guida)***

Il comma 01, inserito dalla Camera dei deputati, integra l'articolo 120 del decreto legislativo n. 285 del 1992, inerente i requisiti soggettivi per ottenere il rilascio della patente di guida, prevedendo che in ogni caso, ai fini del conseguimento della nuova patente di guida non devono sussistere le situazioni soggettive preclusive elencate al comma 1 del predetto articolo 120 del codice della strada.

Il comma 1, inserito dalla Camera dei deputati, modifica l'articolo 122 del decreto legislativo n. 285 del 1992, inerente alle esercitazioni di guida, prevedendo che:

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

La RT non considera la norma.

Al riguardo, atteso il carattere ordinamentale della disposizione e la natura aggiuntiva delle sanzioni, prudenzialmente non scontate sui saldi di finanza pubblica, non si formulano osservazioni.

Articolo 9 ***(Disposizioni concernenti i conducenti di veicoli adibiti a trasporto di persone)***

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, apporta modifiche all'art. 18, terzo comma, del decreto legislativo n. 286 del 2005 concernente la liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore, prevedendo un abbassamento dei limiti d'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.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, stante il carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 10

(Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico)

La norma modifica alcune disposizioni del decreto legislativo n. 285 del 1992, relative all'accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico. In particolare:

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

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

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

La RT, riferita al testo iniziale:

- oltre a ribadire il contenuto della norma, in merito all'articolo 198 afferma che la novella è introdotta al fine di:
 - risolvere la forte criticità di accertamenti multipli in corrispondenza di zone a traffico limitato, attraverso l'introduzione di una regola semplice e inequivocabile;
 - evitare di sanzionare all'uscita l'utente che fa ingresso nella zona a traffico limitato nel momento in cui non è in vigore il divieto, posto che eventi eccezionali potrebbero determinare l'involontaria permanenza nella medesima zona. Si introduce, inoltre, il principio della tolleranza nei limiti del dieci per cento, laddove si prevede un tempo massimo di permanenza.

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

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

Il rappresentante del Governo, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha fatto presente che dalle disposizioni introdotte al comma 1, lettera b), che modificano il sistema sanzionatorio nei casi di violazioni plurime accertate con dispositivi automatici di controllo, non derivano effetti negativi a carico della finanza pubblica, in considerazione della riassegnazione alla spesa dei relativi

proventi, in linea con quanto indicato nella relazione tecnica allegata al provvedimento con riferimento alle analoghe disposizioni contenute nel medesimo articolo 10.

Inoltre ha ricordato che, con riferimento al comma 2, presso il Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è già operante un sistema informativo che consente la verifica della copertura assicurativa dei veicoli e, conseguentemente, agli eventuali interventi necessari ad assicurare l'accesso dei comuni e degli organi di polizia stradale al relativo elenco si potrà provvedere nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Al riguardo, in merito alla previsione dell'obbligo per gli enti proprietari di effettuare le verifiche periodiche di funzionalità e di taratura degli apparecchi di rilevazione automatica della velocità, di cui al comma 1, lettera a), andrebbero fornite garanzie circa l'attuabilità di tali operazioni utilizzando le sole risorse disponibili a legislazione vigente.

Si prende atto di quanto affermato dalla RT e dal rappresentante del Governo con riferimento alla limitazione di determinate sanzioni a una sola al giorno e non si formulano osservazioni, considerato che i relativi proventi sono riassegnati a spesa nell'ambito di una programmazione annuale per l'utilizzo degli stessi.

In merito all'estensione delle infrazioni per le quali non è necessaria la contestazione immediata delle violazioni, alla luce dei chiarimenti forniti dalla RT circa lo svolgimento degli adempimenti a carico di soggetti pubblici nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

Con riferimento all'estensione delle modalità di rilevazione dell'assenza di copertura assicurativa dei veicoli mediante l'accesso all'elenco predisposto dal Ministero dei trasporti ai comuni e ai soggetti che espletano servizi di polizia stradale, pur considerando i chiarimenti forniti dal Governo e al fine di escludere oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica, andrebbe valutata l'opportunità di inserire un'apposita clausola di invarianza finanziaria.

Articolo 11

(Accertamento delle violazioni della velocità nella navigazione)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, prevede che, in considerazione dell'esigenza di salvaguardia di Venezia e della sua laguna, per l'accertamento dell'inosservanza dei limiti di velocità nelle vie d'acqua di cui all'articolo 1 della legge n. 366 del 1963, possano essere utilizzate, anche per la determinazione della velocità media su tratti determinati, apparecchiature di rilevamento approvate o omologate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o da idoneo ente dallo stesso vigilato.

In via sperimentale, nelle more della conclusione della procedura di approvazione o omologazione, possono essere utilizzate apparecchiature, previa istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredata di una relazione tecnica e delle certificazioni di enti riconosciuti o laboratori autorizzati delle prove alle quali le apparecchiature sono state sottoposte nonché di ogni altro elemento idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza delle stesse. Al valore della velocità rilevato mediante dette apparecchiature si applica una riduzione pari al 10 per cento con un minimo di 2 chilometri orari, che comprende anche la tolleranza strumentale.

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

La RT non considera la norma.

Il rappresentante del Governo ha segnalato che alle attività in esame, finalizzate all'approvazione e all'omologazione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o di un ente da esso vigilato, delle apparecchiature di rilevamento della velocità di navigazione nella laguna di Venezia, potrà provvedersi nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, giacché si tratta di attività riconducibili a quelle già svolte dal medesimo Ministero ai sensi delle vigenti disposizioni del codice della strada.

Al riguardo, alla luce dei chiarimenti forniti dal Governo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 12 ***(Campagne di richiamo)***

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

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

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

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

La RT non considera la norma.

Il rappresentante del Governo, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha garantito che agli eventuali interventi necessari ad assicurare

l'accesso e la consultazione dell'elenco telematico in cui sono inseriti i dati dei veicoli per i quali, dopo ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo, non siano stati apportati i prescritti adeguamenti, si potrà provvedere nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, a valere sugli stanziamenti destinati alla manutenzione evolutiva delle applicazioni informatiche nell'ambito dei capitoli 1276 e 1277 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al riguardo, alla luce dei chiarimenti forniti dal Governo in merito agli interventi per consentire l'accesso al portale telematico a valere sulle risorse disponibili a legislazione vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 13

(Disposizioni concernenti lo svolgimento di operazioni in materia di motorizzazione e controllo su officine concessionarie del servizio di revisione dei veicoli a motore)

Il comma 1 apporta una serie di modificazioni all'articolo 19 della legge n. 870 del 1986 che reca la disciplina di specifiche operazioni in materia di motorizzazione da effettuare presso le sedi predisposte della Direzione generale della motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con spese a carico dei soggetti interessati alle medesime operazioni.

In particolare, si dispone che con riferimento ad un elenco più ampio di operazioni¹, al personale della motorizzazione civile incaricato, di cui viene specificata espressamente la titolarità della relativa attività, siano corrisposti importi onnicomprensivi specificamente determinati dalla stessa disposizione.

Tali importi sono dalla norma indicati in:

- euro 350 lordi per ogni giornata completa di operazioni, comprensiva delle sedute antimeridiana e pomeridiana;
- euro 175 lordi per ogni giornata di operazioni, svolta in singola seduta antimeridiana o pomeridiana;
- euro 100 a titolo di rimborso forfettario delle spese di trasferta per ogni giornata o frazione di giornata di attività, ivi compreso il rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato.

