



Senato
della Repubblica

Le recenti **modifiche** al **Nuovo codice della strada**

Lavori preparatori

Servizio dei
resoconti e della
comunicazione
istituzionale

n. 4
giugno 2008

con cd di testi
allegato



Senato
della Repubblica

Lavori preparatori
nuova serie, n. 4



Senato
della Repubblica

Le recenti modifiche al Nuovo codice della strada

**Decreto-legge n. 117 del 3 agosto 2007,
convertito in legge, con modificazioni,
dalla legge n. 160 del 2 ottobre 2007**

(G.U. n. 230 del 3 ottobre 2007 -
Testo coordinato G.U. n. 230 del 3 ottobre 2007)

Servizio dei
resoconti e della
comunicazione
istituzionale

n. 4
giugno 2008

con cd di testi
allegato

La presente pubblicazione è stata curata dal Servizio dei resoconti e della comunicazione istituzionale, Ufficio delle informazioni parlamentari, dell'archivio e delle pubblicazioni con la collaborazione del Servizio Studi del Senato.

Le pubblicazioni del Senato possono essere richieste alla Libreria del Senato

- per posta: via della Maddalena 27, 00186 Roma
- per posta elettronica: libreria@senato.it
- per telefono: n. 0667062505
- per fax: n. 0667063398

INDICE

Nota di lettura.....	pag.	3
Brevi note sulla legislazione pregressa	pag.	5
- Indice del Nuovo codice della strada.....	pag.	7
- Modifiche al Nuovo codice della strada precedenti alla XV legislatura.....	pag.	17
Proposte di riforma della XV legislatura.....	pag.	24
<i>Iter</i> parlamentare e brevi note sul disegno di legge A. S. n. 1677.....	pag.	34
- Indagine conoscitiva sulla sicurezza nella circolazione stradale (IX Commissione permanente della Camera dei deputati).....	pag.	35
- <i>Iter</i> parlamentare del disegno di legge n. 1677 (A. C. n. 2480).....	pag.	37
- Contenuto del disegno di legge n. 1677.....	pag.	43
Decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, recante disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione.....	pag.	59
Testo vigente del decreto-legge n. 117 del 2007.....	pag.	64
Commento ai singoli articoli vigente del decreto-legge n. 117 del 2007.....	pag.	77
Testo a fronte tra le disposizioni tra le disposizioni del codice della strada previgente e le modifiche introdotte con il decre- to-legge n. 117 del 2007.....	pag.	103
Mozione della Camera dei deputati per la Giornata europea per la sicurezza stradale.....	pag.	156
Normativa europea di riferimento: introduzione.....	pag.	161
- Programma d'azione europeo (2003- 2010).....	pag.	164
- Comunicazione della Commissione del 22 febbraio 2006.....	pag.	171

- Raccomandazione della Commissione del 17 gennaio 2001 sul tasso massimo di alcolemia (TA) consentito ai conducenti.....	pag. 177
Normativa sulle patenti di guida.....	pag. 185
Alcune informazioni e siti di interesse.....	pag. 207

DOCUMENTI INSERITI NEL CD-ROM

Lavori preparatori della legge n. 160 del 2 ottobre 2007 di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge n. 117 del 3 agosto 2007

Resoconti stenografici e documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza nella circolazione svolta dalla IX Commissione permanente della Camera dei deputati (XV legislatura)

Documentazione acquisita nel corso dell'indagine conoscitiva

Resoconti stenografici delle audizioni dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza stradale ed autostradale svolta dall'8a Commissione permanente del Senato (XIV legislatura)

Resoconti stenografici delle sedute di Assemblea della Camera dei deputati per la discussione di mozioni sulla sicurezza stradale

Programma di azione europeo per la sicurezza stradale (2003 - 2010)

Direttiva 2006/126/CE, del 20 dicembre 2006, del Parlamento europeo e del Consiglio concernenti le patenti di guida (Rifusione)

Ricerca della Polizia stradale e del Dipartimento di Psicologia dell'Università "La Sapienza" di Roma sui fattori di rischio psico-sociale e caratteristiche individuali nei giovani guidatori (Progetto ICARO 7)

Indagine Istat-Automobil Club d'Italia sugli incidenti stradali (2006)

NOTA DI LETTURA

La presente pubblicazione è uno strumento di lavoro ad esclusive finalità informative, volto a chiarire il contenuto della legge 2 ottobre 2007, n. 160, che dispone la “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, recante disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione” (G.U. 3 ottobre 2007, n. 230).

Il provvedimento di urgenza – che più avanti sarà illustrato nel dettaglio – ha anticipato l’introduzione nell’ordinamento italiano di alcune disposizioni di un più complessivo progetto di riforma del codice della strada, avviato nel marzo 2007 con la presentazione alla Camera dei deputati di un disegno di legge governativo (Atto Camera n. 2480, divenuto poi Atto Senato n. 1677). Già dal titolo di tale ultimo disegno di legge (al momento dello scioglimento anticipato delle Camere nella XV legislatura: “Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale nonché delega al Governo per la riforma del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”) si evince la portata generale dello stesso provvedimento, del cui contenuto e del cui *iter* parlamentare si darà succintamente conto.

Per una più agevole lettura delle modifiche apportate, si propone quindi il confronto come testo a fronte – con l’evidenziazione in neretto delle disposizioni modificative e aggiuntive – tra gli articoli del codice della strada nella formulazione previgente e le modifiche introdotte agli stessi con il decreto-legge n. 117 del 2007, di cui la legge n. 160 dispone la conversione in legge, con modificazioni.

I lavori preparatori relativi all'*iter* della legge n. 160 del 2007 sono consultabili – anche sulla base delle indicazioni riportate nella presente pubblicazione – all’interno del sito Internet del Senato (www.senato.it), sezione “Leggi e documenti”, voci “Disegni di legge” e “Ricerca semplice”, nonché nel CD-Rom allegato. All’interno di quest’ultimo sono riportati ulteriori documenti ed approfondimenti, di cui si è dato conto nella seconda parte dell’indice.

Si è fornita poi una breve panoramica della recente produzione normativa e documentaria delle istituzioni europee, a partire dal Libro bianco sulla politica dei trasporti del 2001 e dal Programma di azione europeo per la sicurezza stradale (2003 - 2010). Data la forte influenza dello stato di ebbrezza negli incidenti stradali, si è riportata anche la Raccomandazione della Commissione del 17 gennaio 2001 sul tasso massimo di alcolemia (TA) consentito ai conducenti.

Infine, l'ultimo capitolo è dedicato alla segnalazione, nella forma di meri e non esaustivi richiami, di alcuni siti istituzionali di interesse per la tematica affrontata e di alcuni dati significativi soprattutto per quanto riguarda gli incidenti stradali.

BREVI NOTE SULLA LEGISLAZIONE PREGRESSA

Della legislazione precedente al Nuovo codice della strada del 1992 - il testo tuttora vigente, sia pure in gran parte e più volte modificato - si fa solo un breve cenno.

Si richiama innanzi tutto la legge 20 marzo 1865, n. 2248 (“Legge sui lavori pubblici”), il cui Titolo II ha rappresentato la prima disciplina dello Stato italiano (ancora parzialmente in vigore) ⁽¹⁾ in materia di regolamentazione della circolazione stradale, con norme su classificazione, costruzione e manutenzione delle strade nazionali, provinciali, comunali e vicinali, appartenenti rispettivamente allo Stato, alle Province e ai Comuni.

Con la legge 12 febbraio 1958, n. 126 (“Disposizioni per la classificazione e la sistemazione delle strade di uso pubblico”), la materia venne profondamente innovata, mentre con la legge 4 febbraio 1958, n. 572 (“Delega al Governo ad emanare nuove norme in materia di circolazione stradale”), il Governo dell’epoca fu appunto autorizzato a emanare, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa, un nuovo testo delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale, in sostituzione di quelle approvate con il precedente regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 (e successive modificazioni e integrazioni). Il **Testo unico delle norme sulla circolazione stradale** fu dunque approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (pubblicato nel Suppl. ord. della G.U. 23 giugno 1959, n. 147).

-- o --

Nel corso della X legislatura (2 luglio 1987 - 2 febbraio 1992) venne presentato alla Camera dei deputati, il 19 dicembre 1989, il disegno di

¹ In proposito occorre richiamare il cosiddetto meccanismo “taglia-leggi” previsto dall’articolo 14, commi 14-17, della legge di semplificazione per il 2005 (legge 28 novembre 2005, n. 246). Tale meccanismo, dopo un’articolata procedura e fatti salvi diversi testi normativi, determinerà la generalizzata abrogazione di tutte le disposizioni legislative statali pubblicate anteriormente al 1° gennaio 1970, anche se modificate con successivi provvedimenti. Pertanto, all’esito di tale procedura, la richiamata normativa del 1865 potrebbe rientrare in tale fattispecie.

legge atto Camera n. 4435, d’iniziativa dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell’interno, di grazia e giustizia, del tesoro e dell’ambiente. Giunto in Senato il 14 gennaio 1991, il disegno di legge (A. S. n. 2600) fu definitivamente approvato il 30 maggio 1991, con il titolo: “**Delega al Governo per la revisione delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale**”, divenendo la **legge 13 giugno 1991, n. 190** (pubblicata nella G.U. 28 giugno 1991, n. 150).

L’articolo 1 di tale provvedimento prevedeva una delega al Governo per l’adozione di “disposizioni aventi valore di legge intese a rivedere e riordinare, apportandovi le modifiche opportune o necessarie in conformità dei principi e criteri direttivi di cui all’articolo 2, la legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale, comprese le disposizioni dei testi unici approvati, rispettivamente, con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, e con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni ed integrazioni, riunendola in un testo unico denominato «Codice della strada»”.

Sullo schema di testo unico – proposto dai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell’interno, di grazia e giustizia, della difesa, delle finanze, del tesoro, della pubblica istruzione, dell’agricoltura e delle foreste, dell’ambiente e per i problemi delle aree urbane, e approvato dal Consiglio dei ministri il 30 settembre 1991 – le competenti Commissioni parlamentari del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati si pronunciarono una prima volta, rispettivamente, il 19 dicembre e il 20 dicembre 1991. A seguito del recepimento di alcune delle osservazioni contenute in tali pareri, con deliberazione del Consiglio dei ministri del 27 gennaio 1992, le suddette Commissioni parlamentari espressero il parere definitivo, rispettivamente, il 30 gennaio e il 1° febbraio 1992.

Dopo le deliberazioni conclusive del Consiglio dei ministri adottate il 27 febbraio e il 25 marzo 1992, fu emanato il **decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**, recante il “**Nuovo codice della strada**” (pubblicato nella G.U. n. 114 del 18 maggio 1992, Suppl. ord. n. 74) ⁽²⁾, che sostituì il Testo

2 La misura delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal decreto legislativo 30 aprile

unico delle norme sulla circolazione stradale del 1959.

Inoltre, con il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (pubblicato nella G.U. 28 dicembre 1992, n. 303, Suppl. ord. n. 134), venne adottato il Regolamento di esecuzione e di attuazione di tale disciplina (in un testo composto da 300 articoli, suddiviso nel Titolo I – Disposizioni generali; Titolo II – Costruzione e tutela delle strade; Titolo III – Dei veicoli).

Il Nuovo codice della strada è composto da 240 articoli.

Per esigenze di sintesi, non si è ritenuto di riprodurre integralmente in questa sede il testo del **Nuovo codice della strada**, reperibile in altre pubblicazioni, ma se ne riporta l'indice del testo vigente (il numero indica gli articoli).

INDICE

Premessa

TITOLO I - Disposizioni generali.

1. *Principi generali.*
2. *Definizione e classificazione delle strade.*
3. *Definizioni stradali e di traffico.*
4. *Delimitazione del centro abitato.*
5. *Regolamentazione della circolazione in generale.*
6. *Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati.*
7. *Regolamentazione della circolazione nei centri abitati.*
8. *Circolazione nelle piccole isole.*
9. *Competizioni sportive su strada.*
- 9-bis. *Organizzazione di competizioni non autorizzate in velocità con vei-*

1992, n. 285, è stata aggiornata – ai sensi dell'articolo 195, comma 3 – con decreto ministeriale 4 gennaio 1995 (G.U. 9 gennaio 1995, n. 6), con decreto ministeriale 20 dicembre 1996 (G.U. 28 dicembre 1996, n. 303), con decreto ministeriale 22 dicembre 1998 (G.U. 28 dicembre 1998, n. 301), con decreto ministeriale 29 dicembre 2000 (G.U. 30 dicembre 2000, n. 303), con decreto ministeriale 24 dicembre 2002 (G.U. 30 dicembre 2002, n. 304), con decreto ministeriale 22 dicembre 2004 (G.U. 30 dicembre 2004, n. 305) e con decreto ministeriale 29 dicembre 2006 (G.U. 30 dicembre 2006, n. 302).

coli a motore e partecipazione alle gare.

9-ter. *Divieto di gareggiare in velocità con veicoli a motore.*

10. *Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità.*

11. *Servizi di polizia stradale.*

12. *Espletamento dei servizi di polizia stradale.*

TITOLO II - Della costruzione e tutela delle strade.

Capo I - Costruzione e tutela delle strade ed aree pubbliche.

13. *Norme per la costruzione e la gestione delle strade.*

14. *Poteri e compiti degli enti proprietari delle strade.*

15. *Atti vietati.*

16. *Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dei centri abitati.*

17. *Fasce di rispetto nelle curve fuori dei centri abitati.*

18. *Fasce di rispetto ed aree di visibilità nei centri abitati.*

19. *Distanze di sicurezza dalle strade.*

20. *Occupazione della sede stradale.*

21. *Opere, depositi e cantieri stradali.*

22. *Accessi e diramazioni.*

23. *Pubblicità sulle strade e sui veicoli.*

24. *Pertinenze delle strade.*

25. *Attraversamenti ed uso della sede stradale.*

26. *Competenza per le autorizzazioni e le concessioni.*

27. *Formalità per il rilascio delle autorizzazioni e concessioni.*

28. *Obblighi dei concessionari di determinati servizi.*

29. *Piantagioni e siepi.*

30. *Fabbricati, muri e opere di sostegno.*

31. *Manutenzione delle ripe.*

32. *Condotta delle acque.*

33. *Canali artificiali e manufatti sui medesimi.*

34. *Oneri supplementari a carico dei mezzi d'opera per l'adeguamento delle infrastrutture stradali.*

Capo II - Organizzazione della circolazione e segnaletica stradale.

35. *Competenze.*

36. *Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana.*
37. *Apposizione e manutenzione della segnaletica stradale.*
38. *Segnaletica stradale.*
39. *Segnali verticali.*
40. *Segnali orizzontali.*
41. *Segnali luminosi.*
42. *Segnali complementari.*
43. *Segnalazioni degli agenti del traffico.*
44. *Passaggi a livello.*
45. *Uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni.*

TITOLO III - Dei veicoli.

Capo I - Dei veicoli in generale.

46. *Nozione di veicolo.*
47. *Classificazione dei veicoli.*
48. *Veicoli a braccia.*
49. *Veicoli a trazione animale.*
50. *Velocipedi.*
51. *Slitte.*
52. *Ciclomotori.*
53. *Motoveicoli.*
54. *Autoveicoli.*
55. *Filoveicoli.*
56. *Rimorchi.*
57. *Macchine agricole.*
58. *Macchine operatrici.*
59. *Veicoli con caratteristiche atipiche.*
60. *Motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico.*
61. *Sagoma limite.*
62. *Massa limite.*
63. *Traino veicoli.*

Capo II - Dei veicoli a trazione animale, slitte e velocipedi.

- 64. *Dispositivi di frenatura dei veicoli a trazione animale e delle slitte.*
- 65. *Dispositivi di segnalazione visiva dei veicoli a trazione animale e delle slitte.*
- 66. *Cerchioni alle ruote.*
- 67. *Targhe dei veicoli a trazione animale e delle slitte.*
- 68. *Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi.*
- 69. *Caratteristiche dei dispositivi di segnalazione e di frenatura dei veicoli a trazione animale, delle slitte e dei velocipedi.*
- 70. *Servizio di piazza con veicoli a trazione animale o con slitte.*

Capo III - Veicoli a motore e loro rimorchi.

Sezione I - Norme costruttive e di equipaggiamento e accertamenti tecnici per la circolazione.

- 71. *Caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi.*
- 72. *Dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e loro rimorchi.*
- 73. *Veicoli su rotaia in sede promiscua.*
- 74. *Dati di identificazione.*
- 75. *Accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione e omologazione.*
- 76. *Certificato di approvazione, certificato di origine e dichiarazione di conformità.*
- 77. *Controlli di conformità al tipo omologato.*
- 78. *Modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione.*
- 79. *Efficienza dei veicoli a motore e loro rimorchi in circolazione.*
- 80. *Revisioni.*
- 81. *Competenze dei funzionari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri.*

Sezione II - Destinazione ed uso dei veicoli.

- 82. *Destinazione ed uso dei veicoli.*
- 83. *Uso proprio.*
- 84. *Locazione senza conducente.*
- 85. *Servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone.*

86. *Servizio di piazza con autovetture con conducente o taxi.*
87. *Servizio di linea per trasporto di persone.*
88. *Servizio di trasporto di cose per conto terzi.*
89. *Servizio di linea per trasporto di cose.*
90. *Trasporto di cose per conto terzi in servizio di piazza.*
91. *Locazione senza conducente con facoltà di acquisto-leasing e vendita di veicoli con patto di riservato dominio.*
92. *Estratto dei documenti di circolazione o di guida.*

Sezione III - Documenti di circolazione e immatricolazione.

93. *Formalità necessarie per la circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi.*
94. *Formalità per il trasferimento di proprietà degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi e per il trasferimento di residenza dell'intestatario.*
95. *Carta provvisoria di circolazione, duplicato ed estratto della carta di circolazione.*
96. *Adempimenti conseguenti al mancato pagamento della tassa automobilistica.*
97. *Circolazione dei ciclomotori.*
98. *Circolazione di prova.*
99. *Foglio di via.*
100. *Targhe di immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi.*
101. *Produzione, distribuzione, restituzione e ritiro delle targhe.*
102. *Smarrimento, sottrazione, deterioramento e distruzione di targa.*
103. *Obblighi conseguenti alla cessazione della circolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi.*

Capo IV - Circolazione su strada delle macchine agricole e delle macchine operatrici.

104. *Sagome e masse limite delle macchine agricole.*
105. *Traino di macchine agricole.*
106. *Norme costruttive e dispositivi di equipaggiamento delle macchine agricole.*
107. *Accertamento dei requisiti di idoneità delle macchine agricole.*
108. *Rilascio del certificato di idoneità tecnica alla circolazione e della carta di circolazione delle macchine agricole.*

- 109. *Controlli di conformità al tipo omologato delle macchine agricole.*
- 110. *Immatricolazione, carta di circolazione e certificato di idoneità tecnica alla circolazione delle macchine agricole.*
- 111. *Revisione delle macchine agricole in circolazione.*
- 112. *Modifiche dei requisiti di idoneità delle macchine agricole in circolazione e aggiornamento del documento di circolazione.*
- 113. *Targhe delle macchine agricole.*
- 114. *Circolazione su strada delle macchine operatrici.*

TITOLO IV - Guida dei veicoli e conduzione degli animali.

- 115. *Requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali.*
- 116. *Patente, certificato di abilitazione professionale per la guida di motoveicoli e autoveicoli e certificato di idoneità alla guida di ciclomotori.*
- 117. *Limitazioni nella guida.*
- 118. *Patente e certificato di idoneità per la guida di filoveicoli.*
- 119. *Requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida.*
- 120. *Requisiti morali per ottenere il rilascio della patente di guida.*
- 121. *Esame di idoneità.*
- 122. *Esercitazioni di guida.*
- 123. *Autoscuole.*
- 124. *Guida delle macchine agricole e delle macchine operatrici.*
- 125. *Validità della patente di guida.*
- 126. *Durata e conferma della validità della patente di guida.*
- 126-*bis*. *Patente a punti.*
- 127. *Permesso provvisorio di guida.*
- 128. *Revisione della patente di guida.*
- 129. *Sospensione della patente di guida.*
- 130. *Revoca della patente di guida.*
- 130-*bis*. *Revoca della patente di guida in caso di violazioni che provochino la morte di altre persone.*
- 131. *Agenti diplomatici esteri.*
- 132. *Circolazione dei veicoli immatricolati negli Stati esteri.*
- 133. *Sigla distintiva dello Stato di immatricolazione.*
- 134. *Circolazione di autoveicoli e motoveicoli appartenenti a cittadini ita-*

liani residenti all'estero o a stranieri.

135. *Circolazione con patenti di guida rilasciate da Stati esteri.*

136. *Conversioni di patenti di guida rilasciate da Stati esteri e da Stati della Comunità europea.*

137. *Certificati internazionali per autoveicoli, motoveicoli, rimorchi e permessi internazionali di guida.*

138. *Veicoli e conducenti delle Forze armate.*

139. *Patente di servizio per il personale abilitato allo svolgimento di compiti di polizia stradale.*

TITOLO V - Norme di comportamento.

140. *Principio informatore della circolazione.*

141. *Velocità.*

142. *Limiti di velocità.*

143. *Posizione dei veicoli sulla carreggiata.*

144. *Circolazione dei veicoli per file parallele.*

145. *Precedenza.*

146. *Violazione della segnaletica stradale.*

147. *Comportamento ai passaggi a livello.*

148. *Sorpasso.*

149. *Distanza di sicurezza tra veicoli.*

150. *Incrocio tra veicoli nei passaggi ingombri o su strade di montagna.*

151. *Definizioni relative alle segnalazioni visive e all'illuminazione dei veicoli a motore e dei rimorchi.*

152. *Segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli.*

153. *Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli a motore e dei rimorchi.*

154. *Cambiamento di direzione o di corsia o altre manovre.*

155. *Limitazione dei rumori.*

156. *Uso dei dispositivi di segnalazione acustica.*

157. *Arresto, fermata e sosta dei veicoli.*

158. *Divieto di fermata e di sosta dei veicoli.*

159. *Rimozione e blocco dei veicoli.*

160. *Sosta degli animali.*

161. *Ingombro della carreggiata.*

162. *Segnalazione di veicolo fermo.*
163. *Convogli militari, cortei e simili.*
164. *Sistemazione del carico sui veicoli.*
165. *Traino di veicoli in avaria.*
166. *Trasporto di cose su veicoli a trazione animale.*
167. *Trasporti di cose su veicoli a motore e sui rimorchi.*
168. *Disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi.*
169. *Trasporto di persone, animali e oggetti sui veicoli a motore.*
170. *Trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote.*
171. *Uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote.*
172. *Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini.*
173. *Uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida.*
174. *Durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose.*
175. *Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.*
176. *Comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.*
177. *Circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio e delle autoambulanze.*
178. *Documenti di viaggio per trasporti professionali con veicoli non muniti di cronotachigrafo.*
179. *Cronotachigrafo e limitatore di velocità.*
180. *Possesso dei documenti di circolazione e di guida.*
181. *Esposizione dei contrassegni per la circolazione.*
182. *Circolazione dei velocipedi.*
183. *Circolazione dei veicoli a trazione animale.*
184. *Circolazione degli animali, degli armenti e delle greggi.*
185. *Circolazione e sosta delle auto-caravan.*
186. *Guida sotto l'influenza dell'alcool.*
187. *Guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti.*
188. *Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide.*
189. *Comportamento in caso di incidente.*
190. *Comportamento dei pedoni.*
191. *Comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni.*

192. *Obblighi verso funzionari, ufficiali e agenti.*
193. *Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile.*

TITOLO VI - Degli illeciti previsti dal presente codice e delle relative sanzioni.

Capo I - Degli illeciti amministrativi e delle relative sanzioni.

Sezione I - Degli illeciti amministrativi importanti sanzioni amministrative pecuniarie ed applicazione di queste ultime.

194. *Disposizioni di carattere generale.*
195. *Applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie.*
196. *Principio di solidarietà.*
197. *Concorso di persone nella violazione.*
198. *Più violazioni di norme che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie.*
199. *Non trasmissibilità dell'obbligazione.*
200. *Contestazione e verbalizzazione delle violazioni.*
201. *Notificazione delle violazioni.*
202. *Pagamento in misura ridotta.*
203. *Ricorso al prefetto.*
204. *Provvedimenti del prefetto.*
204-bis. *Ricorso al giudice di pace.*
205. *Opposizione innanzi all'autorità giudiziaria.*
206. *Riscossione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie.*
207. *Veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa EE.*
208. *Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie.*
209. *Prescrizione.*

Sezione II - Delle sanzioni amministrative accessorie a sanzioni amministrative pecuniarie.

210. *Sanzioni amministrative accessorie a sanzioni amministrative pecuniarie in generale.*
211. *Sanzione accessoria dell'obbligo di ripristino dello stato dei luoghi o di rimozione di opere abusive.*
212. *Sanzione accessoria dell'obbligo di sospendere una determinata attività.*
213. *Misura cautelare del sequestro e sanzione accessoria della confisca*

amministrativa.

214. *Fermo amministrativo del veicolo.*

214-bis. *Alienazione dei veicoli nei casi di sequestro amministrativo, fermo e confisca.*

215. *Sanzione accessoria della rimozione o blocco del veicolo.*

216. *Sanzione accessoria del ritiro dei documenti di circolazione, della targa, della patente di guida o della carta di qualificazione del conducente.*

217. *Sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione.*

218. *Sanzione accessoria della sospensione della patente.*

219. *Revoca della patente di guida.*

Capo II - Degli illeciti penali.

Sezione I - Disposizioni generali in tema di reati e relative sanzioni.

220. *Accertamento e cognizione dei reati previsti dal presente codice.*

221. *Connessione obiettiva con un reato.*

Sezione II - Sanzioni amministrative accessorie a sanzioni penali.

222. *Sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati.*

223. *Ritiro della patente in conseguenza a ipotesi di reato.*

224. *Procedimento di applicazione delle sanzioni amministrative accessorie della sospensione e della revoca della patente.*

224-bis. *Obblighi del condannato.*

TITOLO VII - Disposizioni finali e transitorie.

Capo I - Disposizioni finali.

225. *Istituzione di archivi ed anagrafe nazionali.*

226. *Organizzazione degli archivi e dell'anagrafe nazionale.*

227. *Servizio e dispositivi di monitoraggio.*

228. *Regolamentazione dei diritti dovuti dagli interessati per l'attuazione delle prescrizioni contenute nelle norme del presente codice.*

229. *Attuazione di direttive comunitarie.*

230. *Educazione stradale.*

231. *Abrogazione di norme precedentemente in vigore.*

Capo II - Disposizioni transitorie.

232. Norme regolamentari e decreti ministeriali di esecuzione e di attuazione.

233. Norme transitorie relative al titolo I.

234. Norme transitorie relative al titolo II.

235. Norme transitorie relative al titolo III.

236. Norme transitorie relative al titolo IV.

237. Norme transitorie relative al titolo V.

238. Norme transitorie relative al titolo VI.

239. Norme transitorie relative al titolo VII.

240. Entrata in vigore delle norme del presente codice.

-- 0 --

Le **principali modifiche** del Nuovo codice della strada introdotte nelle **legislature precedenti alla XV** ⁽³⁾ sono state approvate:

- con il **decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360** (“Disposizioni correttive e integrative del codice della strada, approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”);

- con la legge 4 dicembre 1996, n. 611 (“Conversione in legge, con modificazioni, del **decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517**, recante interventi nel settore dei trasporti”);

- con la **legge 7 dicembre 1999, n. 472** (“Interventi nel settore dei trasporti”);

- con la **legge 22 marzo 2001, n. 85** (“Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada”) e il relativo **decreto legislativo 15 genna-**

³ Nella relazione dell’indagine istituzionale: “Tra controllo e consenso: la sicurezza nei comportamenti di guida degli Italiani con la patente a punti”, pubblicata da Eures nel novembre 2003, si legge (a pag. 5) che fino al momento della sua redazione il Nuovo codice della strada era stato modificato 46 volte.

A titolo informativo, si segnala anche l’indagine istituzionale, condotta sempre dall’Eures e pubblicata nel giugno 2005, dal titolo: “Due anni dopo: secondo rapporto sulla sicurezza nei comportamenti di guida degli italiani con la patente a punti”. Per entrambi le ricerche, l’istituto ha effettuato il monitoraggio di 73.000 veicoli (automobili e motocicli) nelle sei Province italiane di Milano, Torino, Firenze, Roma, Napoli e Bari, per verificare in quale misura l’introduzione della patente a punti (a distanza di cinque mesi e di due anni) abbia modificato i comportamenti dei conducenti italiani, con particolare riferimento ad alcuni aspetti significativi per il tema della sicurezza, quale l’uso della cintura, l’uso del casco e l’uso del telefonino (senza auricolare) durante la guida. Sull’istituto della patente a punti, cfr. oltre il commento all’articolo 3 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117.

io 2002, n. 9 (“Disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada”);

- con la legge 1° agosto 2002, n. 168 (“Conversione in legge, con modificazioni, del **decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121**, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale”);

- con la **legge 9 aprile 2003, n. 72** (“Modifiche al codice penale e al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di omissione di soccorso”);

- con la legge 1° agosto 2003, n. 214 (“Conversione in legge, con modificazioni, del **decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151**, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada”);

- con la **legge 21 febbraio 2006, n. 102** (“Disposizioni in materia di conseguenze derivanti da incidenti stradali”);

- con il **decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 2006, n. 153** (“Modifiche agli articoli 248, 249, 250, 251, 252, nonché agli allegati al titolo III del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante il Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada”);

- con il **decreto legislativo 13 marzo 2006, n. 150** (“Attuazione della direttiva 2003/20/CE che modifica la direttiva 91/671/CEE relativa all’uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per i bambini nei veicoli. Modifiche al codice della strada”) (4);

4 I decreti ministeriali per il recepimento delle direttive comunitarie, di attuazione dell’articolo 229 del codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992) sono molto numerosi, pertanto se ne riportano solo quelli relativi agli ultimi anni:

D.M. 8 maggio 1995 (G.U. 27 giugno 1995, n. 148, S.O.), modificato dal D.M. 16 maggio 1996 (G.U. 1° luglio 1996, n. 152), dal D.M. 8 novembre 1996 (G.U. 7 dicembre 1996, n. 287), dal D.M. 20 novembre 1996 (G.U. 27 dicembre 1996, n. 302), dal D.M. 26 febbraio 2002 (G.U. 14 marzo 2002, n. 62), dal D.M. 13 maggio 2002 (G.U. 30 maggio 2002, n. 125) - a sua volta modificato prima dal D.M. 21 settembre 2004 (G.U. 14 dicembre 2004, n. 292) e poi dall’allegato al D.M. 22 giugno 2007 (G.U. 18 settembre 2007, n. 217) - dal D.M. 20 giugno 2002 (G.U. 24 luglio 2002, n. 172, S.O.), dal D.M. 25 marzo 2004 (G.U. 24 maggio 2004, n. 120) - a sua volta modificato dal D.M. 26 febbraio 2007 (G.U. 23 aprile 2007, n. 94) - dal D.M. 21 settembre 2004 (G.U. 14 dicembre 2004, n. 292), dal D.M. 19 novembre 2004 (G.U. 24 marzo 2005, n. 69, S.O.), dal D.M. 27 dicembre 2004 (G.U. 14 marzo 2005, n. 60), dal D.M. 6 giugno 2005 (G.U. 29 agosto 2005, n. 200, S.O.), dal D.M. 27 marzo 2006 (G.U. 5 ottobre 2006, n. 232), dal D.M. 7 agosto 2006 (G.U. 30 novembre 2006, n. 279, S.O.) e dal D.M. 3 maggio 2007 (G.U. 18 luglio 2007, n. 165) - Recepimento della direttiva 92/53/CEE del Consiglio del 18 giugno 1992 che modifica la direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative

- con la legge 2 ottobre 2007, n. 160 (“Conversione in legge, con modificazioni, del **decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117**, recante disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di

all’omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

D.M. 8 maggio 1995 (G.U. 27 giugno 1995, n. 148, S.O.) - Attuazione della direttiva 93/116/CE della Commissione del 17 dicembre 1993 relativa alle emissioni di biossido di carbonio ed al consumo di carburante dei veicoli a motore.

D.M. 4 agosto 1998 (G.U. 31 agosto 1998, n. 202, S.O.) - Recepimento della direttiva 98/12/CE della Commissione del 27 gennaio 1998 che adegua al progresso tecnico la direttiva 71/320/CEE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relativi alla frenatura di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi. D.M. 13 maggio 1999 (G.U. 9 giugno 1999, n. 133) - Recepimento della direttiva 98/91/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 1998 riguardante i veicoli a motore e i loro rimorchi destinati al trasporto merci pericolose su strada e che modifica la direttiva 70/156/CEE relativa all’omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi. D.M. 20 dicembre 1999 (G.U. 9 febbraio 2000, n. 32, S.O.), modificato dall’art. 1, D.M. 1° giugno 2001 (G.U. 27 giugno 2001, n. 147), dal D.M. 20 giugno 2002 (G.U. 3 luglio 2002, n. 154), dal D.M. 15 settembre 2004 (G.U. 15 aprile 2005, n. 87, S.O.) e dal D.M. 2 marzo 2006 (G.U. 21 febbraio 2007, n. 43, S.O.) - Attuazione della direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 1997 concernente i provvedimenti da adottare contro l’emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all’installazione su macchine mobili non stradali.

D.M. 14 febbraio 2000 (G.U. 3 marzo 2000, n. 52), modificato dal D.M. 19 novembre 2004 (G.U. 24 marzo 2005, n. 69, S.O.), a sua volta modificato dal D.M. 6 giugno 2005 (G.U. 24 agosto 2005, n. 196) - Attuazione della direttiva 1999/37/CE del Consiglio del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli.

D.M. 22 ottobre 2001 (G.U. 9 novembre 2001, n. 261) - Recepimento della direttiva 2000/72/CE della Commissione del 22 novembre 2000, che adegua al progresso tecnico la direttiva 93/31/CEE del Consiglio relativa ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote. D.M. 22 ottobre 2001 (G.U. 14 novembre 2001, n. 265), corretto con Comunicato 4 gennaio 2002 (G.U. 4 gennaio 2002, n. 3) - Recepimento della direttiva 2000/74/CE della Commissione del 22 novembre 2000, che adegua al progresso tecnico la direttiva 93/29/CEE del Consiglio relativa all’identificazione di comandi, spie ed indicatori dei veicoli a motore a due o tre ruote.

D.M. 21 dicembre 2001 (G.U. 2 gennaio 2002, n. 1) - Recepimento della direttiva 2000/73/CE della Commissione del 22 novembre 2000 che adegua al progresso tecnico la direttiva 93/92/CEE del Consiglio, relativa all’installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa sui veicoli a motore a due o a tre ruote.

D.M. 26 febbraio 2002 (G.U. 12 marzo 2002, n. 60) - Recepimento della direttiva 2000/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 giugno 2000, relativa ai dispositivi di protezione anticastro anteriori dei veicoli a motore che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio. D.M. 13 maggio 2002 (G.U. 30 maggio 2002, n. 125), modificato dal D.M. 21 settembre 2004 (G.U. 14 dicembre 2004, n. 292) e dall’allegato al D.M. 22 giugno 2007 (G.U. 18 settembre 2007, n. 217) - Recepimento della direttiva 2001/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 settembre 2001 relativa al riscaldamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio e abroga la direttiva 78/548/CEE del Consiglio.

D.M. 20 giugno 2002 (G.U. 24 luglio 2002, n. 172, S.O.) - Recepimento della direttiva

sicurezza nella circolazione”) (5).

-- o --

Durante la XIII legislatura (9 maggio 1996 – 29 maggio 2001) venne presentato alla Camera dei deputati, il 12 maggio 1998, il progetto di

2001/116/CE della Commissione del 20 dicembre 2001, che adegua al progresso tecnico la direttiva 70/156/CE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi. (Testo rilevante ai fini dello Spazio Economico Europeo).

D.M. 8 maggio 2003 (G.U. 5 settembre 2003, n. 206) - Recepimento della direttiva 2002/80/CE del 3 ottobre 2002 della Commissione che adegua al progresso tecnico la direttiva 70/220/CEE del Consiglio, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore.

D.M. 21 settembre 2004 (G.U. 14 dicembre 2004, n. 292) - Recepimento della direttiva 2004/78/CE del 29 aprile 2004 della Commissione, che modifica la direttiva 2001/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa al riscaldamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, e la direttiva 70/156/CEE del Consiglio, ai fini dell'adeguamento al progresso tecnico.

D.M. 27 dicembre 2004 (G.U. 14 marzo 2005, n. 60) - Recepimento della direttiva 2004/3/CE dell'11 febbraio 2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica la direttiva 70/156/CEE e la direttiva 80/1268/CEE entrambe del Consiglio per quanto riguarda la misurazione delle emissioni di biossido di carbonio ed il consumo di carburante dei veicoli N1.

D.M. 25 settembre 2007 (G.U. 4 dicembre 2007, n. 282) - Recepimento della direttiva 2006/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 maggio 2006, relativa alle emissioni degli impianti di condizionamento d'aria dei veicoli a motore, che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio. D.M. 25 ottobre 2007 (G.U. 17 gennaio 2008, n. 14) - Recepimento della direttiva 2007/37/CE della Commissione del 21 giugno 2007, con la quale si modificano gli allegati I e III della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

5 Cfr. altresì il D.P.R. 19 aprile 1994, n. 575 (“Regolamento recante la disciplina dei procedimenti per il rilascio e la duplicazione della patente di guida”, in G.U. 13 ottobre 1994, n. 240), il D.P.R. 9 marzo 2000, n. 104 (“Regolamento recante norme per la semplificazione del procedimento relativo al rilascio del duplicato della patente di guida in caso di smarrimento, sottrazione, distruzione o deterioramento dell'originale, a norma dell'articolo 1 della legge 8 marzo 1999, n. 50”, in G.U. 28 aprile 2000, n. 98), il D.P.R. 9 marzo 2000, n. 105 (“Regolamento recante norme per la semplificazione del procedimento per il rilascio del duplicato della carta di circolazione in caso di smarrimento, sottrazione, distruzione o deterioramento dell'originale, a norma dell'articolo 1 della legge 8 marzo 1999, n. 50”, in G.U. 28 aprile 2000, n. 98) e il D.P.R. 24 novembre 2001, n. 474 (“Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli”, in G.U. 30 gennaio 2002, n. 25). Si veda infine il decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, recante misure urgenti per la tutela dei consumatori, la promozione della concorrenza, lo sviluppo di attività economiche, la nascita di nuove imprese, la valorizzazione dell'istruzione tecnico-professionale e la rottamazione di autoveicoli” (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 2007, n. 40).

legge governativo A. C. n. 4859 (d’iniziativa dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri dell’interno, delle politiche agricole, di grazia e giustizia e della sanità). Tale provvedimento - esaminato congiuntamente al precedente progetto di legge di iniziativa governativa A. C. n. 1983 ed a numerosi disegni di legge di iniziativa parlamentare – fu approvato nella seduta di Assemblea n. 849 del 31 gennaio 2001. Trasmesso al Senato, il disegno di legge A. S. n. 4976 fu discusso in sole due sedute ed approvato definitivamente nella seduta n. 1052 dell’8 marzo 2001 (la legislatura si sarebbe conclusa di lì a qualche giorno), divenendo la **legge 22 marzo 2001, n. 85**, con il titolo: **“Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada”** (6).