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

Tali nuove disposizioni, in particolare prevedono che:

- al personale eventualmente incaricato dell'esecuzione di funzioni ausiliarie e di supporto al titolare dell'attività, con conseguente incremento del numero delle operazioni compiute in ogni giornata completa o singola seduta antimeridiana o pomeridiana, venga corrisposto il 40 per cento degli importi di cui al nuovo comma 1, lettere *a)* e *b)*, nonché il rimborso spese di cui al nuovo comma 1, lettera *c)*;²
- qualora le operazioni siano eseguite in orario di servizio antimeridiano, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, è corrisposta la sola quota riferita al rimborso forfettario delle spese di trasferta di cui al nuovo comma 1, lettera *c)*. Nel

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

caso in cui le operazioni siano eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio, al medesimo summenzionato personale è corrisposta la quota di cui al nuovo comma 1, lettera *c*), riferita al rimborso forfettario delle spese di trasferta, oltre che il 50 per cento della quota di competenza di cui ai nuovi commi 1, lettera *b*), e *1-bis*;

- gli oneri derivanti dalla remunerazione delle attività di cui ai commi *1-bis* e *1-ter* siano posti interamente a carico dei soggetti richiedenti;
- le disposizioni di cui ai nuovi commi 1, *1-bis* e *1-ter* siano applicate anche all'esercizio delle funzioni ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e i relativi oneri derivanti dalla remunerazione delle predette attività siano posti interamente a carico dei soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza.

Inoltre, si dispone la soppressione dei commi 2, 3, 4 e 5 dell'articolo 19 che, nel testo vigente, disciplinano specifici profili del regime indennitario da riconoscere al personale della motorizzazione civile, superati dalle disposizioni sopra introdotte.

Le predette disposizioni si applicano a decorrere dal giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto previsto al comma 2.

Il comma 2 demanda ad un decreto ministeriale la definizione del numero delle operazioni che compongono ogni giornata completa o ogni singola seduta antimeridiana o pomeridiana.

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

Il comma 4 demanda a un decreto interministeriale la determinazione degli importi dovuti dai soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza ai sensi dell'articolo 19, comma *1-quater*, della legge 1° dicembre 1986, n. 870, utili a compensare il personale per l'attività svolta, e le relative modalità di versamento all'entrata del bilancio dello Stato ai fini della successiva riassegnazione ai pertinenti capitoli di spesa.

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

La RT non considera la norma.

Il rappresentante del Governo, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati ha rilevato che gli oneri derivanti dalla corresponsione in favore di specifiche categorie di personale degli importi di cui ai commi *1-bis*, *1-ter* e *1-quater* dell'articolo 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, introdotti dal comma 1, lettera *b*),

del presente articolo, saranno posti interamente a carico, rispettivamente, dei soggetti richiedenti e dei soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza.

Sempre nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati il Governo, con una nota depositata presso la Commissione Bilancio, tesoro e programmazione (V), ha chiarito che la disposizione – similmente alle norme che si intendono abrogare – si pone al di fuori dell'impianto normativo che presiede i trattamenti economici accessori, in particolare quelli finanziati attraverso attività in conto terzi, laddove le risorse previste per tali trattamenti devono essere riversate in bilancio per poi essere assegnate al capitolo di spesa del fondo destinato al trattamento economico accessorio per la successiva attività di contrattazione collettiva integrativa, che fissa criteri e misure degli emolumenti spettanti al personale coinvolto nelle predette attività. Con riferimento all'indicazione dei compensi omnicomprensivi, per i quali viene utilizzato il parametro di « Determinazione dei compensi da corrispondere ai componenti delle commissioni esaminatrici e della commissione per l'attuazione del progetto di qualificazione delle pubbliche amministrazioni (RIPAM) », non si ravvisano analogie tra le procedure previste per i concorsi per l'assunzione di personale e le procedure previste dalla norma che si vuole modificare, che giustificano l'assunzione di tale parametro. Inoltre, il compenso preso a riferimento è omnicomprensivo e di natura fissa ed è previsto per tutta la durata del concorso, mentre nella norma in esame viene configurato come un compenso giornaliero.

Il Governo ha evidenziato, inoltre che la previsione di corrispondere un emolumento senza che vi sia stata un'effettiva prestazione si pone in contrasto con i principi generali in materia di erogazione di trattamenti accessori, in particolare con il principio sancito dall'articolo 7, comma 5, del decreto legislativo n. 165 del 2001, che espressamente dispone che «le amministrazioni pubbliche non possono erogare trattamenti economici accessori che non corrispondano alle prestazioni effettivamente rese ».

Con riferimento al comma 1-ter ha fatto presente che la disposizione non appare raccordarsi con quanto previsto dal comma 1 tenuto conto che, per il titolare incaricato dell'attività, il comma 1, lettera b), dell'articolo 19 come modificato dalla proposta, prevede un compenso di 175 euro lordi per ogni giornata di operazioni in singola seduta antimeridiana o pomeridiana oltre al rimborso forfettario di cui alla lettera c), mentre il comma in esame prevede la corresponsione del solo rimborso forfettario se l'attività è svolta in orario di servizio antimeridiano e di un compenso pari al 50 per cento del compenso di cui ai commi 1, lettera b), e 1-bis e del rimborso forfettario se le operazioni sono svolte in orario pomeridiano. Inoltre, con riferimento all'estensione dei predetti compensi anche per l'esercizio delle funzioni ispettive sulle attività svolte da soggetti autorizzati esterni all'amministrazione (comma 1-quater), non sono specificati i trattamenti attualmente corrisposti ai predetti soggetti autorizzati esterni.

Più in generale, non è chiaro come la proposta, modificando la citata normativa, intervenga sulle modalità di «remunerazione delle attività di esame svolte in conto privato».

Al riguardo, in merito al nuovo quadro dei corrispettivi dovuti al personale della motorizzazione civile per le attività di verifica su veicoli a motore e all'estensione dei nuovi criteri di remunerazione ad ulteriori fattispecie (alle attività rese dal personale della motorizzazione civile che esercita funzioni ispettive e di vigilanza, al personale incaricato dell'esecuzione di funzioni ausiliarie e di supporto al personale titolare delle attività e alle operazioni svolte in specifici orari di servizio), non si formulano osservazioni considerato che le spese relative a tali operazioni sono interamente a carico dei soggetti interessati, dei richiedenti le attività in esame o dei destinatari delle attività ispettive e di vigilanza, così come espressamente previsto dalla norma, integrata nel corso dell'esame alla Camera dei deputati.

Un chiarimento andrebbe invece fornito circa quanto affermato nella nota del Governo in cui si sottolinea che non risulta specificato come la norma intervenga sulle modalità di remunerazione delle attività svolte in conto privato e se anche per tali remunerazioni sia garantita la perfetta compensazione delle spese a totale carico dei destinatari dell'attività.