Lo schema di decreto legislativo di attuazione di tale legge delega - su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell’interno, della giustizia, della difesa, dell’economia e delle finanze, dell’istruzione, dell’università e della ricerca, delle politiche agricole e forestali, dell’ambiente e della tutela del territorio, della salute e per le politiche comunitarie – fu trasmesso alle Camere il 15 gennaio 2002, data ultima per l’espressione del parere parlamentare. Anche in considerazione dell’impossibilità per il Parlamento di esaminare in un solo giorno il testo, composto originariamente da 150 articoli e successivamente ridotto ad 85, il Governo ritenne in quell’occasione di ridurre lo schema di decreto legislativo a soli 19 articoli.

Acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, fu così approvato – ormai all’inizio della XIV legislatura (30 maggio 2001 – 27 aprile 2006) – il **decreto legislativo n. 9 del 15 gennaio 2002**, recante **“Disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada, a norma dell’articolo 1, comma 1, della legge 22 marzo 2001, n. 85”** (G.U. n. 36 del 12 febbraio 2002, Suppl. Ord. n. 28).

Pur essendo intervenuto il suddetto decreto legislativo su molti profili

6 Anche al Senato numerosi i disegni di legge di iniziativa parlamentare alla fine risultarono assorbiti.

(7), la riduzione del suo articolato dagli originari 150 a 19 articoli ha comportato la non piena attuazione della delega prevista dalla legge n. 85 del 2001. Di conseguenza, sempre nel corso della XIV legislatura, il Governo dell'epoca ha avvertito la necessità di predisporre – e presentare alla Camera dei deputati il 12 giugno 2002 – il progetto di legge A. C. n. 2851 dal titolo: “Modifiche alla legge 22 marzo 2001, n. 85, e disposizioni per la revisione del nuovo codice della strada”. Pur non essendosi concluso l'*iter* di tale provvedimento (8), è così emersa la necessità di riaprire sostanzialmente i termini della delega recata dalla legge n. 85 del 2001, nonché di introdurre nuovi principi e criteri direttivi e di autorizzare l'adozione di un regolamento di delegificazione, in materia di classificazione, caratteristiche costruttive ed omologazione dei veicoli. Il disegno di legge prevedeva, infatti, tra l'altro, l'adeguamento della disciplina recata dal Nuovo codice della strada alle competenze regionali e degli enti locali delineate dagli articoli 117 e 118 della Costituzione, come modificati dalla

7 Il decreto legislativo n. 9 del 15 gennaio 2002 è intervenuto sui principi generali del codice della strada, inserendo la sicurezza delle persone nella circolazione stradale tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato; ha introdotto nell'ordinamento l'istituto della patente a punti; ha previsto il certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori e motocicli (cosiddetto “patentino”), consentendo in alcune fattispecie il trasporto del secondo passeggero; ha rimodulato i limiti di velocità, diversificandoli in relazione alle caratteristiche strutturali delle strade e alle condizioni meteorologiche; ha sanzionato maggiormente la guida sotto l'influenza dell'alcool o di sostanze stupefacenti per i conducenti di autobus e di veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate; ha previsto che il 7,5 per cento del totale annuo dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie sia destinata al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca per favorire l'educazione stradale nella scuola pubblica e privata e l'organizzazione di corsi per conseguire il “patentino” per la guida dei ciclomotori; ha ridefinito la normativa sull'uso dei dispositivi luminosi dei veicoli, prevedendo l'obbligo di accensione degli anabbaglianti per i ciclomotori e per i motocicli in qualsiasi condizione di marcia.

8 Il progetto di legge A. C. n. 2851 è stato assegnato alla IX Commissione permanente della Camera dei deputati (Trasporti, poste e telecomunicazioni), in sede referente, il 25 giugno 2002. L'esame del progetto di legge si è svolto nelle sedute dal 10 settembre 2002 (pomeridiana) all'11 dicembre 2002; in quest'ultima seduta è stato approvato il mandato al relatore a riferire favorevolmente sul provvedimento, nel testo risultante dall'approvazione degli emendamenti, all'Assemblea, dove però il testo non è mai approdato.

Nel corso della XIV legislatura, il processo di riforma del Nuovo codice della strada è comunque proseguito con il ricorso alla decretazione d'urgenza. Si richiamano:

- il decreto-legge 25 ottobre 2002, n. 236, recante disposizioni urgenti in materia di termini legi-

legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, e la revisione dell'apparato sanzionatorio, anche attraverso la modifica dell'entità delle sanzioni secondo i principi di ragionevolezza, proporzionalità, adeguatezza e non discriminazione in ambito comunitario.

slativi in scadenza (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2002, n. 284);

- il decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214);
- il decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 47);
- il decreto-legge 9 novembre 2004, n. 266, recante proroga o differimento di termini previsti da disposizioni legislative (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 306);
- il decreto-legge 30 giugno 2005, n. 115, recante disposizioni urgenti per assicurare la funzionalità di settori della pubblica amministrazione (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 agosto 2005, n. 168);
- il decreto-legge 30 dicembre 2005, n. 273, recante definizione e proroga di termini, nonché conseguenti disposizioni urgenti (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2006, n. 51).

E' stata altresì approvata la legge n. 102 del 21 febbraio 2006 ("Disposizioni in materia di conseguenze derivanti da incidenti stradali", pubblicata nella G.U. 17 marzo 2006, n. 64).

PROPOSTE DI RIFORMA DELLA XV LEGISLATURA

Il processo di modifica del codice della strada avviato nella XIV legislatura è ripreso nella XV legislatura (iniziata il 28 aprile 2006) con la presentazione di numerosi disegni di legge di riforma – in taluni casi solo parziale, in altri molto estesa – del codice della strada.

Dato l'ampio numero degli stessi, si dà conto solo di alcuni di essi, selezionati attraverso il sistema di classificazione TESEO, con una ricerca limitata al "livello generale dei disegni di legge" ed effettuata attraverso le parole chiave "sicurezza stradale", "diritto della circolazione stradale" e "circolazione stradale".

Senato della Repubblica

S. 1916 – Stefano ZECCHERINI (*RC-SE*) e altri – "Agenzia nazionale per la sicurezza stradale e per l'assistenza alle vittime della strada" (10 dicembre 2007: *presentato al Senato*).

S. 1842 – Mauro CUTRUFO (*DCA-PRI-MPA*) e altri – "Disposizioni e modificazioni al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, finalizzate all'incentivazione della mobilità con motocicli" (10 ottobre 2007: *presentato al Senato*).

S. 1817-UNDECIES – GOVERNO PRODI-II – "Utilizzo delle risorse del Fondo per la contribuzione dagli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia" (4 ottobre 2007: *presentato al Senato*).

S. 1772-B (1772) ⁽⁹⁾ - GOVERNO PRODI-II - "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, recante

⁹ Cfr. A. C. n. 3044.

disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione" (4 agosto 2007: presentato al Senato. 19 settembre 2007: approvato in prima lettura e trasmesso alla Camera. 28 settembre 2007: trasmesso dalla Camera in un testo modificato. 2 ottobre 2007: approvato definitivamente. Legge n. 160 del 2 ottobre 2007).

S. 1701 – Marco FILIPPI (*Ulivo*) e altri – “Misure per il miglioramento della sicurezza stradale e la prevenzione degli incidenti con veicoli” (10 luglio 2007: presentato al Senato).

S. 1677 ⁽¹⁰⁾ - GOVERNO PRODI-II - “Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale nonché delega al Governo per la riforma del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285” (29 giugno 2007: trasmesso dalla Camera. 19 settembre 2007: approvato con modificazioni. 20 settembre 2007: trasmesso per la terza lettura alla Camera).

S. 1669 – Paolo FRANCO - “Norme per contrastare il nomadismo irregolare nei territori comunali” (27 giugno 2007: presentato al Senato).

S. 1462 - Sergio DIVINA (*LNP*) - “Modificazioni all'articolo 116 del Codice della strada. Istituzione del delitto di guida di mezzi a motore senza patente” (4 aprile 2007: presentato al Senato. 19 settembre: assorbito).

S. 1433 – Giuseppe SARO (*DC-PRI-IND-MPA*) – “Interpretazione autentica dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni, in materia di mezzi tecnici di controllo del traffico” (27 marzo 2007: presentato alla Camera).

¹⁰ Cfr. A. S. n. 2480.

S. 1425 – Mauro CUTRUFO (*DCA-PRI-MPA*) e altri - “Disposizioni a sostegno della mobilità su due ruote e modifiche al codice della strada” (22 marzo 2007: presentato al Senato. 19 settembre 2007: assorbito).

S. 1338 - Giovanni LEGNINI (*Ulivo*) e altri - “Modificazioni al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di richiesta di sospensione delle sanzioni accessorie, di termini per la notifica delle violazioni non immediatamente contestate e di riduzione dei termini per l'adozione della decisione sui ricorsi al prefetto, e alla legge 24 novembre 1981, n. 689, in materia di liquidazione delle spese nei giudizi di opposizione” (12 marzo 2007: presentato al Senato. 19 settembre 2007: assorbito).

S. 1294 - Martino ALBONETTI (*RC-SE*) - “Modifiche all'articolo 188 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada, al fine di garantire la mobilità delle persone invalide” (31 gennaio 2007: presentato al Senato).

S. 1290 - Sergio DIVINA (*LNP*) - “Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada, in materia di educazione stradale” (30 gennaio 2007: presentato al Senato. 19 settembre 2007: assorbito).

S. 964 – Maurizio EUFEMI (*UDC*) – “Ordinamento del trasporto delle merci pericolose” (19 settembre 2006: presentato al Senato).

S. 914 – Angelo Maria CICOLANI (*FI*) – “Istituzione dell’Agenzia nazionale per la sicurezza stradale” (29 luglio 2006: presentato al Senato. 19 settembre 2007: assorbito).

S. 909 - Giuliano BARBOLINI (*Ulivo*) e altri - “Nuove disposizioni in materia di prevenzione ed accertamento di violazioni di disposizioni del codice della strada” (28 luglio 2006: presentato al Senato).

S. 786 – Edo RONCHI (*Ulivo*) e altri - “Norme per l’attuazione del pro-

toocollo di Kyoto con lo sviluppo delle fonti rinnovabili, dell'efficienza, dell'innovazione del sistema energetico e della mobilità" (11 luglio 2006: presentato al Senato).

S. 770 - Stefano LOSURDO (AN) - "Modifiche all'articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tasso alcolemico del conducente" (7 luglio 2006: presentato al Senato).

S. 707 - Giuseppe SCALERA (Ulivo) - "Norme in materia di lotta contro comportamenti aggressivi alla guida" (29 giugno 2006: presentato al Senato).

S. 706 - Giuseppe SCALERA (Ulivo) - "Misure per la sicurezza stradale e contro la guida in stato di ebbrezza" (29 giugno 2006: presentato al Senato. 19 settembre 2007: assorbito).

S. 378 - Graziano MAZZARELLO (Ulivo) - "Modifiche al codice della strada in materia di patente a punti e di confisca dei ciclomotori" (18 maggio 2006: presentato al Senato. 19 settembre 2007: assorbito).

S. 29 - Roberto MANZIONE (Ulivo) - "Norme in materia di sicurezza stradale per impedire la manomissione delle centraline elettriche degli autoveicoli" (28 aprile 2006: presentato al Senato. 19 settembre 2007: assorbito).

S. 11 - Valerio CARRARA (FI) e altri - "Disciplina della circolazione motorizzata su strada a fondo naturale e fuori strada e di disposizioni in materia di impianti fissi" (28 aprile 2006: presentato al Senato).

Camera dei deputati

C. 3239 - Angelo SANTORI (FI) - "Modifica all'articolo 72 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di obbligo di dotare di catene da neve gli autoveicoli e i rimorchi" (13 novembre 2007: presentato alla Camera).

C. 3190 – Enrico COSTA (FI) e altri – “Introduzione degli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale, concernenti i reati di omicidio colposo e di lesioni personali colpose commessi da chi guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti” (25 ottobre 2007: *presentato alla Camera*).

C. 3152 – Mauro FABRIS (Pop-Udeur) e altri – “Modifiche al codice penale e al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o sotto l’effetto di sostanze stupefacenti e di guida aggressiva” (15 ottobre 2007: *presentato alla Camera*).

C. 3146 – Antonio RAZZI (IdV) e altri – “Modifiche all’articolo 173 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di divieto di fumare durante la guida” (11 ottobre 2007: *presentato alla Camera*).

C. 3012 – Cesare CAMPA (FI) e altri – “Istituzione dell’Agenzia nazionale per la sicurezza stradale e altre disposizioni per la sicurezza della circolazione e per l’assistenza alle vittime della strada” (3 agosto 2007: *presentato alla Camera*).

C. 3044 ⁽¹¹⁾ - GOVERNO PRODI-II - “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, recante disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione” (19 settembre 2007: *trasmesso dal Senato*. 27 settembre 2007: *approvato con modificazioni e trasmesso al Senato per la terza lettura*).

C. 2839 – Cesare CAMPA (FI) e altri – “Modifica all’articolo 188 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e disposizioni per favorire la mobilità dei disabili intellettivi” (27 giugno 2007: *presentato alla Camera*).

¹¹ Cfr. A. S. n. 1772-B (1772).

C. 2824 – Andrea LULLI (*Ulivo*) e altri – “Modifica all’articolo 78 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore” (21 giugno 2007: presentato alla Camera).

C. 2699 – CONSIGLIO REGIONALE PIEMONTE – “Modifiche del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), in merito alla disciplina degli accessi stradali” (28 maggio 2007: presentato alla Camera).

C. 2674 – Massimo NARDI (*DCA-PS-Nuovo PSI*) e altri – “Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, a sostegno della mobilità motociclistica e in materia di quadricicli” (17 maggio 2007: presentato alla Camera).

C. 2626 – Riccardo DE CORATO (*AN*) e altri – “Disposizioni in materia di indennizzo in favore degli esercenti attività economiche danneggiate dall’esecuzione di lavori di pubblica utilità” (9 maggio 2007: presentato alla Camera).

C. 2529 – Maria Paola MERLONI (*Ulivo*) – “Trasformazione dell’Automobil club d’Italia in Agenzia per la mobilità responsabile e per il turismo automobilistico” (18 aprile 2007: presentato alla Camera).

C. 2500 – Isabella BERTOLINI (*FI*) e altri – “Disposizioni concernenti l’etichettatura, il confezionamento, la prescrizione e la vendita dei medicinali contenenti sostanze pericolose per la guida degli autoveicoli” (4 aprile 2007: presentato alla Camera).

C. 2480-B (2480) ⁽¹²⁾ – GOVERNO PRODI-II – “Disposizioni in mate-

12 Cfr. A. S. n. 1677. L’iter del provvedimento si è interrotto per lo scioglimento anticipato delle Camere mentre era in corso l’esame in terza lettura presso la IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati, dopo la trasmissione da parte del Senato di un testo modificato.

ria di circolazione e di sicurezza stradale nonché delega al Governo per la riforma del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" (29 marzo 2007: presentato alla Camera. 27 giugno 2007: approvato in prima lettura. 20 settembre 2007: trasmesso dal Senato, in un testo modificato).

C. 2466 – Angelo COMPAGNON (UDC (CCD-CDU) – "Interpretazione autentica dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, in materia di utilizzazione di dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico per il rilevamento delle violazioni" (28 marzo 2007: presentato alla Camera).

C. 2306 – Costantino BOFFA (Ulivo) e altri - "Introduzione dell'articolo 126-ter del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di certificato a punti di idoneità alla guida dei ciclomotori" (28 febbraio 2007: presentato alla Camera).

C. 2286 – Manlio CONTENTO (AN) – "Disposizioni per accrescere la sicurezza della circolazione stradale mediante l'utilizzo della segnaletica orizzontale" (20 febbraio 2007: presentato alla Camera).

C. 2280 - GOVERNO PRODI-II - "Conversione in legge del decreto-legge 19 febbraio 2007, n. 14, recante disposizioni urgenti in materia di installazione su particolari veicoli di strisce riflettenti" (20 febbraio 2007: presentato alla Camera. 21 aprile 2007: decreto-legge decaduto).

C. 2128 – Mauro FABRIS (Pop-Udeur) e altri – "Modifiche agli articoli 203 e 204 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di ricorsi al prefetto" (12 gennaio 2007: presentato alla Camera).

C. 2195 - Federica ROSSI GASPARRINI (Pop-Udeur) e altri - "Modifica dell'articolo 152 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Abolizione dell'obbligo di uso delle luci diurne per i veicoli a motore diversi dai ciclomotori e dai motocicli" (31 gennaio 2007: presentato alla Camera).

C. 1959 – Giovanni CREMA (*Rnp*) e altri - "Istituzione del Dipartimento per la sicurezza stradale" (16 novembre 2006: presentato alla Camera).

C. 1763 – Mauro FABRIS (*Pop-Udeur*) – "Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica correlata all'uso di sostanze stupefacenti" (4 ottobre 2006: presentato alla Camera).

C. 1452 – Anna Teresa FORMISANO (*UDC (CCD-CDU)*) e altri - "Modifica dell'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di conferma della validità della patente di guida per soggetti post-comatosi" (25 luglio 2006: presentato alla Camera).

C. 924 – Mauro FABRIS (*Pop-Udeur*) - "Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale" (29 maggio 2006: presentato alla Camera).

C. 733 – Giovanni MARRAS (*FI*) - "Disposizioni per la regolarizzazione del pagamento delle sanzioni previste dal codice della strada relative a violazioni non costituenti pericolo" (16 maggio 2006: presentato alla Camera).

C. 607 – Francesco Paolo LUCCHESI (*UDC (CCD-CDU)*) - "Modifica all'articolo 2 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 540, in materia di etichettatura dei medicinali per uso umano" (10 maggio 2006: presentato alla Camera).

C. 564 - Gabriella CARLUCCI (*FI*) e altri - "Modifiche all'articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernenti la guida sotto l'influenza dell'alcool o in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti" (8 maggio 2006: presentato alla Camera).

C. 541 – Riccardo MIGLIORI (*AN*) - "Modifica all'articolo 131 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di violazioni al codice della strada commesse da agenti diplomatici esteri" (8 maggio 2006: presentato alla Camera).

C. 489 - Adriano PAROLI (FI) - "Disposizioni in materia di ripartizione tra comuni e province degli introiti comunali derivanti dall'applicazione di sanzioni amministrative comminate per infrazioni alle norme sulla circolazione stradale" (4 maggio 2006: presentato alla Camera).

C. 373 - Giorgio JANNONE (FI) - "Disposizioni per l'esenzione dal pagamento dei pedaggi autostradali in caso di blocco del traffico" (3 maggio 2006: presentato alla Camera).

C. 350 - Pier Paolo CENTO (Misto, Verdi) - "Modifica dell'articolo 222 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati connessi alla circolazione stradale" (3 maggio 2006: presentato alla Camera).

C. 299 - Erminio Angelo QUARTIANI (Ulivo) e altri - "Modifica all'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sosta di veicoli" (29 aprile 2006: presentato alla Camera).

C. 279 - Antonio PEZZELLA (AN) e altri - "Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale" (28 aprile 2006: presentato alla Camera).

C. 220 - Mauro FABRIS (Misto, Pop-UDEUR) - "Nuove norme in materia di abuso di bevande alcoliche e per contrastare l'alcolismo fra i giovani e l'incidentalità stradale" (28 aprile 2006: presentato alla Camera).

C. 219 - Mauro FABRIS (Misto, Pop-UDEUR) - "Modifica all'articolo 148 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sorpasso a destra" (28 aprile 2006: presentato alla Camera).

C. 218 - Mauro FABRIS (Misto, Pop-UDEUR) - "Modifica all'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limiti di velocità" (28 aprile 2006: presentato alla Camera).

C. 217 - Mauro FABRIS (*Misto, Pop-UDEUR*) - "Nuove norme in materia di autocaravan" (28 aprile 2006: presentato alla Camera).

-- 0 --

ITER PARLAMENTARE E BREVI NOTE SUL CONTENUTO DEL DISEGNO DI LEGGE A. S. N. 1677 (A. C. N. 2480)

Tra gli altri presentati in Parlamento in materia di circolazione e sicurezza stradale, particolare rilievo riveste, naturalmente, il provvedimento governativo cui si è già fatto cenno all'inizio della nota di lettura.

Nella seduta n. 43 del 16 marzo 2007, il Consiglio dei ministri ha approvato un disegno di legge di iniziativa dei Ministri dei trasporti e dell'interno, di concerto con i Ministri della giustizia e delle infrastrutture. Al momento della presentazione alla Camera dei deputati il 29 marzo 2007, il progetto di legge (A. C. n. 2480) era intitolato: **“Disposizioni in materia di autotrasporto merci e di circolazione stradale”** ed era composto da 12 articoli, che sono progressivamente aumentati, nel passaggio dell'esame dall'una all'altra Camera, fino a diventare 37 articoli al momento dell'interruzione di tale esame per lo scioglimento anticipato della XV legislatura. La portata innovativa del provvedimento emergeva già dal comunicato stampa emanato al termine della richiamata seduta n. 43 del Consiglio dei ministri. Premesso che la finalità del provvedimento – veniva esplicitato – era quella di “contrastare e sanzionare comportamenti che possano nuocere alla sicurezza collettiva sulla strada”, gli obiettivi erano i seguenti:

- 1) rimodulare da tre a quattro le fasce di eccesso di velocità e inasprire “fortemente” le sanzioni per chi ne supera i limiti o per chi fa uso di apparecchiature radiotrasmittenti (cellulari o cuffie sonore) durante la guida, con la sanzione accessoria della sospensione della patente;
- 2) limitare la guida di determinate tipologie di autovetture ai cosiddetti neopatentati nei primi tre anni dal conseguimento della patente B;
- 3) modificare le norme comportamentali per la guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose;
- 4) revocare la patente per chi inverte il senso di marcia o supera lo spartitraffico o percorre la carreggiata in senso opposto a quello previsto, in autostrada o sulle principali strade extraurbane;
- 5) inasprire la decurtazione di punti per mancata precedenza ai pedoni in

prossimità di attraversamenti non regolati da semaforo o altro, oppure per particolari categorie di pedoni, quali le persone invalide o con ridotte capacità motorie o su carrozzella o sordo-cieche e altro;

6) aumentare le pene pecuniarie e detentive per chi guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, con possibilità di sequestro del veicolo in caso di accertamento di un tasso alcolico nel sangue in quantità superiore a 1,5 grammi per litro e di confisca del veicolo qualora il giudice emetta una sentenza di condanna;

7) prevedere la revisione obbligatoria della patente di guida per il conducente coinvolto in un incidente stradale cui sia stata sospesa la patente per almeno due mesi o abbia meno di 18 anni e gli sia stata sospesa la patente A perché responsabile di un incidente stradale ⁽¹³⁾.

-- o --

Alla **Camera dei deputati**, l'esame di tale progetto di legge è stato preceduto e accompagnato da un lavoro di approfondimento con l'**indagine conoscitiva sulla sicurezza nella circolazione stradale** della IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni). Per tale indagine, deliberata nella seduta del 4 ottobre 2006 e prorogata dapprima fino al 30 giugno 2007 e poi fino al 30 novembre 2007 (il suo svolgimento, quindi, è proceduto in parallelo all'esame del provvedimento), sono state previste e svolte le seguenti audizioni:

- seduta del 14 febbraio 2007: audizione del Ministro dei trasporti, professor Alessandro Bianchi.
- seduta del 25 luglio 2007: audizione del Vice ministro dell'interno,

¹³ Come specificava il Governo nella relazione di accompagnamento, il disegno di legge "rappresenta un primo, urgente intervento su uno dei fattori determinanti in materia di sicurezza stradale, vale a dire i comportamenti delle persone, con particolare riferimento ai conducenti", laddove tali fattori sono individuati essenzialmente nei "i comportamenti delle persone; la qualità dei veicoli; la qualità delle infrastrutture stradali; la quantità di veicoli in circolazione in rapporto alla consistenza delle infrastrutture statali". Tutte queste misure, quindi, "nel rispetto dell'ordinamento comunitario e tenendo conto delle prerogative regionali", miravano ad intervenire sul fattore di rischio del comportamento umano, che ormai rappresenta la più frequente minaccia alla sicurezza sulla strada e desta, soprattutto per le cosiddette "stragi del sabato sera", un forte allarme sociale. Peraltro, il disegno di legge non è stato corredato di relazione tecnica, in quanto – secondo la stessa relazione illustrativa – "non comporta nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato".

Marco Minniti.

- seduta del 9 ottobre 2007: prima parte dell'audizione dei rappresentanti di associazioni delle vittime della strada, proseguita e conclusasi nella seduta del 24 ottobre.

- seduta del 20 novembre 2007: audizione di rappresentanti dell'Associazione italiana segnaletica stradale (Assosegnaletica) e dell'Associazione costruttori acciai italiani (ACAI).

Superato il termine per la conclusione, il 30 novembre 2007, non è stata presentata un'ulteriore richiesta di proroga.

Nella seduta del 5 marzo 2008, pur avendo la Commissione convenuto sull'impossibilità di svolgere tutto il programma di audizioni previsto e con l'apposita autorizzazione della Presidenza della Camera dei deputati, si è svolta la discussione ed è stata approvata la relazione conclusiva dell'indagine conoscitiva, ugualmente all'unanimità.

I resoconti stenografici delle audizioni e il documento conclusivo (Camera dei deputati - Doc. XVII, n. 3) sono riportati nel CD-Rom allegato alla presente pubblicazione ⁽¹⁴⁾. I documenti allegati alla suddetta

14 Nel corso della XIV legislatura anche l'8a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato ha svolto un'indagine conoscitiva sulla sicurezza stradale ed autostradale, deliberata, su proposta del presidente Grillo, nella 28a seduta del 29 novembre 2001.

Si riporta di seguito l'elenco delle audizioni svolte, con la data delle rispettive sedute di Commissione, rinviando per i resoconti stenografici al CD-Rom allegato alla presente pubblicazione oppure al sito Internet del Senato (www.senato.it), alla pagina relativa all'attività della 8a Commissione permanente nella precedente legislatura:

37a seduta del 29 gennaio 2002 – Audizione del commissario straordinario dell'ANAS, ingegner Pozzi (non conclusa);

40a seduta del 6 febbraio 2002 – Audizione del presidente dell'ACI, avvocato Lucchesi (non conclusa);

46a seduta del 28 febbraio 2002 - Seguito e conclusione dell'audizione dei vertici dell'ACI;

48a seduta (pomeridiana) del 13 marzo 2002 - Seguito e conclusione dell'audizione dei vertici dell'ANAS;

49a seduta del 14 marzo 2002 – Audizione del direttore centrale per la polizia stradale, ferroviaria, postale, di frontiera e dell'immigrazione del Ministero dell'interno, prefetto Pansa;

68a seduta (pomeridiana) del 15 maggio 2002 – Audizione dei vertici dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori (AISCAT);

133a seduta (antimeridiana) del 17 ottobre 2002 - Relazione del Presidente sul sopralluogo effettuato il 4 ottobre 2002 da una delegazione della Commissione a L'Aquila in vista della costruzione del terzo traforo del Gran Sasso;

320a seduta del 16 marzo 2004 - Audizioni del capo Dipartimento della protezione, dottor

indagine conoscitiva sono stati pubblicati in uno specifico volume dalla Camera dei deputati: “Sulla sicurezza nella circolazione stradale” (Atti parlamentari – Indagini conoscitive e documentazioni legislative n. 8 - XV legislatura) e sono stati inseriti nel CD-Rom allegato al presente volume.

-- o --

Il progetto di legge A. C. n. 2480, presentato dal Governo alla Camera dei deputati il 29 marzo 2007, era inizialmente composto – si diceva – da 12 articoli ed era intitolato: **“Disposizioni in materia di autotrasporto merci e di circolazione stradale”** (15). Esso è stato annunciato

Bertolaso, e dell'Amministratore delegato della società Autostrade S.p.a., ingegner Gamberale, in merito ai disagi provocati alla circolazione stradale e al sistema dei trasporti dagli eventi atmosferici dell'ultimo fine settimana di febbraio (non conclusa);

324a seduta (pomeridiana) del 24 marzo 2004 - Seguito dell'audizione dell'Amministratore delegato della società Autostrade S.p.a. e audizione del presidente dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori (AISCAT);

325a seduta del 25 marzo 2004 - Audizione del Presidente dell'ANAS, ingegner Pozzi;

391a seduta del 10 novembre 2004 - Audizione del direttore centrale per la Polizia stradale, ferroviaria, delle comunicazioni e per i reparti speciali della Polizia di Stato, prefetto Piscitelli;

392a seduta dell'11 novembre 2004 - Seguito dell'audizione del direttore centrale per la Polizia stradale, ferroviaria, delle comunicazioni e per i reparti speciali della Polizia di Stato;

419a seduta (pomeridiana) del 2 febbraio 2005 - Audizione del presidente dell'ANAS S.p.a., ingegner Pozzi, e del capo Dipartimento della protezione civile, dottor Bertolaso, in merito ai disagi provocati alla circolazione stradale sull'autostrada A3 dalle precipitazioni nevose verificatesi nei giorni 26 e 27 gennaio 2005;

420a seduta dell'8 febbraio 2005 - Seguito dell'audizione del presidente dell'ANAS S.p.a. in merito ai disagi provocati alla circolazione stradale sull'autostrada A3 dalle precipitazioni nevose verificatesi nei giorni 26 e 27 gennaio 2005;

421a seduta (antimeridiana) del 9 febbraio 2005 - Seguito dell'audizione del capo Dipartimento della protezione civile, dottor Bertolaso, in merito ai disagi provocati alla circolazione stradale sull'autostrada A3 dalle precipitazioni nevose verificatesi nei giorni 26 e 27 gennaio 2005;

520a seduta del 7 dicembre 2005 - Audizione del capo Dipartimento della protezione civile, dottor Bertolaso, e del presidente dell'ANAS S.p.a., ingegner Pozzi, in merito ai disagi provocati alla circolazione stradale sull'autostrada A6 Torino - Savona dalle precipitazioni nevose verificatesi nei giorni 2 e 3 dicembre 2005.

15 Il disegno di legge non è stato corredato di relazione tecnica, in quanto esso – secondo la relazione illustrativa – “non comporta nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato”.

Peraltro, l'articolo 6 del testo governativo prevede la costituzione, sia pure facoltativa, di un «comitato consultivo tecnico-scientifico per lo studio, l'individuazione e l'aggiornamento delle caratteristiche tecniche dei test da utilizzare per l'idoneità alla guida a fronte dell'assunzione di

all'Assemblea nella seduta n. 138 del 30 marzo 2007 e assegnato in sede referente alla IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) il 25 settembre 2007.

Per quanto concerne i profili di costituzionalità e, in particolare, la ripartizione delle competenze legislative tra lo Stato e le Regioni delineata dall'articolo 117 della Costituzione, come modificati dalla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, si riporta di seguito il parere della I Commissione permanente, approvato nella seduta del 18 aprile 2007 ⁽¹⁶⁾:

«Il Comitato permanente per i pareri della I Commissione, esaminato il testo del disegno di legge C. 2480 del Governo, recante disposizioni in materia di autotrasporto merci e di circolazione stradale; premesso che, sebbene la circolazione stradale non sia esplicitamente menzionata né tra le materie che l'articolo 117, secondo comma, della Costituzione attribuisce alla legislazione esclusiva dello Stato, né tra quelle di legislazione concorrente, di cui al terzo comma dello stesso articolo 117, nondimeno sia la finalità esplicitamente perseguita dal disegno di legge, che consiste nella riduzione delle infrazioni al codice della strada e, quindi, degli incidenti, sia il contenuto stesso delle disposizioni, sia gli orientamenti della giurisprudenza costituzionale riconducono il testo alla materia «ordine pubblico e sicurezza», demandato dalla lettera *h*) del secondo comma della Costituzione alla competenza legislativa esclusiva dello Stato, inteso il termine «sicurezza» come comprensivo di aspetti che riguardano la tutela della sicurezza delle persone, anche non direttamente afferenti l'ordine pubblico,

sostanze alcoliche, stupefacenti o psicotrope, nonché dei parametri di riferimento da porre a base di tale rilevazione». Tuttavia, non sono stati chiariti i possibili effetti finanziari connessi all'istituzione di tale organismo, né il testo precisa la composizione, l'incardinamento organizzativo o il regime di regolazione e di attribuzione delle spese.

Analogamente, l'articolo 10 dello stesso testo governativo introduce l'obbligo, a carico degli enti proprietari e concessionari delle strade, di provvedere ad interventi infrastrutturali di manutenzione e di modificazione sulla rete stradale, obbligo che potrebbe alterare l'equilibrio economico delle concessioni o anche determinare maggiori oneri a carico di soggetti, quali l'ANAS, che rientrano nel conto economico della pubblica amministrazione.

16 Sul progetto di legge A. C. n. 2480 sono stati richiesti i pareri delle Commissioni I (Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni), II (Giustizia), V (Bilancio, tesoro e programmazione), VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e XII (Affari sociali) della Camera dei deputati.

considerato, inoltre, che con riferimento alle disposizioni che intervengono sul sistema sanzionatorio penale nonché su profili attinenti alla tutela giurisdizionale, recate dagli articoli 5, 8 e 9 del provvedimento in esame, rileva la materia «giurisdizione e norme processuali; ordinamento civile e penale; giustizia amministrativa», attribuita alla competenza legislativa esclusiva dello Stato dall'articolo 117, secondo comma, lettera l) della Costituzione, ritenuto che non sussistano motivi di rilievo sugli aspetti di legittimità costituzionale, esprime parere favorevole” (17).

La IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) ha iniziato l'esame del progetto di legge in sede referente nella seduta del 17 aprile 2007 e in quella del 18 aprile lo ha concluso con l'approvazione di due soli emendamenti del relatore (18), per un'esplicitata esigenza di contenimento dei tempi, e lo ha trasmesso all'Assemblea.

Nell'Aula di Montecitorio la discussione in prima lettura è iniziata nella seduta n. 148 del 23 aprile 2007 (peraltro, in coincidenza con l'inizio della “Prima settimana mondiale sulla sicurezza stradale”, indetta dall'ONU per il periodo dal 23 al 29 aprile 2007). Nella seduta n. 155 (10 maggio 2007) l'Assemblea ha deciso di rinviare nuovamente il provvedimento alla IX Commissione, che lo ha esaminato una seconda volta nelle sedute tra il 29 maggio e il 13 giugno 2007. Dopo l'approvazione di nume-

17 Nel corso della stessa seduta per il prescritto parere sul progetto di legge n. 2480, l'onorevole Riccardo Marone ha ricordato la giurisprudenza della Corte costituzionale che, “chiamata a pronunciarsi sulla legittimità costituzionale della competenza statale con riferimento ad alcune disposizioni del decreto-legge n. 151 del 2003, di modifica del codice della strada, nella sentenza n. 428 del 2004 ha chiarito come siano da ricomprendere nell'ambito della materia «ordine pubblico e sicurezza» le misure volte ad assicurare l'incolumità delle persone. Nella medesima sentenza la Corte ha altresì precisato che «per quanto concerne il settore delle sanzioni amministrative per le infrazioni al codice della strada vale il principio generale secondo cui la competenza a dettare la disciplina sanzionatoria rientra in quella a porre i precetti della cui violazione si tratta», mentre per le successive fasi contenziose, amministrativa e giurisdizionale, si rientra nell'ambito di applicazione della lettera l) dell'articolo 117, secondo comma, della Costituzione nella parte in cui attribuisce alla competenza statale esclusiva le materie della «giustizia amministrativa» e della «giurisdizione».

18 Gli emendamenti riguardavano l'articolo 6 (per escludere che l'istituzione del comitato previsto da tale articolo possa comportare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato) e l'artico

rosi emendamenti formulati da tutti i Gruppi parlamentari, il provvedimento è stato nuovamente licenziato per l'esame dell'Assemblea, in un testo composto da 30 articoli e con il seguente titolo: **“Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale”** (19). Tornato nell'Aula di Montecitorio, il provvedimento è stato esaminato nelle sedute nn. 172, 173, 177 e 178, comprese tra il 19 e il 27 giugno 2007, e in tale ultima data, dopo l'accoglimento di ulteriori emendamenti, è stato approvato in un testo composto da 35 articoli.

Trasmesso al Senato il 29 giugno 2007, il disegno di legge (A. S. n. 1677) è stato annunciato in Aula nella seduta n. 181 del 3 luglio 2007 e in pari data assegnato all'8a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) (20).

L'8a Commissione ha iniziato l'esame del provvedimento con un dibattito sui lavori della Commissione il 17 luglio 2007 (seduta pomeridiana n. 91) e sul merito, in sede referente, il 18 luglio 2007 (seduta pomeridiana n. 93), congiuntamente all'esame di altri disegni di legge ed alcune petizioni (21).

lo 10 (per rendere facoltativo l'obbligo degli enti proprietari e concessionari delle strade, con analogia esclusione di maggiori oneri per il bilancio dello Stato. Cfr. precedente nota n. 10. Cfr. altresì lo stampato n. 2480-A della Camera dei deputati.

19 Cfr. stampato n. 2480-A/R della Camera dei deputati.

20 Su di esso è stato richiesto il parere delle Commissioni 1a (Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interno, ordine generale dello Stato e Pubblica amministrazione), 2a (Giustizia), 5a (Programmazione economica, bilancio), 10a (Industria, commercio, turismo), 12a (Igiene e sanità), 13a (Territorio, ambiente, beni ambientali) e 14a (Politiche dell'Unione europea).

21 I sedici disegni di legge esaminati congiuntamente al Senato, di cui si riportano le iniziative e i titoli e che al termine della discussione in Assemblea risulteranno assorbiti (cfr. la seduta di Assemblea n. 216 del 19 settembre 2007, pomeridiana), sono i seguenti:

- n. 29 (MANZIONE: “Norme in materia di sicurezza stradale per impedire la manomissione delle centraline elettriche degli autoveicoli”);
- n. 378 (MAZZARELLO: “Modifiche al codice della strada in materia di patente a punti e di confisca dei ciclomotori”);
- n. 530 (BULGARELLI: “Disposizioni per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale per i motoveicoli”);
- n. 671 (PIANETTA: “Modifiche all'articolo 171 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di casco protettivo elettronico”);

Subito prima della pausa estiva dei lavori parlamentari e quindi in vista dell'imminente esodo degli italiani e in considerazione del dato di oltre 5.000 morti e 200.000 feriti gravi all'anno in Italia a causa di incidenti stradali, il Governo - con il consenso unanime dell'8a Commissione permanente ⁽²²⁾ - ha estrapolato sei articoli dal complessivo disegno di legge n. 1677 per varare, con decretazione d'urgenza, alcune modifiche del codice della strada. Tali modifiche, in estrema sintesi, riguardano: l'inasprimento delle sanzioni per la guida senza patente; le limitazioni alla guida dei neopatentati e alla velocità dei veicoli; le modalità di utilizzo di dispositivi radiotrasmittenti (telefonini e cuffiette); la guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di stupefacenti; una maggiore prevenzione rispetto a tale pericoloso comportamento (tra cui il potenziamento dei controlli su strada).

-
- n. 706 (SCALERA: "Misure per la sicurezza stradale e contro la guida in stato di ebbrezza");
 - n. 708 (SCALERA: "Disposizioni relative a dispositivi di sicurezza sugli autoveicoli");
 - n. 914 (CICOLANI: "Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale");
 - n. 1138 (PONTONE e MUGNAI: "Modifica all'articolo 213 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sequestro dei ciclomotori e dei motoveicoli e razionalizzazione delle sanzioni");
 - n. 1290 (DIVINA: "Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada, in materia di educazione stradale");
 - n. 1388 (LEGNINI e CALVI: "Modificazioni al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di richiesta di sospensione delle sanzioni accessorie, di termini per la notifica delle violazioni non immediatamente contestate e di riduzione dei termini per l'adozione della decisione sui ricorsi al prefetto, e alla legge 24 novembre 1981, n. 689, in materia di liquidazione delle spese nei giudizi di opposizione");
 - n. 1424 (COMINCIOLI ed altri: "Norme sul trasporto di minori sui ciclomotori e motoveicoli");
 - n. 1425 (CUTRUFO ed altri: "Disposizioni a sostegno della mobilità su due ruote e modifiche al codice della strada");
 - n. 1462 (DIVINA: "Modificazioni all'articolo 116 del Codice della strada. Istituzione del delitto di guida di mezzi a motore senza patente");
 - n. 1603 (BENVENUTO e MARCORA: "Riduzione dei canoni di accesso stradale ai fondi rustici ed ai fabbricati rurali");
 - n. 1611 (EUFEMI: "Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di disciplina degli accessi stradali nei fondi rustici");
 - n. 1664 (ALFONZI: "Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di disciplina degli accessi stradali nei fondi rustici").
- Sono state altresì esaminate le petizioni nn. 117, 143, 261, 482, 510, 515 e 544.