TITOLO II MICROMOBILITÀ

CAPO I DEI VEICOLI DESTINATI ALLA MICROMOBILITÀ ELETTRICA

Articolo 14

(Modifiche alla legge 27 dicembre 2019, n. 160, in materia di monopattini e altri dispositivi)

Il comma 1 reca una serie di modifiche all'articolo 1 della legge n. 160 del 2019, relative alla circolazione di monopattini e di altri dispositivi. Tra l'altro, viene:

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

medesima sanzione si applica in caso di circolazione con un monopattino per il quale il proprietario non abbia comunicato la variazione di residenza o di sede (lettera i));

- inseriti i commi *75-viciesquater* e *75-viciesquinquies*, prevedendo l'obbligo, per i proprietari dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, di chiedere il rilascio di apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato secondo le modalità previste con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce altresì il prezzo di vendita dei contrassegni, da versare all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione alla spesa, da destinare a compensazione del costo di produzione con una quota di maggiorazione da utilizzare esclusivamente per le attività previste dall'articolo 208, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992². L'archivio nazionale dei veicoli tiene nota della combinazione alfanumerica rilasciata e dei dati anagrafici del proprietario del monopattino a questa associato. Salvo che il fatto costituisca reato, a chiunque abusivamente produce o distribuisce i contrassegni si applicano le sanzioni amministrative, pecuniarie ed accessorie, previste a legislazione vigente per l'abusiva produzione o distribuzione di targhe per veicoli. Si prevede infine che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono essere posti in circolazione se non sono coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi (lettera m)).

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

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

- relativamente alla lettera b), gli oneri derivanti dall'attuazione della presente disposizione sono a carico dei gestori del servizio. La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- relativamente alla lettera c), la disposizione ha carattere ordinamentale e da essa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato;
- riguardo alla lettera h), l'apposizione di segnaletica stradale costituisce un adempimento già svolto dalle amministrazioni competenti, le quali, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Spetterà, in ogni caso, agli enti proprietari delle strade valutare la necessità di installare nuovi segnali, nel rispetto dei rispettivi vincoli di bilancio. In relazione a eventuali effetti finanziari di tale disposizione, si precisa che l'adeguamento della segnaletica rappresenta una mera facoltà per le amministrazioni che sarà pertanto adottata laddove le stesse dispongano adeguate risorse finanziarie;

² La norma si riferisce alle attività connesse all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, studi, ricerche e propaganda ai fini della sicurezza stradale, l'educazione stradale, l'assistenza e previdenza del personale delle forze di polizia, iniziative ed attività di promozione della sicurezza della circolazione, studi, ricerche e propaganda sulla sicurezza del veicolo, l'insegnamento dell'educazione stradale nella scuola e l'organizzazione dei corsi per conseguire il certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori

- relativamente alla lettera i), la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. È ragionevole ritenere, tuttavia, che l'applicazione delle nuove sanzioni nei confronti dei trasgressori comporterà maggiori entrate, non quantificabili in questa sede;
- riguardo alla lettera m), la predisposizione dei contrassegni iniziali da parte dell'IPZS, nel periodo antecedente all'entrata in vigore delle tariffe, è coperta nell'ambito delle attività già svolte dall'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato per analoghe produzioni che, come noto, già prevedono documenti comprensivi di numerazione come i contrassegni vino DOCG/DOC, i bollini farmaceutici, il tagliando antifrode per le schede elettorali, le targhe auto, moto e ciclomotori. Specificatamente, la realizzazione del contrassegno non produce impatti significativi e sarà assorbita inizialmente nell'ambito delle attuali attività di IPZS grazie alla scalabilità garantita dai processi industriali, e, successivamente, compensata dalle tariffe versate all'entrata per la successiva riassegnazione alle spese per le finalità del presente comma. Ciò assicurerà, inoltre, economicità e tempestività di avvio. L'attività relativa all'individuazione delle diverse tipologie delle combinazioni alfanumeriche del contrassegno e gli approvvigionamenti per gli uffici periferici costituisce attività già svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in relazione ai veicoli, motoveicoli e ciclomotori. In particolare, tale attività è svolta dalla Divisione 4 della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero e dalla Divisione 7 (CED), che gestisce l'archivio nazionale veicoli (ANV). Pertanto, l'attività relativa ai monopattini non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto la stessa sarà svolta avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie già funzionali alla predetta attività a legislazione vigente.

Relativamente al comma 2, la RT afferma che la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ed evidenzia che le maggiori entrate per il bilancio dello Stato derivanti dall'introduzione delle nuove sanzioni non possono essere quantificate a priori, in quanto dipendono dal numero effettivo di infrazioni poste in essere dagli utenti.

Al riguardo, considerato i chiarimenti forniti dalla RT in merito alla non considerazione delle sanzioni nei saldi di finanza pubblica, alla facoltà delle amministrazioni competenti a predisporre apposite aree di sosta dei monopattini sui marciapiedi, all'idoneità delle risorse disponibili a legislazione vigente per il rilascio del contrassegno da parte dell'IPZS, non si hanno osservazioni da formulare.

CAPO II DELLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE

Articolo 15 (*Modifiche alla disciplina della ciclabilità*)

Il comma 1 modifica alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 in materia di ciclabilità. Tra l'altro, si interviene:

- sull'articolo 3, relativo alle definizioni stradali e di traffico, considerando come utenti vulnerabili della strada anche i conducenti di ciclomotori e di motocicli. Conseguentemente, detti soggetti rientrano tra quelli per la cui sicurezza possono essere previsti interventi finanziati con i proventi derivanti dalle sanzioni pecuniarie e destinati a regioni, province e comuni;
- sull'articolo 7, relativo alla regolamentazione della circolazione nei centri abitati. In particolare, i comuni possono consentire su determinate strade a senso unico di marcia, con limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili a doppio senso, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili. Inoltre, viene soppressa la possibilità per i comuni di autorizzare la circolazione dei velocipedi su corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto. Viene altresì consentito ai comuni di istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con limite di velocità inferiore o uguale a 50 km/h, nelle quali è presente una pista ciclabile laterale o una corsia ciclabile. Infine, viene attribuito ai comuni il compito di individuare zone ciclabili in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h;
- sul comma *2-bis* dell'articolo 150 che disciplina una specifica fattispecie di obbligo di precedenza ai velocipedi circolanti su corsia ciclabile, abrogandolo.

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

La RT in merito al comma 1, afferma che:

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

valutare la necessità di installare nuovi segnali, nel rispetto dei rispettivi vincoli di bilancio;

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

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

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

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

Articolo 16

(Circolazione dei motocicli su autostrade e strade extraurbane principali)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, integra l'articolo 175 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, stabilendo che sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali è consentita la circolazione dei motocicli di cilindrata non inferiore a 120 centimetri cubici se a motore termico ovvero di potenza non inferiore a 6 kW se a motore elettrico solo se condotti da un soggetto maggiorenne.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, stante il carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

TITOLO III

DEI SEGNALI E DELLE REGOLE DI COMPORTAMENTO IN CASI PARTICOLARI

CAPO I

DEI PASSAGGI A LIVELLO

Articolo 17

(Modifiche in materia di sicurezza dei passaggi a livello ferroviari)

Il comma 1 modifica alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 in materia di sicurezza dei passaggi a livello ferroviari. Tra l'altro, le novelle:

- inseriscono il comma 1-*sexies* all'articolo 25, demandando a una convenzione tra gli enti proprietari delle infrastrutture la definizione del segnalamento dell'attraversamento, nel caso in cui quest'ultimo abbia un'altezza libera inferiore a quella minima prevista dalle norme per le costruzioni;
- inseriscono il comma 2-*bis* all'articolo 44, prevedendo che, in corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere, possa essere collocato, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica, per avvertire in tempo utile del passaggio del treno. L'installazione di tali dispositivi è obbligatoria in caso di visibilità insufficiente;
- modificano l'articolo 147, disciplinando i comportamenti da tenere in prossimità dei passaggi a livello. Contestualmente, viene inasprita la quasi totalità delle sanzioni comminate ai trasgressori della disciplina in esame (da 200 a 800 euro, in luogo di limiti compresi tra 87 e 344 euro attualmente vigenti). Infine, si prevede che l'installazione dei dispositivi luminosi sia consentita anche al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, a sue spese, previa convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada.

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

La RT, in merito al comma 1, afferma che:

- relativamente alla lettera a), si tratta di adempimenti che sono già previsti in sede di stipula delle convenzioni tra gli enti proprietari delle infrastrutture, relativamente ai quali la norma detta indicazioni di principio e cui i soggetti gestori provvedono nell'ambito del regolare svolgimento delle proprie attività. Peraltro, precisa che il comma 1-*sexies* solo apparentemente costituisce una nuova disposizione poiché attualmente non vi è un riferimento esplicito nell'articolo 25 del Codice della Strada all'obbligo di dover segnalare gli "attraversamenti stradali bassi"; tuttavia, in realtà tale obbligo esiste già e non trattasi, quindi, di nuova introduzione, poiché lo si ricava indirettamente dalla norma secondaria costituita dall'art. 118 del Regolamento di attuazione del Codice stesso. Tale articolo 118, al comma 1, lettera b), dispone che il segnale deve essere posto solo se l'altezza ammissibile sulla strada è inferiore all'altezza dei veicoli definita dall'articolo 61 del codice (ossia 4,30 mt). Pertanto, in

conclusione, la disposizione del comma 1-*sexies* formula in modo diverso un obbligo già esistente in capo agli enti gestori delle infrastrutture interferenti negli attraversamenti stradali ma non introduce alcun nuovo obbligo e quindi non introduce alcun nuovo onere per la finanza pubblica. Al riguardo la RT precisa che gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria costituiscono apposita voce del Contratto di programma-parte servizi, proprio in ragione delle competenze attribuite al gestore dell'infrastruttura. Eventuali oneri derivanti da un mero adeguamento della segnaletica potranno essere imputati alla predetta voce di costo, senza che ciò determini pregiudizio per le attività già programmate a legislazione vigente, né necessità di risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare;

- relativamente alla lettera c), i costi derivanti dall'attuazione della disposizione sono espressamente posti a carico del gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Come già precisato alla lettera a), gli eventuali oneri derivanti dagli obblighi in esame potranno essere imputati alla predetta voce di costo del Contratto di programma-parte servizi e pertanto non sono necessarie risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare;
- relativamente alla lettera e), gli eventuali oneri derivanti dagli obblighi previsti dalle disposizioni potranno essere imputati alla predetta voce di costo del Contratto di programma-parte servizi e pertanto non sono necessarie risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare.

Infine, la RT ribadisce il contenuto del comma 2.

Il rappresentante del Governo, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha ricordato che gli oneri derivanti dal presente articolo, in materia di sicurezza dei passaggi a livello ferroviari, sono a carico degli enti gestori dell'infrastruttura ferroviaria, che vi provvedono nell'ambito delle risorse previste dal Contratto di programma-parte servizi destinate alla manutenzione.

Al riguardo, alla luce dei chiarimenti forniti dalla RT e dal rappresentante del Governo circa la titolarità degli oneri derivanti dal presente articolo, in materia di sicurezza dei passaggi a livello ferroviari, a carico degli enti gestori dell'infrastruttura ferroviaria, che vi provvedono nell'ambito delle risorse previste dal Contratto di programma-parte servizi destinate alla manutenzione, andrebbero fornite ulteriori delucidazioni in merito all'esatta individuazione delle risorse destinate alle attività di manutenzione, anche al fine di valutare l'opportunità di richiamare espressamente tali ultime risorse nell'ambito della disposizione in esame.

Andrebbe, inoltre, valutata l'opportunità di confermare la clausola di invarianza finanziaria contenuta al comma 2, atteso che il presente disegno di legge già contiene, all'articolo 36, comma 2, una clausola di invarianza finanziaria riferita all'attuazione dell'intero provvedimento.

Articolo 18

(Disposizioni in materia di mobilità delle persone con disabilità visiva)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, sostituisce il comma 5 dell'articolo 41 del decreto legislativo n. 285 del 1992, prevedendo che gli attraversamenti pedonali semaforizzati possano essere dotati, oltre che di segnalazioni acustiche di indicazione dello stato di accensione delle luci (come già previsto a legislazione vigente), anche di guide tattili a pavimento idonee all'individuazione dei pali di sostegno delle lanterne semaforiche.

La RT non considera la norma.

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

Articolo 19

(Disposizioni in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, modifica l'articolo 13, comma 17-*bis*, del decreto-legge n. 183 del 2020, prevedendo che nelle more dell'adozione del decreto interministeriale recante linee guida in materia di sicurezza ferroviaria, in caso di incidente, i gestori assicurino, con oneri a proprio carico, l'accessibilità in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco alle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri, mediante la predisposizione di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche e idonei. A tal fine, sulla base dell'analisi e della ricognizione delle specifiche situazioni territoriali, i gestori predispongono, nell'ambito delle risorse disponibili per la gestione e la manutenzione della rete, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, 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.

La RT non considera la norma.

Il rappresentante del Governo, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha sottolineato l'esigenza di inserire in norma la previsione che i gestori delle infrastrutture ferroviarie provvederanno alla predisposizione e all'attuazione del programma annuale recante le modalità operative di accesso in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco nelle gallerie ferroviarie nell'ambito delle risorse disponibili per la gestione e la manutenzione della rete, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, posto che la norma prevede che i gestori ferroviari predispongano, nell'ambito delle risorse disponibili per la gestione e la manutenzione della rete, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in collaborazione con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, il programma annuale recante le modalità operative di

accesso in sicurezza alle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco, andrebbero indicate le risorse disponibili nell'ambito dell'attività di gestione e manutenzione della rete destinabili al presente scopo nonché la loro idoneità a perseguire la finalizzazione indicata dalla norma.

CAPO II

AUTO DI SICUREZZA – SAFETY CAR, PANNELLI CON VALORE PRESCRITTIVO E OSSERVANZA RIGOROSA DELL'OBBLIGO DI CIRCOLAZIONE A DESTRA

Articolo 20

(Modifiche al codice della strada in materia di norme di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico)

La norma modifica alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico. Le novelle, tra l'altro:

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

La RT afferma che:

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

pubblica. A ciò si aggiunga che le maggiori entrate per il bilancio dello Stato derivanti dalla previsione delle nuove sanzioni non possono essere quantificate in questa sede, in quanto dipendono dal numero effettivo di infrazioni poste in essere dagli utenti.

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

Articolo 21

(Uso dei pannelli a messaggio variabile con valore prescrittivo)

La norma, nell'introdurre i commi da 19-bis a 19-quater all'articolo 41 del decreto legislativo n. 285 del 1992, prevede che ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile debbano essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificarne il momento di accensione o spegnimento e il regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario e il corretto svolgimento delle operazioni stesse. Nei provvedimenti che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi e i segnali a messaggio variabile devono essere indicate le modalità e i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione e spegnimento degli stessi. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari o ambiti a essa correlati. Tali indicazioni sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme uguali a quelle dei corrispondenti segnali verticali. Nei comuni classificati a vocazione turistica le informazioni fornite attraverso i segnali a messaggio variabile possono prevedere anche l'impiego alternato di lingue straniere. Gli enti interessati provvedono agli adempimenti ivi previsti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione.