22 Cfr. la seduta di Assemblea n. 214 del 18 settembre 2007.

Alla ripresa dei lavori parlamentari dopo la pausa estiva, nella seduta n. 103 del 12 settembre 2007 (pomeridiana), in sede di esame del disegno di legge n. 1677, in 8a Commissione permanente è prevalso l'orientamento di non procedere alla conversione in legge del decreto-legge e di fare salvi gli effetti del provvedimento d'urgenza; a tal fine è stato approvato l'emendamento 34.0.3 del relatore allo stesso disegno di legge n. 1677 (23). Tuttavia, per evitare il rischio di lacune normative, su richiesta del Governo, l'Assemblea di Palazzo Madama nella successiva seduta n. 215 del 19 settembre 2007 ha esaminato ed approvato il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 117 (atto Senato n. 1772). Nel prossimo capitolo si darà conto del contenuto e dell'*iter* di tale ultimo provvedimento.

Proseguendo la ricostruzione dell'*iter* parlamentare del provvedimento di modifica più generale del codice della strada (**A. S. n. 1677**), dopo la pausa estiva l'8a Commissione permanente del Senato ha ripreso l'esame in sede referente del disegno di legge, nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati composto da 35 articoli, nelle tre sedute nn. 100, 101 e 102 dell'11 e del 12 settembre 2007. Il testo licenziato in sede referente, composto da 38 articoli (24) e con il seguente ulteriore nuovo titolo: **“Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale nonché delega al Governo per la riforma del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”**, è stato discusso dall'Assemblea di Palazzo Madama nelle tre sedute nn. 214, 215 e 216 del 18 e 19 settembre 2007, ulteriormente modificato e, nell'ultima seduta, approvato in un testo composto da 37 articoli.

Giunto di nuovo alla Camera dei deputati il 20 settembre 2007, il provvedimento (**A. C. n. 2480-B**) è stato assegnato ancora una volta alla IX

23 L'emendamento inserisce, dopo l'articolo 34, il seguente: “Art. 34-*bis* (Salvezza di atti e provvedimenti). - Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117.”

24 Cfr. lo stampato n. 1677-A del Senato.

Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) il 25 settembre. In Commissione l'esame è iniziato nella seduta del 4 ottobre ed è proseguito in quelle del 10 ottobre (pomeridiana), del 17 ottobre (pomeridiana), del 7 novembre (pomeridiana), del 19 dicembre (pomeridiana) 2007 e del 17 gennaio 2008 (antimeridiana) ⁽²⁵⁾.

L'esame del progetto di legge n. 2480-B è stato interrotto per lo scioglimento anticipato delle Camere.

-- o --

Si dà qui di seguito brevemente conto del **contenuto del disegno di legge A. S. n. 1677**, ossia il testo da ultimo licenziato da uno dei due rami del Parlamento (ricordando ancora una volta che l'*iter* esame del provvedimento si è interrotto per l'anticipato scioglimento delle Camere mentre era in corso il suo esame in terza lettura presso la Camera dei deputati). In linea generale, il testo già approvato in prima lettura dalla Camera dei deputati il 27 giugno 2007 e approvato quindi dal Senato il 19 settembre 2007, in aggiunta alle principali caratteristiche del provvedimento inizialmente presentato dal Governo, ovvero:

- inasprimento delle sanzioni per la guida sotto l'effetto dell'alcol o di sostanze stupefacenti e per i reati colposi connessi ad eventuali incidenti stradali;
 - inasprimento delle sanzioni per l'uso di apparecchi radiotrasmittenti durante la guida;
 - rimodulazione delle fasce di eccesso di velocità e maggiore severità per la violazione delle relative norme;
 - arresto per i conducenti senza patente;
 - limitazioni temporali per la guida dei neopatentati di tipo B;
- si contraddistingue per:
- la previsione di una delega al Governo per la riforma del codice della strada;
 - l'introduzione di ulteriori misure per prevenire il consumo di sostanze alcoliche e stupefacenti, anche attraverso la previsione di maggiori con-

²⁵ Il provvedimento è stato anche esaminato in sede consultiva per l'espressione del parere, da ultimo, dalla XII Commissione permanente (Affari sociali) nella seduta di martedì 22 gennaio 2008.

trolli sulle strade;

- la destinazione dei proventi derivanti dall'aumento delle sanzioni pecuniarie alla realizzazione di interventi di miglioramento delle infrastrutture e della segnaletica stradale;
- la ridefinizione della disciplina per l'attività e la documentazione degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e cose e connesso inasprimento delle sanzioni per le relative infrazioni.

Nel dettaglio, il disegno di legge A. S. n. 1677 si compone di 37 articoli.

L'**articolo 1** del disegno di legge - introdotto dal Senato rispetto al testo licenziato in prima lettura dalla Camera dei deputati - interviene in materia di regolamentazione della **circolazione nei centri abitati**, prevedendo che le ordinanze di limitazione emanate dal sindaco per prevenire inquinamenti "acustici e atmosferici" devono essere conformi alle direttive impartite dal Ministro della salute, in aggiunta a quella del Ministro dell'ambiente e del Ministro per i beni culturali e ambientali.

L'**articolo 2** del disegno di legge reca proposte di modifica alle norme del codice concernenti i **requisiti di idoneità alla circolazione**, comprese le caratteristiche delle modifiche apportabili a determinati veicoli senza autorizzazione della casa costruttrice nonché le procedure di revisione dei veicoli, ed aggrava le sanzioni amministrative per violazioni di norme in materia di guida dei ciclomotori.

Il Senato ha poi soppresso la disposizione, precedentemente introdotta dalla Camera dei deputati, che disciplinava la cosiddetta "guida accompagnata", ossia la possibilità, per i minori che avessero compiuto sedici anni e che fossero già titolari di patente di guida di tipo inferiore al B, di guidare veicoli al di sotto di una certa massa, purché accompagnati da un soggetto titolare di patente B da almeno dieci anni e previa frequenza di un corso pratico di guida presso autoscuole specificamente abilitate. Tale principio è stato in parte recuperato all'interno dei principi di delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al successivo articolo 31 del disegno di legge.

L'**articolo 3** del disegno di legge introduce la pena dell'arresto fino a un mese (con la durata maggiore fino a un anno se il reato viene reiterato nel biennio) e inasprisce le sanzioni pecuniarie per chi **guida senza avere conseguito la patente** o ha subito il provvedimento di revoca della patente (la sanzione pecuniaria si applica anche per i conducenti che guidano con patente non rinnovata per mancanza dei requisiti) ⁽²⁶⁾.

L'**articolo 4** del disegno di legge prevede un decreto del Ministro dei trasporti che disciplini la fissazione e le modalità di accertamento dei **requisiti di sicurezza dei quadricicli** ⁽²⁷⁾, che devono essere parametrati agli standard relativi agli autoveicoli.

L'**articolo 5** del disegno di legge introduce alcune limitazioni alla guida per i soggetti che hanno conseguito la patente di categoria B da meno di tre anni (i cosiddetti "**neopatentati**") ed inasprisce le sanzioni conseguenti. In particolare, a tali soggetti non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t e tale limite viene elevato alla potenza massima non superiore a 70 kW/t per i veicoli con massimo di 8 posti a sedere oltre al conducente (categoria M1), salvo che il conducente abbia frequentato un corso pratico di almeno 8 ore presso una "scuola di guida sicura" ⁽²⁸⁾.

26 Tale norma è già stata introdotta nell'ordinamento a seguito dell'emanazione del decreto-legge n. 117 del 3 agosto 2007, di cui si parlerà nel capitolo seguente.

27 Per la nozione di quadriciclo, l'articolo 53, comma 1, lettera *h*), del codice della strada indica un veicolo a quattro ruote destinato al trasporto di cose con al massimo una persona oltre al conducente nella cabina di guida, ai trasporti specifici e per uso speciale, la cui massa a vuoto non superi le 0,55 t., con esclusione della massa delle batterie se a trazione elettrica, capace di sviluppare su strada orizzontale una velocità massima fino a 80 km/h; tali condizioni devono essere tutte rispettate, altrimenti, se anche uno solo dei limiti viene superato, il mezzo è da considerarsi autoveicolo. L'articolo 4 in questione, invece, rinvia al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 31 gennaio 2003 che reca il recepimento della direttiva 2002/24/CE ed estende ai quadricicli la disciplina per l'omologazione dei veicoli a due o tre ruote.

28 Sulla materia è altresì intervenuto il citato decreto-legge n. 117 del 3 agosto 2007, prevedendo con l'articolo 2 che il periodo di limitazione alla guida per i "neo-patentati" sia di un anno.

L'**articolo 6** del disegno di legge modifica la disciplina per il **rilascio** dell'autorizzazione provvisoria alla guida (cosiddetto "**foglio rosa**"). Per chi non ha altre patenti di guida di categoria inferiore tale rilascio viene subordinato al previo superamento della prova di controllo delle cognizioni prevista dall'articolo 121 del Nuovo codice della strada; inoltre, sono espressamente previste per l'aspirante al conseguimento del titolo abilitativo alcune esercitazioni alla guida in autostrada, o in strada extraurbana, e in ore notturne.

L'**articolo 7** del disegno di legge apporta alcune modifiche alla normativa di cui all'articolo 123 del codice della strada, in materia di **autoscuole**, già recentemente modificato dalla legge n. 40 del 2 aprile 2007 (di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge n. 7 del 31 gennaio 2007, recante misure urgenti per la tutela dei consumatori, la promozione della concorrenza, lo sviluppo di attività economiche e la nascita di nuove imprese). In particolare, viene precisato che l'attività di autoscuola non può essere avviata prima della verifica dei requisiti prescritti e si innalza da due a tre anni il periodo di esperienza come istruttore di guida richiesto per accedere alla relativa autorizzazione. Inoltre per le sedi esterne a quella principale è richiesto che il responsabile didattico abbia la medesima idoneità tecnica richiesta al titolare, al fine di assicurare un adeguato livello formativo.

L'**articolo 8** del disegno di legge interviene sulle procedure inerenti la **patente a punti** ⁽²⁹⁾ e sulle decurtazioni di punteggio conseguenti a violazioni del codice. In primo luogo, si prevede che la notizia all'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida della violazione che comporta la **decurtazione di punteggio** debba essere data entro il termine perentorio di centottanta giorni dalla definizione della contestazione (in luogo dei precedenti trenta), pena la preclusione della decurtazione medesima. In secon-

29 L'istituto della patente a punti, di cui all'articolo 126-*bis* del codice, è stato inserito nell'ordinamento giuridico italiano dal decreto legislativo n. 9 del 15 gennaio 2002, recante disposizioni integrative e correttive del Nuovo codice della strada, a norma dell'articolo 1, comma 1, della legge 22 marzo 2001, n. 85 (cfr. oltre, il commento sull'articolo 3 del decreto-legge n. 117 del 3 agosto 2007).

do luogo si prevede che la frequenza con profitto ai corsi di aggiornamento dia luogo al recupero di punti solo nel caso in cui, qualora la violazione non sia stata impugnata, non siano decorsi più di nove mesi dalla contestazione. Infine vengono aggravate le decurtazioni di punti sulla patente per alcune infrazioni considerate particolarmente pericolose (come la mancata precedenza ai pedoni) e un generale inasprimento per le violazioni commesse dai guidatori professionali.

L'**articolo 9** del disegno di legge introduce un obbligo di comunicazione a carico dei responsabili di strutture sanitarie, nei confronti degli uffici del Ministero dei trasporti, nei casi di soggetti che abbiano subito un grave trauma cranico o siano stati in coma per più di 48 ore. Per tali soggetti si prevede un obbligo di **revisione della patente di guida**, subordinando la successiva idoneità alla guida alla valutazione della commissione medica locale.

L'**articolo 10** del disegno di legge apporta modifiche alle norme del codice relative all'osservanza dei **limiti di velocità**. Si prevede una modulazione delle fasce di eccesso di velocità, che passano da tre a quattro (tra 10 e 25 km orari al di sopra del limite di velocità; tra 25 e 40 km/h; tra 40 e 60 km/h; oltre 60 km/h, analogamente al provvedimento d'urgenza nel frattempo emanato) ⁽³⁰⁾, nonché un inasprimento delle sanzioni per le violazioni di norme relative all'eccesso di velocità.

L'**articolo 11** del disegno di legge, introdotto durante l'esame al Senato, con riferimento al comma 8 dell'articolo 157 del codice (concernente l'**arresto, la fermata e la sosta dei veicoli**) propone il raddoppio della sanzione pecuniaria per la violazione delle prescrizioni in materia di sosta e fermata dei veicoli da parte di conducenti di autobus e camion ⁽³¹⁾.

30 Nell'arco di tempo tra la presentazione iniziale del disegno di legge governativo e il termine del suo esame in seconda lettura cui si riferisce questa parte della nota di lettura, per quanto attiene ai limiti di velocità è intervenuto il citato decreto-legge n. 117 del 2007; cfr. oltre l'articolo 3 dello stesso.

31 Su tale materia è analogamente intervenuto il citato decreto-legge n. 117 del 2007, cfr. oltre,

Il Senato ha quindi introdotto, con l'**articolo 12** del disegno di legge, alcune proposte di modifica dell'articolo 158 del codice della strada, per disporre il **divieto di fermata**, e non solo di sosta come attualmente, **negli spazi riservati** alla fermata o alla sosta dei **veicoli per persone invalide**. Inoltre, è stata soppressa la disposizione che poneva il **divieto di trasportare** su motocicli e ciclomotori a due ruote **bambini** di età inferiore a cinque anni, pena la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 148 a 594 euro ⁽³²⁾.

L'**articolo 13**, modificato dal Senato, interviene per restringere la platea – di cui all'articolo 173 del Nuovo codice della strada – dei soggetti che possono **derogare al divieto** di far uso durante la marcia di **apparecchi radiotelefonici ovvero** di usare **cuffie sonore**: non vengono più ricompresi tra tali soggetti i conducenti dei veicoli adibiti ai servizi delle strade, delle autostrade e al trasporto di persone in conto terzi; cfr. il successivo articolo.

L'**articolo 14** del disegno di legge introduce misure sanzionatorie più rigorose per infrazioni commesse da conducenti di **autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose** e reca ampie modifiche alla disciplina vigente in materia di durata della guida, periodi di riposo, registri di servizio degli autoveicoli adibiti al trasporto, anche in attuazione di **disposizioni comunitarie** ⁽³³⁾. Si propone nel complesso un aumento delle sanzioni per la mancata osservanza delle disposizioni sulle limitazioni temporali alla guida, ma viene disposto uno scaglionamento della durata di tali violazio-

l'articolo 3-*bis* dello stesso, che vieta di tenere acceso il motore, durante la sosta o la fermata di un autoveicolo, al solo scopo di mantenere in funzione l'impianto di condizionamento d'aria.

32 La soppressione è dovuta al fatto che il citato decreto-legge n. 117 del 2007 ha introdotto una norma analoga, fissando il limite di età per i bambini trasportati a quattro anni; il limite è stato poi elevato a cinque anni dalla relativa legge di conversione.

33 In tale articolo sono espressamente richiamate le disposizioni previste dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio, n. 561 del 2006.

Secondo la normativa comunitaria, applicabile al trasporto su strada di merci (effettuato da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 3,5 t.)

ni, fino ad escludere l'applicazione della sanzione se non viene superato del 5 per cento il limite del tempo di guida giornaliero (purché siano rispettati i tempi di guida settimanali). Inoltre, viene prevista la sospensione o la revoca del titolo abilitativi dell'impresa di trasporti che incorra in ripetute inadempienze o "costanze recidività".

L'**articolo 15** del disegno di legge esonera dall'obbligo di dotazione dell'apparecchio di controllo detto "**cronotachigrafo**"⁽³⁴⁾ anche i veicoli destinati alla gestione dei servizi di igiene urbana, oltre a quelli impiegati in attività connesse ai servizi fognari, alla protezione contro le inondazioni, alla manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, nonché alla manutenzione e controllo della rete stradale.

L'**articolo 16** del disegno di legge, proponendo modifiche gli articoli 186 e 187 del codice della strada, dispone un inasprimento del quadro sanzionatorio connesso alle fattispecie di **guida in stato di ebbrezza e di guida sotto effetto di sostanze stupefacenti**. Rispetto all'impianto precedente dell'articolo 186, che prevedeva due fattispecie qualificate di accertamento di tasso alcolemico (superiore allo 0,5 grammi per litro di sangue e superiore all'1,5 g/l) con relative conseguenze sul piano sanzionatorio, viene ora innanzi tutto introdotta una fattispecie ulteriore, relativa all'accertamento di un tasso alcolemico intermedio tra 0,8 e 1,5 g/l, e viene

e di passeggeri (effettuato da veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono destinati a trasportare più di nove persone, compreso il conducente), con talune deroghe (ad esempio per i veicoli di proprietà delle Forze armate o per quelli usati in operazioni di emergenza e salvataggio oppure adibiti a usi medici), il limite massimo del tempo di guida è fissato in 90 ore nell'arco di 15 giorni e in 56 ore ogni settimana, con un periodo di riposo giornaliero di 11 ore (frazionabile) e un riposo di 45 minuti consecutivi ogni quattro ore e mezza di guida. Viene altresì introdotto il periodo di riposo "regolare" pari a 45 ore consecutive ogni settimana, nonché l'obbligo di tenere a bordo del veicolo i fogli di registrazione del cronotachigrafo relativi agli ultimi 15 giorni (dal 1° gennaio 2008 relativi agli ultimi 28 giorni). Le imprese sono responsabili per le infrazioni commesse dai loro conducenti, anche all'estero, e possono essere applicate sanzioni anche a committenti e spedizionieri per il mancato rispetto dei regolamenti comunitari n. 561 del 2006 e n. 3821 del 1985.

34 Cfr. i citati regolamenti CE n. 3821/1985 e n. 561/2006.

quindi maggiormente graduato l'impianto sanzionatorio ⁽³⁵⁾. Le pene vengono raddoppiate in caso di incidente stradale; la patente di guida è revocata se il reato è commesso da un conducente di autobus o di un complesso di veicoli ovvero in caso di recidiva nel biennio, e può essere disposto il fermo amministrativo del veicolo per 90 giorni (salvo che lo stesso appartenga a persona estranea al reato). Il rifiuto di sottoporsi all'accertamento volto a rilevare la presenza di alcol o di sostanze stupefacenti viene ugualmente sanzionato penalmente, indipendentemente dal verificarsi di un incidente stradale. In entrambi i casi di guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti è stata eliminata la possibilità, a richiesta dell'imputato, di sostituire la pena con l'obbligo di svolgere un'attività sociale gratuita e continuativa presso strutture sanitarie ⁽³⁶⁾.

L'**articolo 17** del disegno di legge prevede l'emanazione di **norme di attuazione** relative alla disciplina introdotta dall'articolo 16: un regolamento che assicuri l'esecuzione delle misure relative all'assunzione di alcol e sostanze stupefacenti; un decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della salute e con il Ministro dell'interno, che individui i parametri che definiscono il rapporto tra assunzione di alcolici e stupefacenti e mancanza di lucidità; un decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della salute, che individui tipo di accertamenti e prove per la rilevazione dello stato di idoneità alla guida di veicoli a seguito dell'assunzione di tali sostanze.