La RT afferma che le disposizioni sono volte a rendere attuabile il valore prescrittivo dei segnali luminosi e dei segnali a messaggio variabile, quando recano indicazioni di pericolo e di prescrizione. In particolare, si introducono disposizioni finalizzate a precisare le modalità di funzionamento dei segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e dei segnali a messaggio variabile al fine di consentire l'individuazione dell'arco temporale di riferimento dell'attivazione dei pannelli per l'accertamento delle violazioni dei relativi messaggi. Sul punto la RT precisa, pertanto, che tale funzionalità necessita esclusivamente di una diversa modalità di registro e archivio delle operazioni di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio cui le amministrazioni interessate provvedono nell'ambito delle proprie risorse di bilancio o, qualora si tratti di società, nell'ambito del contratto di servizio. A fronte di ciò dalla data di entrata in vigore della disposizione sarà, pertanto, possibile sanzionare i comportamenti posti in essere in violazione dei predetti messaggi e dalla stessa quindi potrebbero derivare maggiori entrate.

Si prevede, infine, una specifica clausola di invarianza finanziaria, ove si stabilisce che dall'attuazione di quanto previsto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione.

Al riguardo, alla luce dei chiarimenti forniti dalla RT in merito agli adempimenti richiesti alle amministrazioni interessate per assicurare la funzionalità dei segnali cui le stesse provvederanno nell'ambito delle proprie risorse di bilancio o, qualora si tratti di società, nell'ambito del contratto di servizio, e considerato che le entrate da sanzioni non sono state scontate ai fini dei saldi di finanza pubblica, non si hanno osservazioni da formulare.

In merito all'apposizione della clausola di invarianza finanziaria al fine di valutarne la sua effettività andrebbero acquisiti dal Governo ulteriori informazioni circa l'esatta perimetrazione dei citati enti gestori, nonché una analisi più precisa delle risorse destinate alle predette attività di manutenzione.

Articolo 22

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

Il comma 1 prevede che, al fine di contrastare il rischio della circolazione contromano, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti siano definite le caratteristiche, le modalità e i tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria da installare, nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di possibile imbocco contromano.

Il comma 2, inserito dalla Camera dei deputati, modifica l'articolo 143, comma 12, del decreto legislativo n. 285 del 1992, prevedendo che, qualora dalla circolazione contromano di un veicolo derivi un incidente con morti o lesioni personali gravi o gravissime, sia sempre disposta la confisca del predetto veicolo.

Il comma 3 modifica l'articolo 176, comma 9, del codice della strada, prevedendo l'obbligo per i mezzi superiori a 3,5 tonnellate nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata.

Il comma 4 modifica l'articolo 20, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992 prevedendo che il pregiudizio della sicurezza stradale sia fra le condizioni che possono comportare il diniego del rilascio dell'autorizzazione per l'occupazione della sede stradale nelle zone di rilevanza storico-ambientale.

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

In merito al comma 3, la RT ricorda che, in base alla normativa vigente, risulta particolarmente difficoltoso l'utilizzo di dispositivi automatici di controllo remoto per l'accertamento della violazione del divieto di sorpasso per i mezzi pesanti in autostrada. Al fine di rendere più agevole tale accertamento, dunque, si prevede, nei tratti

autostradali in cui vige il divieto di sorpasso, l'obbligo per conducenti di mezzi pesanti di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata. La disposizione si applica qualunque sia il numero di corsie per carreggiata, salvo diversa segnalazione. In questo modo, attraverso i predetti dispositivi è sufficiente documentare l'occupazione della corsia vietata, senza necessità di documentare l'intera manovra di sorpasso. La disposizione ha carattere ordinamentale in quanto introduce mere regole di comportamento e, dunque, non implica nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Relativamente al comma 4, la RT afferma che la disposizione è a carattere ordinamentale e, dunque, non implica nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il rappresentante del Governo, con riferimento ai provvedimenti di confisca dei veicoli nei casi di cui al comma 2, ha precisato che si applica la disciplina di carattere generale relativa alla sanzione accessoria della confisca amministrativa di cui all'articolo 213 del codice della strada, ai sensi della quale gli oneri connessi alle spese per la custodia sono posti a carico, in prima istanza, del proprietario o, in caso di sua assenza, del conducente del veicolo o di altro soggetto obbligato in solido.

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

Relativamente al comma 2 che dispone la confisca per i veicoli che, circolando contromano, provocano incidenti con morti o lesioni personali gravi o gravissime, considerato i chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo che imputa gli oneri connessi alle spese per la custodia a carico, in prima istanza, del proprietario o, in caso di sua assenza, del conducente del veicolo o di altro soggetto obbligato in solido, non si formulano osservazioni.

Infine, non si formulano osservazioni riguardo alle disposizioni di cui ai commi 3 e 4, atteso il loro carattere ordinamentale.

TITOLO IV

DELLA SOSTA, DELLA CIRCOLAZIONE IN CASI PARTICOLARI E DELLE STRADE

CAPO I

DELLA DISCIPLINA E DELLA TARIFFAZIONE DELLA SOSTA

Articolo 23

(Modifiche in materia di disciplina della sosta)

La norma modifica alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di disciplina della sosta. Le novelle, tra l'altro:

- modificano l'articolo 7, che regola la circolazione nei centri abitati come segue:
 - a) prevede la possibilità per i comuni di riservare spazi temporanei di sosta per la ricarica dei veicoli elettrici;
 - b) prevede per i comuni la possibilità di destinare aree temporanee all'accompagnamento dei passeggeri in arrivo o partenza da stazioni ferroviarie, porti, aeroporti e altri nodi di interscambio;
 - c) relativamente alle aree di sosta a pagamento, rinvia a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione delle modalità di riscossione del pagamento, delle categorie dei veicoli esentati e dei limiti massimi delle tariffe;
 - d) precisa che le aree destinate al parcheggio sono considerate ad uso pubblico anche qualora l'accesso alle medesime sia indiscriminato, ma subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili;
 - e) prevede che i comuni individuino con determinazione motivata la soglia di aree destinate al parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento, anche con limitazione temporale della durata del parcheggio;
- modificano l'articolo 42, prevedendo che anche i segnali volti a moderare il traffico siano considerati segnali complementari;
- modificano l'articolo 188, comma 3-*bis*, specificando che ai veicoli al servizio di persone con disabilità sia sempre consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento e non solo qualora risultino occupati i posti loro riservati. Resta comunque fermo quanto previsto dall'articolo 1, comma 1-*ter*, secondo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 che prevede nell'eventualità in cui derivino dall'attuazione della norma minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestate dall'organo competente, che gli enti stessi provvedano a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate.

La RT afferma che:

- relativamente alle modifiche all'articolo 7 riguardanti la riserva di spazi di sosta, tale riserva è una mera facoltà in capo ai comuni, che potranno eventualmente provvedervi nell'ambito dei rispettivi equilibri di bilancio. Le altre modifiche sono a carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;

- relativamente alle modifiche all'articolo 42, trattasi di disposizione di carattere ordinamentale, a cui non sono ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica;
- relativamente alle modifiche all'articolo 188, i comuni sono già titolari del potere di individuare il numero di stalli non a pagamento da riservare alle persone con disabilità e di esentare le medesime dal pagamento per l'occupazione di aree di sosta o di parcheggio a pagamento, ai sensi dell'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica n. 503 del 1996. Tale norma stabilisce che, nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, muniti di dispositivi di controllo della durata della sosta ovvero con custodia dei veicoli, devono essere riservati gratuitamente ai detentori del contrassegno almeno 1 posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili.

Il rappresentante del Governo, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha assicurato che la novella recata dal comma 1, lettera a), numero 1.3, che rimette a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione, per la sosta a pagamento, delle modalità di riscossione, delle categorie di veicoli esentati e dei limiti massimi delle tariffe, non è suscettibile di determinare effetti negativi di gettito per gli enti locali.

Inoltre ha sottolineato che la disposizione di cui al comma 1, lettera c), che consente ai veicoli al servizio di persone con disabilità di sostare gratuitamente in ogni caso nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, a prescindere dal fatto che gli stalli loro riservati siano già occupati o indisponibili, generalizza la possibilità di ricorrere a una facoltà già prevista a legislazione vigente e non è pertanto suscettibile di determinare effetti finanziari negativi.

Al riguardo, in merito alla riserva da parte dei comuni di spazi o aree destinate alla sosta temporanea, alla luce di quanto affermato dalla RT, non vi sono osservazioni da formulare, atteso che le disposizioni prevedono una facoltà da parte delle amministrazioni e che le stesse potranno eventualmente provvedervi nell'ambito dei rispettivi equilibri di bilancio.

Relativamente all'individuazione tramite decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per la sosta a pagamento, delle modalità di riscossione, delle categorie di veicoli esentati e dei limiti massimi delle tariffe, appare utile, al fine di escludere eventuali minori entrate nei bilanci degli enti interessati, che siano fornite maggiori delucidazioni circa gli effetti di tali misure rispetto a quanto attualmente previsto a legislazione vigente. In particolare, andrebbero fornite informazioni circa l'eventuale ampliamento dei veicoli esentati dal pagamento della sosta e l'entità dei limiti massimi delle tariffe nonché circa la possibilità di modificarli da parte degli enti proprietari delle strade.

Infine, con riferimento alla disposizione che consente ai veicoli al servizio di persone con disabilità di sostare in ogni caso gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, stante le modifiche intervenute alla Camera dei deputati che hanno chiarito

che è sempre salva, nell'eventualità in cui derivino dall'attuazione della norma minori entrate per il bilancio degli enti locali, la possibilità che gli enti stessi provvedano a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 24

(Modifiche al codice della strada in materia di disciplina delle sanzioni per violazioni della disciplina della sosta e delle zone a traffico limitato)

La norma modifica alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di sanzioni per violazioni della disciplina della sosta e delle zone a traffico limitato. Le novelle, tra l'altro:

- modificano l'articolo 7, che regola la circolazione nei centri abitati come segue:
 - prevedono che nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria sia applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Nel caso di violazione per superamento dei limiti temporali di sosta la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 26 a euro 102. Nel caso in cui la violazione si protragga nel tempo, la sanzione è calcolata moltiplicando gli importi per il numero intero di periodi di tempo massimo consentito compresi nel tempo intercorso dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento, comunque fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi;
 - estendono la sanzione del pagamento di una somma da euro 83 a euro 332 anche all'ipotesi di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata per il mancato pagamento dell'intera somma prevista. Si disciplinano, inoltre, le modalità di recupero della tariffa non corrisposta, prevedendosi al riguardo una maggiorazione della sanzione per un importo pari alla tariffa non corrisposta. È inoltre disciplinata la violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata per insufficiente pagamento della somma prevista. Infine, si prevede la maggiorazione delle sanzioni per l'importo corrispondente alla tariffa non corrisposta; al relativo gettito non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 208 del decreto legislativo n. 285 del 1992, relativo alla destinazione dei proventi delle sanzioni;
 - estendono la disciplina sopra indicata anche al caso di violazione della sosta tariffata definendo altresì le modalità di recupero della tariffa non corrisposta;
- modificano l'articolo 158, che disciplina il divieto di fermata e di sosta dei veicoli. In particolare, sono incrementate le sanzioni per la violazione della sosta nelle zone riservate ai disabili, elevandole, per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote, a 165-660 euro (da 41-168 euro), e per i restanti veicoli a 330-990 euro (da 87-344 euro). Viene inoltre incrementata la sanzione per il divieto di sosta e di fermata sulle intersezioni, e per quelle negli spazi o nelle corsie riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus e di tutti i mezzi di trasporto pubblico locale. Tali fattispecie, punite a legislazione vigente con la sanzione compresa tra 41-168 euro per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e tra 87-344 euro per i restanti veicoli, vengono ora elevate, rispettivamente, a 87-328 euro e 165-660 euro.

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

Al riguardo, tenuto conto che la norma determina un aggravamento dell'apparato sanzionatorio e che il presumibile incremento del gettito da sanzione non è scontato nei saldi di finanza pubblica, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 25

(Modifiche in materia di circolazione fuori dai centri abitati)

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

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

La RT non considera la norma.

Il rappresentante del Governo, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha evidenziato che la previsione di escludere l'onerosità dell'accesso alle zone a traffico limitato nei casi in cui siano riconosciute deroghe o permessi non determina una riduzione dei proventi di competenza degli enti interessati, che hanno la facoltà di individuare, nell'ambito della loro autonomia, le deroghe e i permessi da accordare.

Al riguardo, tenuto conto dei chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo e della facoltà degli enti interessati di prevedere deroghe e permessi al divieto di accesso alle zone a traffico limitato, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 26

(Modifica alla legge 24 novembre 1981, n. 689)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, modifica il sesto comma all'articolo 27 della legge n. 689 del 1981, relativo all'esecuzione forzata, prevedendo che per le sanzioni amministrative connesse alla violazione delle disposizioni del codice della strada la maggiorazione in caso di ritardo di pagamento non possa comunque essere superiore ai tre quinti dell'importo della sanzione.

A legislazione vigente, per la generalità delle sanzioni pecuniarie amministrative in caso di ritardo nel pagamento la somma dovuta è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere da quello in cui la sanzione è divenuta esigibile e fino a quello in cui il ruolo è trasmesso all'esattore.

La RT non considera la norma.

Il rappresentante del Governo, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha precisato che la previsione di un limite all'importo da corrispondere nell'ipotesi di ritardato pagamento delle sanzioni dovute per le violazioni del codice della strada non comporta effetti negativi in termini di gettito, in quanto, permanendo l'efficacia deterrente delle sanzioni previste, non si determina un rallentamento dei pagamenti previsti.

Al riguardo, pur considerando quanto affermato dal rappresentante del Governo circa la permanenza dell'efficacia deterrente delle sanzioni per le violazioni del codice della strada, si osserva che aver stabilito un limite massimo all'importo della sanzione nel caso di ritardo nel pagamento potrebbe, in date circostanze, procrastinare il pagamento delle sanzioni, determinando un rallentamento nel pagamento delle stesse così come eventualmente scontato nei saldi di finanza pubblica. A tal fine si ricorda che a legislazione vigente il ritardo nel pagamento della sanzione è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere da quello in cui la sanzione è divenuta esigibile e fino a quello in cui il ruolo è trasmesso all'esattore.

CAPO II

DELLA CIRCOLAZIONE IN CASI PARTICOLARI E DELLE STRADE

Articolo 27

(Modifiche al codice della strada in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade)

La norma modifica alcune disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 in materia di circolazione in ambito urbano e fasce di rispetto per particolari categorie di strade.