35 Per quanto riguarda lo stato di ebbrezza, misurata in concentrazione di grammi di alcol per litro di sangue, ove il fatto non costituisca più grave reato, il disegno di legge prevede le seguenti sanzioni:

- se il tasso alcolemico accertato si colloca tra 0,5 e 0,8 g/l, l'arresto fino a un mese, l'ammenda da 370 a 1.485 euro e la sospensione della patente da tre a sei mesi;
- se il tasso alcolemico è tra 0,8 e 1,5 g/l, l'arresto fino a tre mesi, l'ammenda da 800 a 3.200 euro e la sospensione della patente da sei mesi a un anno;
- se il tasso alcolemico supera l'1,5 g/l, l'arresto fino a sei mesi, l'ammenda da 1.500 a 6.000 euro e la sospensione della patente da uno a due anni.

36 Resta peraltro, con il successivo articolo 25 del disegno di legge, la possibilità di accedere alla misura, alternativa a quella detentiva, consistente nell'affidamento in prova ai servizi sociali. Cfr. oltre. Anche in tale materia è intervenuto il citato decreto-legge n. 117 del 2007.

L'**articolo 18** del disegno di legge esclude per i casi di guida in stato di ebbrezza o in stato di alterazione per effetto di sostanze stupefacenti l'applicazione del beneficio previsto dall'articolo 189, comma 8, del codice della strada, secondo il quale non è soggetto all'**arresto in flagranza** chi presta soccorso alle vittime di incidenti.

L'**articolo 19** del disegno di legge prevede un allungamento dei termini entro i quali possono essere effettuati i **pagamenti per le sanzioni pecuniarie**, di ricorsi e di immatricolazioni previste dagli articoli 202, 203, 204-*bis* e 207 del Nuovo codice della strada.

L'**articolo 20** del disegno di legge destina parte dei **proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie** alla sperimentazione di moderne tecnologie volte alla sicurezza stradale (come i dispositivi per il blocco automatico tramite etilometro, i dispositivi volti al riconoscimento automatico della patente di guida del conducente, i sensori di allacciamento delle cinture di sicurezza e gli adattatori di velocità, ai fini della loro installazione sui veicoli di nuova costruzione) ⁽³⁷⁾. Attualmente, l'articolo 208 del codice già destina una quota pari al 20 per cento dei proventi delle sanzioni amministrative a studi, ricerche ed iniziative di informazione ai fini della sicurezza dei veicoli e della circolazione.

L'**articolo 21** del disegno di legge dispone un **ulteriore aggravamento delle pene** previste dal codice penale per omicidio colposo, lesioni personali colpose ed omissione di soccorso, quando tali reati siano commessi in violazione delle norme del codice della strada concernenti la guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di sostanze stupefacenti.

L'**articolo 22** del disegno di legge prevede misure per la **sospensione della patente ai "neo-patentati"** e per la **revisione della patente** di guida.

³⁷ Per le iniziative dell'Unione europea in materia, e in particolare il cosiddetto "*eSafety*", cfr. oltre il capitolo sulla normativa comunitaria di riferimento.

In particolare, quanto al primo aspetto, i titolari di patente di categoria B da meno di tre anni, qualora incorrano in infrazioni che prevedono l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione della patente, il periodo di sospensione viene aumentato di un terzo alla prima violazione e raddoppiato alle violazioni successive. Inoltre, ove nel medesimo periodo di tre anni, il conducente incorra in una violazione che prevede la sospensione della patente per almeno un mese, gli aumenti previsti al comma 1 vengano applicati per cinque anni (e non solo per tre) dalla data di conseguimento della patente. Le stesse disposizioni valgono per i titolari di patente di tipo A ma con termini diversi.

Quanto alla revisione, si prevede che essa debba essere disposta in caso di patologie che determinino una diminuzione o un pregiudizio dell'idoneità alla guida, quando il conducente sia stato coinvolto in un incidente stradale e gli sia stata sospesa la patente per almeno due mesi, e per i minorenni che siano incorsi in violazioni del codice cui consegue la sospensione della patente di guida. Nel caso in cui il soggetto non si sottoponga agli accertamenti medici, viene disposta la sospensione della patente fino al superamento degli accertamenti medesimi.

L'**articolo 23** del disegno di legge disciplina le procedure connesse all'applicazione delle **sanzioni accessorie** della confisca, del sequestro e del fermo amministrativo del veicolo, quando siano conseguenti alla commissione di reati.

L'**articolo 24** del disegno di legge, modificato dal Senato, introduce l'articolo 14-*bis* alla legge quadro in materia di alcol ⁽³⁸⁾, ai sensi del quale

38 Si tratta della legge 30 marzo 2001, n. 125, recante la disciplina quadro per la prevenzione, la cura e il reinserimento sociale degli alcolodipendenti. Anche in questa materia è intervenuto il citato decreto-legge n. 117 del 2007, che all'articolo 6 prevede che i «titolari e i gestori di locali ove si svolgono, con qualsiasi modalità e in qualsiasi orario, spettacoli o altre forme di intrattenimento, congiuntamente all'attività di vendita e di somministrazione di bevande alcoliche, devono interrompere la somministrazione di bevande alcoliche dopo le ore 2 della notte e assicurarsi che all'uscita del locale sia possibile effettuare, in maniera volontaria da parte dei clienti, una rilevazione del tasso alcolemico». Cfr. inoltre l'articolo 6-*bis* dello stesso decreto-legge, che ha istituito un Fondo contro l'incidentalità notturna presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

è posto l'obbligo per i titolari e i gestori di esercizi in cui si somministrano bevande alcoliche dopo le ore 1,00 di notte di esporre le tabelle con le sanzioni previste in caso di guida sotto l'effetto dell'alcol e di dotare i propri locali di uno strumento di rilevazione del tasso alcolico, nonché idonei spazi di riposo. Lo scopo - espressamente indicato dalla norma - è di consentire ai frequentatori che lo richiedano di sottoporsi volontariamente al test; in caso di inosservanza è prevista la sanzione della chiusura del locale da 7 a 30 giorni.

L'**articolo 25** del disegno di legge introduce, nei riguardi di quanti debbano scontare una pena detentiva per i reati di cui agli articoli 116, 186 e 187 del codice della strada (guida senza patente o con patente revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti, guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di sostanze stupefacenti), la possibilità di chiedere l'applicazione della **misura alternativa** consistente nell'**affidamento ai servizi sociali** ⁽³⁹⁾.

L'**articolo 26** del disegno di legge prevede obblighi - di miglioramento della condizione delle strade, di miglioramento della segnaletica, di intensificazione dei controlli - nei confronti degli **enti proprietari e concessionari delle strade**, con la finalità di migliorare i livelli di sicurezza della circolazione, tenendo conto anche del Piano nazionale della sicurezza stradale, con specifico riferimento alle strade ove si registrano i più alti tassi di incidentalità da individuarsi con apposito decreto del Ministero dei trasporti ⁽⁴⁰⁾.

L'**articolo 27** del disegno di legge dispone altresì che gli enti proprietari e concessionari di strade adottino iniziative volte alla sostituzione delle barriere stradali di sicurezza non conformi alla normativa vigente,

39 Cfr. la legge 26 luglio 1975, n. 354 ("Norme sull'ordinamento penitenziario e sull'esecuzione delle misure privative e limitative della libertà"), e successive modificazioni (soprattutto, la legge 10 ottobre 1986, n. 663: "Modifiche alla legge sull'ordinamento penitenziario e sulla esecuzione delle misure privative e limitative della libertà").

40 In ordine ai poteri e ai compiti degli enti proprietari e concessionari delle strade «allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione», cfr. l'articolo 14 del Nuovo codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992).

all'adeguamento della segnaletica e alla protezione degli uccelli, e prevede l'introduzione di misure, anche sanzionatorie, tese a far rispettare l'obbligo di destinazione dei proventi delle sanzioni alle finalità indicate dal codice.

L'**articolo 28** del disegno di legge dispone ulteriormente che le maggiori entrate derivanti dall'aumento delle sanzioni pecuniarie, previste dal disegno di legge, siano destinate all'ammodernamento e alla messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, al miglioramento della segnaletica, dell'illuminazione, alla realizzazione di campagne di prevenzione in materia di sicurezza stradale, nonché al potenziamento dei servizi di controllo su strada (per questi ultimi in misura pari ad un terzo delle somme), da intensificare nelle zone a maggiore pericolosità e rischio di incidentalità, distribuiti in modo coordinato sull'intero territorio nazionale.

L'**articolo 29** del disegno di legge propone modifiche all'articolo 56 della legge finanziaria per il 2000 (legge 23 dicembre 1999, n. 488), che prevede l'autorizzazione per gli enti proprietari a contrarre mutui per proseguire gli interventi connessi alla sicurezza stradale e individuati con i programmi annuali di cui al Piano nazionale della sicurezza stradale (articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144). Per effetto della modifica, tale facoltà di contrazione dei mutui di cui all'articolo 56 viene estesa anche a Regioni e agli enti locali, nel rispetto dei limiti posti dal Patto di stabilità interno ⁽⁴¹⁾ e secondo un decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministri dell'economica e delle finanze e delle infrastrutture, per quanto di competenza.

L'**articolo 30** del disegno di legge prevede una norma di **sanatoria per le confische di ciclomotori e motoveicoli** avvenute ai sensi dell'articolo

41 Il Patto di stabilità interno è l'insieme di disposizioni, contenute nelle leggi finanziarie, con cui - a partire dal provvedimento collegato alla manovra finanziaria del 1999 (articolo 28 della legge 23 dicembre 1998, n. 448) - si definisce l'impegno degli enti decentrati a contribuire alla realizzazione dell'obiettivo di indebitamento netto, perseguito dal Governo centrale, nel rispetto del Patto di stabilità e crescita siglato a livello europeo (articolo 104 del Trattato istitutivo della Comunità europea).

5-bis del decreto-legge 30 giugno 2005, n. 115 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 agosto 2005, n. 168), ma prima dell'entrata in vigore della nuova disciplina del codice della strada modificata dall'articolo 2, commi 167 e seguenti, del successivo decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286): viene infatti consentita la restituzione dei mezzi ai proprietari, previo pagamento delle spese di recupero, di trasporto e di custodia degli stessi ciclomotori e motoveicoli.

L'**articolo 31** del disegno di legge – ampiamente modificato dal Senato in seconda lettura – **delega** il Governo ad adottare, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della legge, uno o più decreti legislativi recanti **disposizioni integrative e correttive del Nuovo codice della strada**, di cui al decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 (42). I principi e criteri direttivi cui devono uniformarsi i decreti delegati sono i seguenti:

- coordinamento e armonizzazione del codice della strada con le altre disposizioni di settore vigenti (nazionali, comunitarie, derivanti da accordi internazionali, regionali e degli enti locali);
- armonizzazione della normativa in materia di patente di guida con le disposizioni in ambito comunitario (43) e fissazione a 16 anni del limite di età per la conduzione dei quadricicli leggeri, nonché eventualmente previsione delle condizioni della cosiddetta “guida accompagnata” per gli stessi ultrasedicenni (44);
- semplificazione delle procedure e della normativa tecnica, con eliminazione delle duplicazioni e con delegificazione delle norme suscettibili di

42 Il comma 5 dell'articolo 31 del disegno di legge prevede altresì che entro i successivi tre anni il Governo può emanare uno o più decreti legislativi di integrazione e correzione dei decreti legislativi emanati in attuazione della delega, nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi e secondo la stessa procedura.

43 Più avanti nella nota di lettura sono richiamate le principali disposizioni in materia di patenti di guida.

44 Cfr. sopra le indicazioni in merito alla soppressione da parte del Senato dell'articolo 2 del testo approvato in prima lettura dalla Camera dei deputati.

frequenti aggiornamenti;

- revisione e semplificazione dell'apparato sanzionatorio, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettiva responsabilità e non discriminazione in ambito europeo;
- esclusione della facoltà per gli enti proprietari o concessionari autostradali di far elevare il limite ad oltre 130 km/h ⁽⁴⁵⁾;
- regolamentazione dell'uso delle motoslitte;
- disciplina del *car sharing* (servizio di locazione a breve termine di veicoli a motore da parte di utenti abbonati);
- possibilità di trasporto di minori su veicoli a due ruote;
- tutela degli animali.

Si prevede il meccanismo del doppio parere delle Commissioni parlamentari: il primo sugli schemi di decreto presentati del Governo, con indicazione delle eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi di delega, e il secondo sugli schemi ripresentati con le eventuali modifiche.

L'**articolo 32** del disegno di legge prevede norme per la comunicazione da parte degli organi di polizia al Ministero dei trasporti – Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale ⁽⁴⁶⁾, dei dati statistici relativi agli incidenti stradali e ai comportamenti di guida a rischi. La finalità è quella dell'aggiornamento degli archivi previsti dagli articoli 225 e 226 del codice della strada, ossia dell'Archivio nazionale delle strade istituito presso il Ministero dei trasporti, dell'Archivio nazionale dei veicoli (che comprende il PRA) istituito presso il richiamato Dipartimento dello stes-

45 Si ricorda che l'articolo 142 del codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992) fissa i limiti massimi di velocità consentiti a 130 km/h per le autostrade, a 110 km/h per le strade extraurbane principali, a 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali e a 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino a un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempre che lo consentano l'intensità del traffico le condizioni atmosferiche prevalenti e i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio.

46 Per la denominazione di tale Dipartimento cfr. la successiva nota n. 87.

so Ministero dei trasporti e dell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, istituito presso lo stesso Dipartimento del Ministero dei trasporti.

L'**articolo 33** del disegno di legge dispone, nell'ambito della propaganda pubblicitaria di veicoli a motore, il divieto di fare riferimento alla velocità raggiungibile dai veicoli stessi nonché, a seguito di una modifica introdotta dal Senato, di fare ricorso a termini o immagini che possono trarre in inganno il consumatore utente della strada. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, istituita dall'articolo 10 della legge 10 ottobre 1990, n. 287 ("Norme per la tutela della concorrenza e del mercato"), ha il compito di accertare e sanzionare le eventuali violazioni e i proventi di tali sanzioni sono destinati al finanziamento di iniziative di educazione stradale e campagne di informazione e prevenzione sulla sicurezza stradale.

L'**articolo 34** del disegno di legge reca disposizioni concernenti i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero, indicando le modalità per l'adozione dei provvedimenti di inibizione alla guida, comminata in caso di violazioni per un totale di almeno di venti punti.

L'**articolo 35** del disegno di legge demanda ai Ministero dei trasporti e dell'economia l'emanazione, entro sei mesi dalla entrata in vigore della nuova normativa, di uno o più decreti in materia di circolazione di mezzi adibiti al trasporto di merci deperibili, con particolare riferimento alle modalità di svolgimento delle prove ai fini del rilascio dell'attestato di conformità ⁽⁴⁷⁾.

L'**articolo 36** del disegno di legge reca disposizioni per assicurare l'acquisizione di informazioni per i consumatori di prodotti farmaceutici –

47 Viene espressamente richiamato il decreto del Presidente della Repubblica n. 404 del 29 maggio 1979 recante il regolamento di esecuzione della legge 2 maggio 1977, n. 264, concernente la ratifica ed esecuzione dell'accordo relativo ai trasporti internazionali delle derrate deteriorabili ed ai mezzi speciali da usare per tali trasporti (ATP), con allegati, concluso a Ginevra il 1° settembre 1970 (G.U. 24 agosto 1979, n. 232).

individuati con un decreto del Ministro della salute da emanarsi entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della normativa – circa la pericolosità degli stessi farmaci in relazione alla guida degli autoveicoli. E' fatto obbligo ai produttori di prevedere sulle confezioni dei farmaci un apposito spazio in cui siano riportati messaggi che indichino l'idoneità del farmaco a produrre effetti negativi sullo stile e sulla qualità della guida.

L'**articolo 37** del disegno di legge fissa l'entrata in vigore del provvedimento al giorno della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

DECRETO-LEGGE 3 AGOSTO 2007, N. 117, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI MODIFICATIVE DEL CODICE DELLA STRADA PER INCREMENTARE I LIVELLI DI SICUREZZA NELLA CIRCOLAZIONE

- convertito in legge, con modificazioni, dalla legge n. 160 del 2 ottobre 2007 -

Il dibattito sviluppatosi sul disegno di legge A. S. n. 1677 nelle sedute tra il 17 e il 24 luglio 2007 all'interno dell'8a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato in ordine ad una materia così importante come la sicurezza nella circolazione stradale, nonché alle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati rispetto al testo presentato dal Governo, ma soprattutto la mole di emendamenti formulati facevano presagire una non rapida conclusione dell'*iter* di tale provvedimento. A fronte di ciò e in considerazione del fatto che il fenomeno dell'esodo estivo – ormai imminente – fa registrare il picco di incidenti automobilistici che in media provocano oltre 5.000 morti e 200.000 feriti gravi all'anno in Italia, nella seduta dell'8a Commissione del 25 luglio 2007 il Governo – nella persona del ministro dei trasporti Bianchi – ha proposto di estrapolare e far entrare immediatamente in vigore alcuni articoli dal complessivo disegno di legge n. 1677, attraverso il ricorso alla decretazione d'urgenza⁽⁴⁸⁾. Su tale proposta l'8a Commissione si è espressa in senso unanimemente positivo⁽⁴⁹⁾ e il 3 agosto il Consiglio dei ministri ha emanato il **decreto-legge n. 117 del 2007, recante disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione.**

48 Il decreto-legge - ha affermato il ministro Bianchi nella seduta di Assemblea della Camera dei deputati n. 212 del 27 settembre 2007 - "ha rappresentato un passaggio (...) legato alla volontà, espressa alla fine di luglio, di non lasciare un vuoto nel momento più delicato dell'anno in materia di circolazione stradale, riprendendo esattamente alcuni contenuti del disegno di legge che la Camera aveva approvato".

49 Tale consenso unanime è stato espresso dalla Presidente dell'8a Commissione, senatrice Donati, nella seduta di Assemblea n. 214 del 18 settembre 2007.

Nella relazione al decreto-legge, si afferma: “Il presente decreto rappresenta un primo, urgente intervento su uno dei fattori determinanti in materia di sicurezza stradale, vale a dire i comportamenti delle persone, con particolare riferimento ai conducenti”. E tra le premesse allo stesso decreto-legge si legge: “Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di introdurre norme modificative del Codice della strada, al fine di contenere il crescente tasso di incidentalità sulle strade, sia individuando linee di intervento preventivo, sia inasprendo il regime sanzionatorio connesso alle violazioni che comportino maggior incidenza di rischio per la sicurezza stradale, nonché ulteriori norme preordinate alla stessa finalità”.

Alla ripresa dei lavori parlamentari dopo la pausa estiva, è proseguito presso l’8a Commissione permanente del Senato l’esame del disegno di legge n. 1677 (del cui contenuto e del cui *iter* parlamentare si è dato brevemente conto nel paragrafo precedente). In parallelo, per evitare il rischio di lacune normative, ancora una volta legato al prevedibile protrarsi dell’esame di tale riforma più complessiva, dopo un iniziale orientamento della Commissione di lasciar decadere il decreto-legge n. 117 ⁽⁵⁰⁾, è stata proposta, su sollecitazione del Ministro dei trasporti, la sua conversione in legge.

Il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 117 (**A. S. n. 1772**), presentato alle Camere il 4 agosto 2007 e annunciato nella seduta n. 210 dell’Aula del Senato l’8 agosto 2007, è stato assegnato il 7 settembre 2007 all’8a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), in sede referente, con pareri delle Commissioni 1a (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell’interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica amministrazione), 2a (Giustizia), 5a (Programmazione economica, bilancio), 10a (Industria, commercio, turismo), 12a (Igiene e sanità) e 14a (Politiche dell’Unione europea); in tale sede è stato discusso nella seduta n. 103 del 12 settembre. Trasmesso all’Assemblea di Palazzo Madama, su tale disegno di legge si è svolta la discussione generale congiunta a quella sui disegni di legge n. 1677 e connessi, nella seduta n. 214 del 18 settembre e poi, nella seduta n. 215 del 19

⁵⁰ Per l’iniziale orientamento di lasciar decadere il decreto-legge n. 117, cfr. la seduta n. 103 del 12 settembre 2007 della Commissione lavori pubblici, comunicazioni del Senato.

settembre 2007, è proseguito l'esame disgiunto e il disegno di legge è stato approvato.