In particolare, il comma 1 modifica l'articolo 7, che regola la circolazione nei centri abitati, prevedendo che la limitazione della circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli sia consentita nei casi in cui risulti necessario, congiuntamente, nel rispetto dei criteri di proporzionalità e adeguatezza, ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio culturale, tenuto conto, comunque, delle esigenze di mobilità e di tutela della produzione. Con decreto interministeriale sono individuati le tipologie dei comuni che possono avvalersi della suddetta facoltà, le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni, i parametri di qualità dell'aria ai quali è subordinata l'attivazione delle limitazioni nonché i livelli minimi di servizio pubblico da assicurare. Qualora si renda necessario disporre divieti o limitazioni alla circolazione con carattere di urgenza, i comuni comunicano l'entrata in vigore del divieto o della limitazione con almeno ventiquattro ore di preavviso attraverso i mezzi di informazione disponibili.

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

La RT, in merito al comma 1, ribadisce il contenuto della disposizione.

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

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

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

Al riguardo, atteso il contenuto ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 28

(Modifiche alla regolamentazione della circolazione in ambito portuale)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, modifica l'articolo 6, comma 7, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 inserendo anche il Presidente dell'Autorità di sistema portuale tra i soggetti che hanno la titolarità a disciplinare la circolazione delle strade interne aperte all'uso pubblico all'interno delle aree portuali.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, stante il carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 29 ***(Modifiche in materia di circolazione di macchine agricole)***

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, sostituisce il comma 1, primo periodo, all'articolo 57 del decreto legislativo n. 285 del 1992, relativo alle macchine agricole. Dette macchine sono definite come macchine a ruote o a cingoli destinate a essere impiegate nelle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e nelle attività di gestione forestale e possono, in quanto veicoli, circolare su strada:

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

La RT non considera la norma.

Il rappresentante del Governo, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha chiarito che la disposizione in esame relativa alla circolazione delle macchine agricole non incide sul trattamento fiscale relativo al loro acquisto o alla loro sostituzione o all'acquisto del relativo carburante, limitandosi a disciplinare le fattispecie nelle quali è consentita la loro circolazione su strada.

Al riguardo, tenuto conto dei chiarimenti forniti dal Governo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 30 ***(Locazione senza conducente)***

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, modifica l'articolo 84 del codice della strada consentendo 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.

Inoltre, con una modifica all'articolo 87 del codice della strada si sopprime la possibilità di destinare a locazione senza conducente i veicoli di cui all'art. 87, comma 2, cioè gli autobus, gli autosnodati, gli autoarticolati, gli autotreni, i filobus, i filonodati, i filoarticolati e i filotreni, destinati ai servizi di linea.

Infine, si contemplano espressamente, tra i veicoli che possono essere locati, i veicoli aventi più di nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone

La RT non considera la norma.

Al riguardo, non si formulano osservazioni stante il carattere ordinamentale delle modifiche.

Articolo 31 ***(Veicoli adibiti al trasporto di denaro o di valori)***

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, prevede la non applicazione dell'articolo 179, comma 1, primo periodo, del codice della strada nei confronti dei veicoli speciali adibiti al trasporto di denaro o di valori nel territorio nazionale. Di conseguenza, esenta i veicoli portavalori dall'obbligo della dotazione del cronotachigrafo.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, stante il carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 32 ***(Circolazione di veicoli di interesse storico e collezionistico)***

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, sostituisce l'articolo 1, comma 2-ter, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, prevedendo 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.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, appare utile che siano fornite maggiori informazioni circa le modalità con cui sarà previsto l'accesso agevolato dei veicoli di interesse storico e collezionistico nelle aree soggette alle limitazioni della circolazione e, in particolare, se tale agevolazione sia suscettibile di produrre minori entrate nei confronti degli enti interessati, laddove per l'accesso alle aree limitate alla circolazione è prevista la corresponsione di un pedaggio.

Inoltre, in merito alla disciplina derogatoria introdotta a beneficio delle auto storiche, appare utile acquisire chiarimenti da parte del Governo circa l'idoneità della misura a garantire la puntuale esecuzione delle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019³, considerato che queste ultime si collocano nell'ambito di una procedura di infrazione suscettibile di determinare oneri a carico della finanza pubblica.

³ Tali sentenze hanno accertato che l'Italia ha violato la direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria.

Articolo 33

(Modifiche in materia di circolazione nelle isole minori)

La norma interviene all'articolo 8, comma 1, primo periodo, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di prevedere che il provvedimento di limitazione della circolazione nelle piccole isole sia adottato dal Presidente della Regione territorialmente competente, sentite le prefetture, anziché dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come previsto dalla legislazione vigente.

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

Al riguardo, atteso il carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 34

(Disposizioni in materia di rimorchi)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, nel modificare l'articolo 56, comma 4, del codice della strada, 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.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, stante il carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

TITOLO V

DELEGA AL GOVERNO E DELEGIFICAZIONE IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE STRADALE E DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 35

(Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale)

La norma, modificata dalla Camera dei deputati, delega il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per rivedere e riordinare la legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale.

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

- miglioramento della qualità, della trasparenza e dell'efficienza dell'azione amministrativa, anche attraverso la completa digitalizzazione ed automazione delle procedure, con particolare riguardo a quelle relative ai veicoli pesanti;
- riassetto delle competenze tra gli enti istituzionali, nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità, anche con riguardo alla previsione di limiti di circolazione, tenuto conto dell'esigenza di agevolare comunque l'accesso ai soggetti che

svolgono servizi di polizia, antincendio, di soccorso stradale, di rimozione e di assistenza sanitaria;

- previsione di strategie di prevenzione adeguate, anche mediante iniziative volte a sensibilizzare le studentesse e gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado;

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

- armonizzazione delle disposizioni del codice con la disciplina in materia di disabilità e revisione della disciplina della circolazione delle macchine per uso di persone con disabilità, nell'ottica di rimuovere gli ostacoli alla libertà di circolazione stradale degli utenti della strada con disabilità promuovendo, nel contempo, la massima tutela dei medesimi;
- revisione della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio;
- revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza. In tale ambito, revisione della disciplina in materia di destinazione delle entrate al fine di assicurarne l'utilizzo prioritario per gli interventi destinati alla riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale;
- semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali, anche prevedendo una disciplina semplificata per eventuali atti di preavviso di accertamento e conseguenti pagamenti, con particolare riferimento all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione;
- revisione della disciplina in materia di solidarietà delle obbligazioni di pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, con particolare riguardo alle ipotesi di noleggito senza conducente dei veicoli, ferma restando la necessità di assicurare il pagamento della sanzione, anche mediante la semplificazione del procedimento di notifica delle violazioni;
- introduzione e implementazione di dispositivi adeguati e tecnologicamente innovativi di segnalazione di emergenza stradale, al fine di salvaguardare la sicurezza degli utenti;
- adozione di misure per la tutela dell'utenza vulnerabile della strada, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica, da attuare anche attraverso, tra l'altro, la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali, anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui *guard rail* ove prevista, e di arredi urbani;
- revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, con l'obiettivo della massima semplificazione delle procedure;
- introduzione di disposizioni atte a favorire, anche in relazione all'evoluzione del progresso tecnologico, la diffusione e l'installazione di sistemi telematici ed elettronici, ivi compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori, ai fini della sicurezza della circolazione;
- attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali, anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui *guard rail* ove prevista, e arredi urbani;
- semplificazione, in un'ottica di snellimento degli adempimenti richiesti all'utente, delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, l'installazione di dispositivi atti a migliorare la visibilità diretta degli utenti deboli della strada dal posto di guida, la sistemazione del carico sui veicoli, ivi comprese strutture amovibili;
- riordino e semplificazione della composizione delle commissioni mediche locali, anche mediante l'eventuale svolgimento delle funzioni da parte di centri sanitari privati;

- aggiornamento delle modalità di valutazione della funzione uditiva per il conseguimento e il rinnovo della patente di guida tramite l'introduzione di un meccanismo di controllo strumentale;
- modifica della disciplina degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero, condotti sul territorio nazionale da soggetto avente residenza anagrafica in Italia non coincidente con l'intestatario del veicolo stesso.

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

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

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

La RT afferma che, in linea con quanto previsto dall'articolo 17, comma 2, della legge n. 196 del 2009, nell'ipotesi di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, i decreti legislativi adottati in attuazione della delega saranno emanati successivamente o contestualmente alla data di entrata in vigore dei provvedimenti legislativi con cui sono stanziati le risorse finanziarie necessarie. Al riguardo precisa, con particolare riferimento alla previsione del ricorso alla disciplina prevista dall'art. 17 comma 2, della legge n. 196 del 2009, che i contenuti della presente delega non consentono all'attualità di pervenire ad una quantificazione degli oneri derivanti dall'adozione dei decreti legislativi. In particolare, gli obiettivi e le finalità della delega prevedono l'adozione di misure finalizzate alla promozione di attività formative nelle scuole di ogni ordine e grado, all'incremento della tutela dell'utenza debole della strada,

alla diffusione di sistemi telematici ed elettronici (ivi compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori) e alla progressiva trasformazione digitale di tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti. Tali misure appaiono suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica non quantificabili puntualmente *ex ante*.

Al riguardo, si osserva che i decreti legislativi di attuazione della delega nonché l'attività di regolamentazione prevista dovranno attenersi ad alcuni principi e criteri direttivi, che appaiono potenzialmente suscettibili di determinare effetti per la finanza pubblica. In particolare, ci si riferisce:

- al miglioramento della qualità, della trasparenza e dell'efficienza dell'azione amministrativa, anche attraverso la completa digitalizzazione ed automazione delle procedure;
- alla previsione di strategie di prevenzione adeguate, anche mediante iniziative volte a sensibilizzare le studentesse e gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado;
- all'armonizzazione delle disposizioni del codice con la disciplina in materia di disabilità, nell'ottica di rimuovere gli ostacoli alla libertà di circolazione stradale degli utenti della strada con disabilità;
- alla semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali, anche prevedendo una disciplina semplificata per eventuali atti di preavviso di accertamento e conseguenti pagamenti, con particolare riferimento all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione;
- all'adozione di misure per la tutela dell'utenza debole della strada, anche attraverso, tra l'altro, la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali, inclusa l'apposizione della terza fascia sui *guard rail* ove prevista, e di arredi urbani;
- al riordino e semplificazione della composizione delle commissioni mediche locali, anche mediante l'eventuale svolgimento delle funzioni da parte di centri sanitari privati;
- all'aggiornamento delle modalità di valutazione della funzione uditiva per il conseguimento e il rinnovo della patente di guida tramite l'introduzione di un meccanismo di controllo strumentale;
- alle disposizioni per favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici ed elettronici, compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori, ai fini della sicurezza della circolazione;
- per le nuove installazioni delle lanterne semaforiche, all'adeguata regolamentazione della durata minima della luce gialla semaforica, comprendendo altresì l'apposizione di dispositivi per la visualizzazione del tempo residuo di accensione della luce;

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

La disposizione, a tal fine, prevede una apposita clausola di salvaguardia disponendo che le amministrazioni competenti provvedano ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Ciò premesso, nel prendere atto che la RT non reca i dati e gli elementi che consentano una quantificazione dei potenziali effetti sui saldi di finanza pubblica, rinviando alla disciplina dettata dall'articolo 17, comma 2, della legge di contabilità e finanza pubblica, che subordina l'entrata in vigore dei decreti legislativi che dovessero recare oneri al previo reperimento delle idonee coperture da parte da parte dei medesimi decreti, appare comunque utile che siano fornite delle valutazioni, sia pure di massima, relativamente agli effetti che tali disposizioni potrebbero recare sui predetti saldi di finanza pubblica.

Articolo 36

(Disposizioni attuative e clausola di invarianza finanziaria)

Il comma 1 prevede che, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, il Governo provveda all'aggiornamento del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992.

Il comma 2 prevede che, fermo restando quanto previsto dal precedente articolo 35, comma 9, dall'attuazione delle disposizioni del provvedimento in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La RT ribadisce il contenuto della norma.

Al riguardo, in merito al comma 1, attesa la natura ordinamentale della norma, non si formulano osservazioni.

Con riferimento al comma 2, si rinvia a quanto osservato nei precedenti articoli.

Ultimi dossier del Servizio del Bilancio

Mar 2024

[Nota di lettura n.133](#)

Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante le procedure e le modalità per la programmazione e il reclutamento del personale docente e del personale amministrativo e tecnico del comparto AFAM (**Atto del Governo n. 126**)

"

[Nota di lettura n. 134](#)

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente l'alienazione di una quota della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Poste Italiane S.p.a.(**Atto del Governo n. 136**)

"

[Nota di lettura n. 135](#)

Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente modifiche al regolamento recante disciplina per la definizione degli ordinamenti didattici delle istituzioni di alta formazione artistica, musicale e coreutica, adottato con decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 2005, n. 212 (**Atto del Governo n. 131**)

"

[Nota di lettura n. 136](#)

A.S. 1048: “Delega al Governo in materia di florovivaismo” (Approvato dalla Camera dei deputati)

"

[Nota di lettura n. 137](#)

Schema di decreto legislativo concernente disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 149, recante attuazione della legge 26 novembre 2021, n. 206, recante delega al Governo per l'efficienza del processo civile e per la revisione della disciplina degli strumenti di risoluzione alternativa delle controversie e misure urgenti di razionalizzazione dei procedimenti in materia di diritti delle persone e delle famiglie nonché in materia di esecuzione forzata (**Atto del Governo n. 137**)

"

[Nota di lettura n. 139](#)

Schema di decreto legislativo recante revisione del sistema sanzionatorio tributario (**Atto del Governo n. 144**)

Apr. 2024

[Nota di lettura n. 138](#)

A.S. 1053: “Misure in materia di ordinamento, organizzazione e funzionamento delle Forze di polizia, delle Forze armate nonché del Corpo nazionale dei vigili del fuoco”

"

[Nota di lettura n. 140](#)

A.S. 1092: “Conversione in legge del decreto-legge 29 marzo 2024, n. 39, recante misure urgenti in materia di agevolazioni fiscali di cui agli articoli 119 e 119-ter del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, altre misure urgenti in materia fiscale e connesse a eventi eccezionali, nonché relative all'amministrazione finanziaria”

"

[Documentazione di finanza pubblica n. 12](#)

Documento di economia e finanza 2024 (**Doc. LVII, n. 2**)

"

[Nota di lettura n. 141](#)

A.S. 1110: “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, recante ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)”

"

[Nota di lettura n. 142](#)

Schema di decreto legislativo recante adeguamento della disciplina sanzionatoria prevista dal testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, al regolamento (UE) n. 1259/2013 che modifica il regolamento (CE) n. 111/2005, recante norme per il controllo del commercio dei precursori di droghe tra la Comunità e i paesi terzi (**Atto del Governo n. 149**)