La Camera dei deputati ha discusso il disegno di legge di conversione A. C. n. 3044 nelle sedute della IX Commissione permanente del 20 e del 25 settembre e in Assemblea dalla seduta n. 210 alla n. 212; in quest'ultima, il 27 settembre 2007, il provvedimento è stato approvato con alcune modificazioni e l'aggiunta di tre articoli. Il testo del corrispondente progetto di legge è passato dagli 8 iniziali agli 11 articoli definitivi, con l'inserimento degli articoli *3-bis*, *6-bis* e *6-ter*.

Tornato al Senato, il disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, è stato definitivamente approvato dall'Assemblea nella seduta n. 225 del 2 ottobre 2007 (**legge n. 160 del 2 ottobre 2007**).

-- o --

Le sei disposizioni del disegno di legge A. S. n. 1677 la cui entrata in vigore è stata anticipata con l'emanazione del decreto-legge n. 117 del 3 agosto 2007, su cui era stata rilevata sia alla Camera dei deputati sia in Commissione al Senato un'ampia convergenza, riguardano:

- l'inasprimento delle sanzioni per la guida senza patente (articolo 1 del decreto-legge, che corrisponde all'articolo 3 del disegno di legge n. 1677);
- le limitazioni alla guida dei neopatentati e ad alcune categorie di patenti, nonché il divieto di trasportare i minori di cinque anni di età (articolo 2, corrisponde con modifiche all'articolo 5 del disegno di legge);
- alcune disposizioni in materia di velocità dei veicoli, per la rimodulazione delle fasce di limite e per l'effettuazione di maggiori controlli sulle strade (articolo 3 del decreto-legge, corrisponde in gran parte all'articolo 10 del disegno di legge);
- le modalità di utilizzo di dispositivi radiotrasmittenti (telefoni cellulari e cuffiette) durante la guida (articolo 4, corrisponde con modifiche all'articolo 11 del disegno di legge);
- l'inasprimento delle sanzioni per chi guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di stupefacenti (articolo 5, corrisponde all'articolo 14 del disegno di legge);
- talune misure comportamentali per prevenire il rischio di incidenti causati dalla guida in stato di ebbrezza (articolo 6, corrisponde all'articolo 20

del disegno di legge).

Le ultime due disposizioni del decreto-legge, gli articoli 7 e 8, riguardano rispettivamente alcune disposizioni di coordinamento e la norma per l'entrata in vigore del disegno di legge di conversione del decreto-legge stesso.

-- o --

Durante l'esame in seconda lettura del disegno di legge di conversione, la Camera dei deputati ha apportato all'articolato del decreto-legge n. 117 del 2007 alcune modificazioni. Innanzi tutto, sono stati aggiunti i seguenti tre articoli, il cui contenuto viene dettagliatamente illustrato nel prosieguo:

- l'articolo 3-*bis*, che introduce il divieto di mantenere il motore acceso per utilizzare l'impianto di condizionamento dell'aria del veicolo, in caso di sosta o fermata dello stesso;
- l'articolo 6-*bis*, istitutivo del Fondo contro l'incidentalità notturna;
- l'articolo 6-*ter*, per vincolare la destinazione delle risorse derivanti dall'incremento delle sanzioni amministrative pecuniarie.

Sono stati ridotti da tre a uno gli anni di applicazione delle limitazioni alla guida previste per i neopatentati dal comma 2-*bis* dell'articolo 117, comma 2, del codice della strada (modificato il testo dell'articolo 2 del decreto-legge).

E' stata elevata da quattro a cinque anni l'età dei minori che non possono essere trasportati sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote (modificato ancora il testo dell'articolo 2 del decreto-legge).

E' stato ridotto ad un lasso di tempo da uno a tre mesi il periodo minimo di sospensione della patente ed è stata prevista l'inibizione alla guida del veicolo, nella fascia oraria dalle ore 22 alle ore 7 del mattino, per i tre mesi successivi alla restituzione della patente precedentemente sospesa, di cui al comma 9 dell'articolo 142 del codice (superamento del limite di velocità oltre 40 km/h ma non oltre 60 km/h) (modificato il testo dell'articolo 3 del decreto-legge).

All'articolo 5 del decreto-legge, che concerne modifiche agli articoli 186 e 187 del codice in materia di guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di stupefacenti, è stata soppressa la sanzione dell'arresto fino a un mese per la guida con tasso alcolemico superiore a 0,5 ma non

superiore a 0,8 grammi per litro e sono state soppresse le disposizioni tendenti a consentire la sostituzione della pena, a richiesta dell'imputato, con l'obbligo di svolgere un'attività sociale gratuita e continuativa presso strutture sanitarie traumatologiche pubbliche:

- per un periodo da sei mesi a un anno, in caso di arresto per guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro o di guida in stato di alterazione psicofisica per assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope;

- per un periodo da due a sei mesi per guida con tasso alcolemico superiore a 0,8 ma non superiore a 1,5 grammi per litro.

Infine, la Camera dei deputati ha introdotto la norma che obbliga ad interrompere la somministrazione di bevande alcoliche dopo le ore 2 della notte e ad assicurarsi che all'uscita del locale sia possibile effettuare, in maniera volontaria da parte dei clienti, una rilevazione del tasso alcolemico, di cui all'articolo 6 del decreto-legge.

Il Senato ha approvato in terza lettura il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge n. 117 del 3 agosto 2007, senza apportare ulteriori modificazioni ⁽⁵¹⁾.

⁵¹ Per le considerazioni sull'impossibilità di apportare ulteriori modifiche, stante la ristrettezza dei tempi, espresse in sede di dichiarazione di voto finale da parte di senatori di molti Gruppi parlamentari, cfr. la seduta di Assemblea n. 225 del 2 ottobre 2007 (antimeridiana).

**TESTO VIGENTE DEL DECRETO-LEGGE
3 AGOSTO 2007, N. 117, CONVERTITO IN LEGGE,
CON MODIFICAZIONI, DALLA LEGGE 2 OTTOBRE
2007, N. 160 ⁽⁵²⁾ (G.U. 3 ottobre 2007, n. 230)**

**Disposizioni urgenti modificative del codice della strada
per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante nuovo Codice della strada, e successive modificazioni;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di introdurre norme modificative del Codice della strada, al fine di contenere il crescente tasso di incidentalità sulle strade, sia individuando linee di intervento preventivo, sia inasprendo il regime sanzionatorio connesso alle violazioni che comportino maggior incidenza di rischio per la sicurezza stradale, nonché ulteriori norme preordinate alla stessa finalità;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 3 agosto 2007;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute;

Emana il seguente decreto-legge:

⁵² Si riporta il testo vigente del decreto-legge, modificato dalla legge di conversione e successivamente, al comma 2 dell'articolo 2, dal decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 248, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni urgenti in materia finanziaria (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31).

Articolo 1.

(Disposizioni in materia di guida senza patente)

1. All'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, il comma 13 è sostituito dal seguente:

«13. Chiunque guida autoveicoli o motoveicoli senza aver conseguito la patente di guida è punito con l'ammenda da euro 2.257 a euro 9.032; la stessa sanzione si applica ai conducenti che guidano senza patente perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti previsti dal presente codice. Nell'ipotesi di reiterazione del reato nel biennio si applica altresì la pena dell'arresto fino ad un anno. Per le violazioni di cui al presente comma è competente il tribunale in composizione monocratica.».

Articolo 2.

(Disposizioni in materia di limitazioni alla guida)

1. All'articolo 117 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. È consentita la guida dei motocicli ai titolari di patente A, rilasciata alle condizioni e con le limitazioni dettate dalle disposizioni comunitarie in materia di patenti.»;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. Ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 50 kW/t. La limitazione di cui al presente comma non si applica ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo.»;

c) al comma 3, primo periodo, le parole: «ai commi 1 e 2»

sono sostituite dalle seguenti: «ai commi 1, 2 e 2-*bis*»;

d) al comma 5, primo periodo, le parole: «e comunque prima di aver raggiunto l'età di venti anni,» sono soppresse e le parole: «da euro 74 a euro 296» sono sostituite dalle seguenti: «da euro 148 a euro 594».

2. Le disposizioni del comma 2-*bis* dell'articolo 117 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal comma 1, lettera b), del presente articolo, si applicano ai titolari di patente di guida di categoria B rilasciata a fare data dal 1° luglio 2008.

3. All'articolo 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1-*bis*. Sui veicoli di cui al comma 1 è vietato il trasporto di minori di anni cinque.»;

b) dopo il comma 6 è inserito il seguente:

«6-*bis*. Chiunque viola le disposizioni del comma 1-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 148 a euro 594.».

Articolo 3.

(Disposizioni in materia di velocità dei veicoli)

1. All'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6, dopo le parole: «le risultanze di apparecchiature debitamente omologate,» sono inserite le seguenti: «anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati,»;

b) dopo il comma 6 è inserito il seguente:

«6-*bis*. Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice. Le

modalità di impiego sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.»;

c) il comma 9 è sostituito dai seguenti:

«9. Chiunque supera di oltre 40 km/h ma di non oltre 60 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370,00 a euro 1.458,00. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi con il provvedimento di inibizione alla guida del veicolo, nella fascia oraria che va dalle ore 22 alle ore 7 del mattino, per i tre mesi successivi alla restituzione della patente di guida. Il provvedimento di inibizione alla guida è annotato nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, di cui agli articoli 225 e 226 del presente codice.

9-bis. Chiunque supera di oltre 60 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei a dodici mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.»;

d) il comma 11 è sostituito dal seguente:

«11. Se le violazioni di cui ai commi 7, 8, 9 e *9-bis* sono commesse alla guida di uno dei veicoli indicati al comma 3, lettere *b), e), f), g), h), i)* e *l)* le sanzioni amministrative pecuniarie e quelle accessorie ivi previste sono raddoppiate. L'eccesso di velocità oltre il limite al quale è tarato il limitatore di velocità di cui all'articolo 179 comporta, nei veicoli obbligati a montare tale apparecchio, l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi *2-bis* e 3 del medesimo articolo 179, per il caso di limitatore non funzionante o alterato. È sempre disposto l'accompagnamento del mezzo presso un'officina autorizzata, per i fini di cui al comma *6-bis* del citato articolo 179.»;

e) il comma 12 è sostituito dal seguente:

«12. Quando il titolare di una patente di guida sia incorso, in un periodo di due anni, in una ulteriore violazione del comma

9, la sanzione amministrativa accessoria è della sospensione della patente da otto a diciotto mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Quando il titolare di una patente di guida sia incorso, in un periodo di due anni, in una ulteriore violazione del comma 9-*bis*, la sanzione amministrativa accessoria è la revoca della patente, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.».

2. Alla tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, le parole:

(Norma violata	Punti
Art. 142, comma 8	2
Comma 9	10)

sono sostituite dalle seguenti:

(Norma violata	Punti
Art. 142, comma 8	5
Commi 9 e 9- <i>bis</i>	10)

3. All'attuazione delle disposizioni introdotte dal comma 1 del presente articolo si provvede nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 3-bis.

(Modifiche all'articolo 157 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di accensione del motore durante la sosta o la fermata del veicolo)

1. All'articolo 157 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

«7-bis. È fatto divieto di tenere il motore acceso, durante la sosta o la fermata del veicolo, allo scopo di mantenere in funzione l'impianto di condizionamento d'aria nel veicolo stesso; dalla violazione consegue la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 400»;

b) al comma 8 sono premesse le seguenti parole: «Fatto salvo quanto disposto dal comma 7-bis,».

Articolo 4.

(Disposizioni in materia di uso dei dispositivi radiotrasmittenti durante la guida)

(Norma violata)	Punti
Art. 173, comma 3	5)

sono sostituite dalle seguenti:

(Norma violata)	Punti
Art. 173, commi 3 e 3-bis	5)

1. Il comma 3 dell'articolo 173 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, è sostituito dai seguenti: «3. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 70,00 a euro 285,00.

3-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 148,00 a euro 594,00. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio.».

2. Alla tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, le parole:

Articolo 5.

(Modifiche agli articoli 186 e 187 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di stupefacenti)

1. All'articolo 186 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dai seguenti:

«2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato:

a) con l'ammenda da euro 500 a euro 2000 qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da tre a sei mesi;

b) con l'ammenda da euro 800 a euro 3.200 e l'arresto fino a tre mesi, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in

ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno;

c) con l'ammenda da euro 1.500 a euro 6.000, l'arresto fino a sei mesi, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t. o di complessi di veicoli, ovvero in caso di recidiva nel biennio. Ai fini del ritiro della patente si applicano le disposizioni dell'articolo 223.

2-bis. Se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 2 sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea al reato. È fatta salva in ogni caso l'applicazione delle sanzioni accessorie previste dagli articoli 222 e 223.

2-ter. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica.

2-quater. Le disposizioni relative alle sanzioni accessorie di cui ai commi 2 e *2-bis* si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti»;

b) al comma 5, dopo il terzo periodo è aggiunto, in fine, il seguente: «Si applicano le disposizioni del comma *5-bis* dell'articolo 187.»;

c) il comma 7 è sostituito dal seguente:

«7. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 3, 4 o 5 il conducente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.500 a euro 10.000. Se la violazione è commessa in occasione di un incidente stradale in cui il conducente è rimasto coinvolto, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria

da euro 3.000 ad euro 12.000. Dalle violazioni conseguono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo da sei mesi a due anni e del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di centottanta giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea alla violazione. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica secondo le disposizioni del comma 8. Quando lo stesso soggetto compie più violazioni nel corso di un biennio, è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.»;

d) al comma 8, primo periodo, le parole: «del comma 2» sono sostituite dalle seguenti: «dei commi 2 e 2-bis»;

e) il comma 9 è sostituito dal seguente:

«9. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 e 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui ai commi 2 e 2-bis, il prefetto, in via cautelare, dispone la sospensione della patente fino all'esito della visita medica di cui al comma 8.».

2. All'articolo 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1 è sostituito dai seguenti:

«1. Chiunque guida in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito con l'ammenda da euro 1000 a euro 4000 e l'arresto fino a tre mesi. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t. o di complessi di veicoli, ovvero in caso di recidiva nel bien-

nio. Ai fini del ritiro della patente si applicano le disposizioni dell'articolo 223.

1-bis. Se il conducente in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 1 sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea al reato. È fatta salva in ogni caso l'applicazione delle sanzioni accessorie previste dagli articoli 222 e 223.

1-ter. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica. Si applicano le disposizioni dell'articolo 186, comma *2-quater*.»;

b) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

«*5-bis.* Qualora l'esito degli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, se ricorrono fondati motivi per ritenere che il conducente si trovi in stato di alterazione psico-fisica dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli organi di polizia stradale possono disporre il ritiro della patente di guida fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni. Si applicano le disposizioni dell'articolo 216 in quanto compatibili. La patente ritirata è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore.»;

c) il comma 7 è abrogato;

d) il comma 8 è sostituito dal seguente:

«8. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 2, 3 o 4, il conducente è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 186, comma 7. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119.».

Articolo 6.

(Nuove norme volte a promuovere la consapevolezza dei rischi di incidente stradale in caso di guida in stato di ebbrezza)

1. All'articolo 230, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole: «e delle regole di comportamento degli utenti» sono aggiunte, in fine, le seguenti: «, con particolare riferimento all'informazione sui rischi conseguenti all'assunzione di sostanze psicotrope, stupefacenti e di bevande alcoliche».

2. Tutti i titolari e i gestori di locali ove si svolgono, con qualsiasi modalità e in qualsiasi orario, spettacoli o altre forme di intrattenimento, congiuntamente all'attività di vendita e di somministrazione di bevande alcoliche, devono interrompere la somministrazione di bevande alcoliche dopo le ore 2 della notte e assicurarsi che all'uscita del locale sia possibile effettuare, in maniera volontaria da parte dei clienti, una rilevazione del tasso alcolemico; inoltre devono esporre all'entrata, all'interno e all'uscita dei locali apposite tabelle che riproducano:

a) la descrizione dei sintomi correlati ai diversi livelli di concentrazione alcolemica nell'aria alveolare espirata;

b) le quantità, espresse in centimetri cubici, delle bevande alcoliche più comuni che determinano il superamento del tasso alcolemico per la guida in stato di ebbrezza, pari a 0,5 grammi per litro, da determinare anche sulla base del peso corporeo.

3. L'inosservanza delle disposizioni di cui al comma 2 comporta la sanzione di chiusura del locale da sette fino a trenta giorni, secondo la valutazione dell'autorità competente.

4. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro della salute, con proprio decreto, stabilisce i contenuti delle tabelle di cui al comma 2.

Articolo 6-bis.

(Fondo contro l'incidentalità notturna)

1. È istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il Fondo contro l'incidentalità notturna.
2. Chiunque, dopo le ore 20 e prima delle ore 7, viola gli articoli 141, 142, commi 8 e 9, 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è punito con la sanzione amministrativa aggiuntiva di euro 200, che vengono destinati al Fondo contro l'incidentalità notturna.
3. Le risorse del Fondo di cui al comma 1 devono essere usate per le attività di contrasto dell'incidentalità notturna.
4. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro dell'economia e delle finanze, con decreto adottato di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro dei trasporti, emana il regolamento per l'attuazione del presente articolo.
5. Per il finanziamento iniziale del Fondo di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di 500.000 euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1036, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

Articolo 6-ter.

(Destinazione delle maggiori entrate derivanti dall'incremento delle sanzioni amministrative pecuniarie)

1. Le maggiori entrate derivanti dall'incremento delle sanzioni amministrative pecuniarie disposto dal presente decreto sono destinate al finanziamento di corsi volti all'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado.
2. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dei trasporti e con il Ministro della pubblica istruzione, da adottare entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decre-

to, si provvede all'attuazione del presente articolo, disciplinando, agli effetti della definizione dei programmi e delle relative attività di formazione e di supporto didattico, le modalità di collaborazione di enti e organismi con qualificata esperienza e competenza nel settore.

Articolo 7.

(Norme di coordinamento)

1. Le disposizioni del presente decreto che sostituiscono sanzioni penali con sanzioni amministrative si applicano anche alle violazioni commesse anteriormente alla data di entrata in vigore, purché il procedimento penale non sia stato definito con sentenza o decreto penale irrevocabili.

Articolo 8.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

COMMENTO DEI SINGOLI ARTICOLI

Articolo 1.

(Disposizioni in materia di guida senza patente)

1. All'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, il comma 13 è sostituito dal seguente:

«13. Chiunque guida autoveicoli o motoveicoli senza aver conseguito la patente di guida è punito con l'ammenda da euro 2.257 a euro 9.032; la stessa sanzione si applica ai conducenti che guidano senza patente perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti previsti dal presente codice. Nell'ipotesi di reiterazione del reato nel biennio si applica altresì la pena dell'arresto fino ad un anno. Per le violazioni di cui al presente comma è competente il tribunale in composizione monocratica.».

L'**articolo 1** modifica il comma 13 dell'articolo 116 del codice della strada ⁽⁵³⁾, che stabilisce i requisiti soggettivi per il conseguimento della patente di guida, del certificato di abilitazione professionale alla guida di motoveicoli e autoveicoli, nonché del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori (cosiddetto "patentino"). Viene sostituita la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 2.338 a 9.357 euro e, per la guida senza patente o per la guida con patente revocata o non rinnovata per mancanza di requisiti, viene introdotta la sanzione penale dell'arresto fino a un anno e l'ammenda da 2.257 a 9.032 euro. Per l'irrogazione di tali sanzioni penali è ora competente il tribunale in composizione monocratica.

-- 0 --

⁵³ L'articolo 116 del codice viene riportato per intero più avanti nel cosiddetto "testo a fronte".

Articolo 2.

(Disposizioni in materia di limitazioni alla guida)

1. All'articolo 117 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. È consentita la guida dei motocicli ai titolari di patente A, rilasciata alle condizioni e con le limitazioni dettate dalle disposizioni comunitarie in materia di patenti.»;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. Ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 50 kW/t. La limitazione di cui al presente comma non si applica ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo.»⁽⁵⁴⁾;

c) al comma 3, primo periodo, le parole: «ai commi 1 e 2» sono sostituite dalle seguenti: «ai commi 1, 2 e 2-bis»;

d) al comma 5, primo periodo, le parole: «e comunque prima di aver raggiunto l'età di venti anni,» sono soppresse e le parole: «da euro 74 a euro 296» sono sostituite dalle seguenti: «da euro 148 a euro 594».

2. Le disposizioni del comma 2-bis dell'articolo 117 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal comma 1, lettera b), del presente articolo, si applicano ai titolari di patente di guida di categoria B rilasciata a fare data dal 1° luglio 2008⁽⁵⁵⁾.

3. All'articolo 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti

⁵⁴ Lettera così modificata dalla citata legge di conversione n. 160 del 2007.

⁵⁵ Comma così modificato dall'articolo 22 del citato decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 248.

modifiche:

a) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1-*bis*. Sui veicoli di cui al comma 1 è vietato il trasporto di minori di anni cinque.»⁽⁵⁶⁾;

b) dopo il comma 6 è inserito il seguente:

«6-*bis*. Chiunque viola le disposizioni del comma 1-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 148 a euro 594.».

L'**articolo 2**, al comma 1, lettera a), modifica l'articolo 117 del codice della strada⁽⁵⁷⁾ che, al comma 1, nel testo previgente, disponeva limiti alla guida dei motocicli per i neopatentati nei primi tre anni dal conseguimento della patente⁽⁵⁸⁾. Tale norma viene ora modificata con un rinvio – mobile e permanente – alle disposizioni comunitarie in materia di patenti, che consentono la guida dei motocicli, con determinate condizioni e limitazioni, ai titolari di patente A⁽⁵⁹⁾.

56 Lettera così modificata dalla legge di conversione 2 ottobre 2007, n. 160.

57 L'articolo 117 del codice viene riportato per intero più avanti nel cosiddetto "testo a fronte".

58 Il testo previgente vietava la guida dei motocicli di potenza superiore a 25 kW e/o di potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 0,16 kW/kg per i neopatentati nei primi tre anni dal conseguimento della patente e comunque non prima di avere raggiunto i 20 anni di età anagrafica.

59 In altra parte della nota di lettura si richiama brevemente la normativa comunitaria e nazionale sulle diverse categorie di patenti.

Per quanto riguarda la materia specifica, la direttiva di riferimento è la 2006/126/CE (G.U.U.E. n. L 403 del 30 dicembre 2006), che ha rifiuto la precedente direttiva fondamentale in materia, la n. 91/439/CE, e le successive modifiche, in gran parte recepite dall'ordinamento italiano (in ultimo, con il decreto ministeriale 30 settembre 2003, n. 40T, G.U. 15 aprile 2004, n. 88).

La direttiva 2006/126/CE, in particolare, stabilisce:

- il requisito dell'età minima di 18 anni e la patente della categoria A2 per la guida dei motocicli di potenza non superiore a 35 kW;

- l'età minima di 20 anni e la patente A da almeno due anni per la guida dei motocicli di potenza superiore a 35 kW (l'autorizzazione subordinata all'esperienza biennale può non essere richiesta se il candidato ha compiuto 24 anni);

- l'età di 21 anni e la patente A per la guida dei tricicli di potenza superiore a 15 kW.

Tale direttiva, in vigore dal 19 gennaio 2007, deve essere recepita dall'ordinamento italiano con decreto ministeriale, a norma dell'articolo 229 del codice della strada; il termine per il recepimen-

L'articolo 2, comma 1, lettera *b*), del decreto-legge inserisce il comma *2-bis* all'articolo 117 del codice della strada e introduce una nuova fattispecie di limitazione alla guida per i neopatentati: nel primo anno dalla data del rilascio della patente B, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 50 kW/t. Tale limitazione è esclusa in caso di guida di veicoli adibiti al trasporto di persone invalide autorizzate ai sensi dell'articolo 188 del codice della strada, purché la persona invalida sia a bordo del veicolo ⁽⁶⁰⁾.

Con una specificazione introdotta dal decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 248 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni urgenti in materia finanziaria), le disposizioni di cui al comma *2-bis* dell'articolo 117 del codice si applicano ai titolari di patente B rilasciata a far data dal 1° luglio 2008.

to è fissato al 19 gennaio 2011. Pertanto, fino a tale data, sembra doversi rinviare alle altre direttive richiamate e al decreto ministeriale n. 40T del 2003, che richiedono il conseguimento della patente A da almeno due anni per la guida dei motocicli di potenza superiore a 25 kW o con rapporto potenza/peso, riferito alla tara, superiore a 0,16 kW/kg (l'autorizzazione subordinata a tali requisiti non è richiesta se il candidato ha compiuto 21 anni di età e supera una prova specifica di controllo della capacità e dei comportamenti).

60 Si riporta l'articolo 188 del decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992, che riguarda la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio di persone invalide. Tale articolo dispone:

«1. Per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide gli enti proprietari della strada sono tenuti ad allestire e mantenere apposite strutture, nonché la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di esse, secondo quanto stabilito nel regolamento.

2. I soggetti legittimati ad usufruire delle strutture di cui al comma 1 sono autorizzati dal sindaco del comune di residenza nei casi e con limiti determinati dal regolamento e con le formalità nel medesimo indicate.

3. I veicoli al servizio di persone invalide autorizzate a norma del comma 2 non sono tenuti all'obbligo del rispetto dei limiti di tempo se lasciati in sosta nelle aree di parcheggio a tempo determinato.

4. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2 o ne faccia uso improprio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 74 a euro 296.

5. Chiunque usa delle strutture di cui al comma 1, pur avendone diritto, ma non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 36 a euro 148.».

La sanzione in ultimo richiamata è stata aggiornata con decreto ministeriale 29 dicembre 2006 (G.U. 30 dicembre 2006, n. 302), ai sensi dell'articolo 195, commi 3 e *3-bis*, del codice della strada.

L'articolo 2, comma 1, del decreto-legge, con la lettera *c*) modifica il comma 3 dell'articolo 117 del codice per tener conto dell'introduzione della precedente norma, mentre con la lettera *d*) inasprisce la sanzione di cui al comma 5 dello stesso articolo 117 per la mancata osservanza delle limitazioni alla guida. La sanzione attuale prevede il pagamento di una somma da 148 a 594 euro. Viene altresì soppresso l'inciso del comma 5 che faceva riferimento al limite anagrafico dei vent'anni.

Infine, il comma 3 dell'articolo 2 modifica l'articolo 170 del codice della strada ⁽⁶¹⁾, vietando – alla lettera *a*) – il trasporto di minori di anni cinque sui veicoli a motore a due ruote e sanzionando – alla lettera *b*) – tale divieto con il pagamento di una somma da 148 a 594 euro.

-- 0 --

Articolo 3.

(Disposizioni in materia di velocità dei veicoli)

1. All'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6, dopo le parole: «le risultanze di apparecchiature debitamente omologate,» sono inserite le seguenti: «anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati,»;

b) dopo il comma 6 è inserito il seguente:

«6-*bis*. Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice. Le modalità di impiego sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.» ⁽⁶²⁾;

61 L'articolo 170 del codice viene riportato più avanti nel "testo a fronte".

62 In attuazione di quanto disposto dalla presente lettera, cfr. il decreto ministeriale 15 agosto 2007

c) il comma 9 è sostituito dai seguenti:

«9. Chiunque supera di oltre 40 km/h ma di non oltre 60 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370,00 a euro 1.458,00. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi con il provvedimento di inibizione alla guida del veicolo, nella fascia oraria che va dalle ore 22 alle ore 7 del mattino, per i tre mesi successivi alla restituzione della patente di guida. Il provvedimento di inibizione alla guida è annotato nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, di cui agli articoli 225 e 226 del presente codice.

9-bis. Chiunque supera di oltre 60 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei a dodici mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.»⁽⁶³⁾;

d) il comma 11 è sostituito dal seguente:

«11. Se le violazioni di cui ai commi 7, 8, 9 e 9-bis sono commesse alla guida di uno dei veicoli indicati al comma 3, lettere b), e), f), g), h), i) e l) le sanzioni amministrative pecuniarie e quelle accessorie ivi previste sono raddoppiate. L'eccesso di velocità oltre il limite al quale è tarato il limitatore di velocità di cui all'articolo 179 comporta, nei veicoli obbligati a montare tale apparecchio, l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 2-bis e 3 del medesimo articolo 179, per il caso di limitatore non funzionante o alterato. È sempre disposto l'accompagnamento del mezzo presso un'officina autorizzata, per i fini di cui al comma 6-bis del citato articolo 179.»;

(pubblicato nella G.U. 23 agosto 2007, n. 195).

⁶³ Lettera così modificata dalla citata legge di conversione n. 160 del 2007.

e) il comma 12 è sostituito dal seguente:

«12. Quando il titolare di una patente di guida sia incorso, in un periodo di due anni, in una ulteriore violazione del comma 9, la sanzione amministrativa accessoria è della sospensione della patente da otto a diciotto mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Quando il titolare di una patente di guida sia incorso, in un periodo di due anni, in una ulteriore violazione del comma 9-*bis*, la sanzione amministrativa accessoria è la revoca della patente, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.».

2. Alla tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, le parole:

(Norma violata	Punti
Art. 142, comma 8	2
Comma 9	10)

sono sostituite dalle seguenti:

(Norma violata	Punti
Art. 142, comma 8	5
Commi 9 e 9- <i>bis</i>	10)

3. All'attuazione delle disposizioni introdotte dal comma 1 del presente articolo si provvede nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'**articolo 3** del decreto-legge riguarda i limiti di velocità dei veicoli, con riferimento all'articolo 142 del codice della strada ⁽⁶⁴⁾. Tale articolo, nel testo previgente, ai commi 7 e seguenti, modulava tre fasce di limiti di velocità con le relative sanzioni.

Dopo le modifiche introdotte dal comma 1, lettera c), del presente articolo 3, per le violazioni dei limiti di velocità sono previste quattro fattispecie:

- nel caso in cui si supera il limite di velocità di non oltre 10 km orari, la sanzione amministrativa prevede il pagamento di una somma da 36 a 148 euro;
- in caso di superamento del limite da un minimo di 10 km/h a un massimo di 40 km/h, la sanzione passa al pagamento di una somma da 148 a 594 euro (con decurtazione di 5 punti);
- in caso di superamento del limite da un minimo di 40 km/h a un massimo di 60 km/h, la sanzione amministrativa arriva al pagamento di una somma da 370 a 1.485 euro, con sospensione della patente da uno a tre mesi (e decurtazione di 10 punti);
- in caso di superamento del limite di velocità oltre 60 km/h, si introduce una nuova fattispecie sanzionata con il pagamento di una somma da 500 a 2.000 euro e con la sospensione della patente di guida da sei a dodici mesi (e decurtazione di 10 punti).

Con riferimento alla terza fascia di superamento del limite di velocità (tra 40 e 60 km/h), è stata eliminata la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da tre a sei mesi, che il testo previgente dell'articolo 142 del codice della strada prevedeva per i neopatentati (entro i primi tre anni dal conseguimento della patente). Inoltre, è stata prevista, per tutti i conducenti che incorrano nella sospensione della patente da uno a tre mesi, l'inibizione alla guida, dalle ore 22 alle 7 del mattino, per i tre mesi successivi alla restituzione della patente. Tale sanzione amministrativa accessoria viene annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, disciplinata dagli articoli 225 e 226 del codice della strada.

In relazione alla rimodulazione delle fasce dei limiti di velocità e delle

⁶⁴ L'articolo 142 viene riportato interamente più avanti nel "testo a fronte".

relative sanzioni, la lettera *e*) del comma 1 del presente articolo 3 stabilisce che, in caso di reiterazione nell'arco di un biennio del superamento dei limiti di velocità, la sospensione della patente passa, per la fascia tra 40 km/h e 60 km/h, da otto a diciotto mesi (per la prima violazione, come si è visto prima, è prevista la sospensione da due a sei mesi, che passano da quattro a otto mesi se si tratta di un neopatentato), mentre per la reiterazione nel biennio oltre i 60 km/h interviene la revoca della patente.

Il comma 1 dell'articolo 3, con la lettera *a*), interviene sui requisiti tecnici delle apparecchiature le cui risultanze servono come fonti di prova per determinare l'osservanza dei limiti di velocità, mentre la lettera *b*) inserisce il comma *6-bis* nell'articolo 142 del codice, concernente le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità (65).

La lettera *d*) del comma 1 dell'articolo 3 specifica che sono raddoppiate tutte le sanzioni amministrative, sia pecuniarie che accessorie (compresa la decurtazione dei punti), nel caso in cui le violazioni del limite di velocità siano commesse da professionisti del trasporto su strada di cose e persone. Inoltre, vengono previste specifiche aggravanti per l'eccesso di velocità in cui incorrano trasportatori professionisti che conducano veicoli obbligati a montare gli apparecchi limitatori di velocità di cui all'articolo 179 del codice della strada (66).

65 Si faccia riferimento anche al decreto ministeriale 15 agosto 2007 (pubblicato nella G.U. n. 195 del 23 agosto 2007), che stabilisce dettagliatamente le modalità del preavviso obbligatorio prima delle postazioni di controllo, sia fisse che mobili, ad una distanza non superiore a 4 km, restando esclusi dall'obbligo di presegnalazione soltanto "i dispositivi di rilevamento mobili destinati a misurare in maniera dinamica la velocità" (cioè quelli installati a bordo dei veicoli di servizio). Per quanto riguarda il cosiddetto Sistema informativo controllo velocità – SICVE (altrimenti denominato "Safety tutor", o semplicemente "Tutor"), di cui agli articoli 45 (omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei dispositivi per l'accertamento delle violazioni sulla velocità), 142 (limiti di velocità), 201 (notificazione delle violazioni) e 345 (requisiti delle apparecchiature e messi di accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità) del Nuovo codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992) e al relativo regolamento di esecuzione e attuazione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495) cfr. altresì il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti terrestri del 24 dicembre 2004 (consultabile al seguente indirizzo: http://www.serleasing.it/admin/upload_all12/img/55.pdf).

66 L'articolo 179 (Cronotachigrafo e limitatore di velocità) del Nuovo codice della strada (come modificato dal decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, e dal decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214), richiamato dal comma 11 dell'articolo 142 dello codice, dispone:

Il comma 2 dell'articolo 3 del decreto-legge riguarda la tabella di decurtazione dei punteggi alla patente a punti, allegata all'articolo 126-bis

«1. Nei casi previsti dal regolamento (CEE) n. 3821/85 e successive modificazioni, i veicoli devono circolare provvisti di cronotachigrafo, con le caratteristiche e le modalità d'impiego stabilite nel regolamento stesso. Nei casi e con le modalità previste dalle direttive comunitarie, i veicoli devono essere dotati altresì di limitatore di velocità.

2. Chiunque circola con un autoveicolo non munito di cronotachigrafo, nei casi in cui esso è previsto, ovvero circola con autoveicolo munito di un cronotachigrafo avente caratteristiche non rispondenti a quelle fissate nel regolamento o non funzionante, oppure non inserisce il foglio di registrazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 742 a euro 2.970. La sanzione amministrativa pecuniaria è raddoppiata nel caso che l'infrazione riguardi la manomissione dei sigilli o l'alterazione del cronotachigrafo.

2-bis. Chiunque circola con un autoveicolo non munito di limitatore di velocità ovvero circola con un autoveicolo munito di un limitatore di velocità avente caratteristiche non rispondenti a quelle fissate o non funzionante, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 829 a euro 3.315. La sanzione amministrativa pecuniaria è raddoppiata nel caso in cui l'infrazione riguardi l'alterazione del limitatore di velocità.

3. Il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose o di persone che mette in circolazione un veicolo sprovvisto di limitatore di velocità o di cronotachigrafo e dei relativi fogli di registrazione, ovvero con limitatore di velocità o cronotachigrafo manomesso oppure non funzionante, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 713 a euro 2.853.

4. Qualora siano accertate nel corso di un anno tre violazioni alle norme di cui al comma 3, l'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri applica la sanzione accessoria della sospensione della licenza o autorizzazione, relativa al veicolo con il quale le violazioni sono state commesse, per la durata di un anno. La sospensione si cumula alle sanzioni pecuniarie previste.

5. Se il conducente del veicolo o il datore di lavoro e il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose su strada sono la stessa persona, le sanzioni previste sono applicate una sola volta nella misura stabilita per la sanzione più grave.

6. Per le violazioni di cui al comma 3, le violazioni accertate devono essere comunicate all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri presso il quale il veicolo risulta immatricolato.

6-bis. Quando si abbia fondato motivo di ritenere che il cronotachigrafo o il limitatore di velocità siano alterati, manomessi ovvero comunque non funzionanti, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, anche scortando il veicolo o facendolo trainare in condizioni di sicurezza presso la più vicina officina autorizzata per l'installazione o riparazione, possono disporre che sia effettuato l'accertamento della funzionalità dei dispositivi stessi. Le spese per l'accertamento ed il ripristino della funzionalità del limitatore di velocità o del cronotachigrafo sono in ogni caso a carico del proprietario del veicolo o del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose o di persone in solido.

7. Ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste dai commi precedenti, il funzionario o l'agente che ha accertato la circolazione di veicolo con limitatore di velocità o cronotachigrafo mancante, manomesso o non funzionante diffida il conducente con annotazione sul verbale a regolarizzare la strumentazione entro un termine di dieci giorni. Qualora il conducente ed il titolare della licenza od autorizzazione non siano la stessa persona, il predetto termine decorre dalla data di ricezione della notifica del verbale, da effettuare al più presto.

del codice della strada ⁽⁶⁷⁾. Tale tabella viene modificata nella parte che riguarda il superamento del limite di velocità di oltre 10 km/h ma non oltre 40 km/h (come si è visto, la decurtazione è aumentata da 2 a 5 punti), mentre la decurtazione di 10 punti attualmente connessa alla violazione del limite di 40km/h di cui al comma 9 è ora applicata anche alla fattispecie di cui al comma 9-*bis*, per il superamento dei limiti di velocità oltre i 60 km/h.

Infine, il comma 3 dell'articolo 3 del decreto-legge n. 117 del 2007 contiene una clausola di invarianza per le finanze pubbliche dell'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1.

Si ricorda a proposito di tale articolo che, nel corso della XIV legislatura (30 maggio 2001-27 aprile 2006), è stata introdotta nell'ordinamento italiano la cosiddetta **patente a punti**, attraverso l'inserimento nel codice della strada dell'articolo 126-*bis* ⁽⁶⁸⁾, inserimento disposto dall'articolo 7 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9 ("Disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada, a norma dell'articolo 1, comma 1, della legge 22 marzo 2001, n. 85"). A partire dal 30 giugno 2003, ad ogni

8. Decorso inutilmente il termine di dieci giorni dalla diffida di cui al comma 7, durante i quali trova applicazione l'articolo 16 del regolamento CEE n. 3821/85, è disposto, in caso di circolazione del veicolo, il fermo amministrativo dello stesso. Il veicolo verrà restituito dopo un mese al proprietario o all'intestatario della carta di circolazione.

9. Alle violazioni di cui ai commi 2 e 2-*bis* consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI. Nel caso in cui la violazione relativa al comma 2-*bis* riguardi l'alterazione del limitatore di velocità, alla sanzione amministrativa pecuniaria consegue la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente secondo le norme del capo I, sezione II del titolo VI.

10. Gli articoli 15, 16 e 20 della legge 13 novembre 1978, n. 727, sono abrogati. Per le restanti norme della legge 13 novembre 1978, n. 727, e successive modificazioni, si applicano le disposizioni del titolo VI. Nel caso di accertamento di violazioni alle disposizioni di cui ai commi 2 e 3, il verbale deve essere inviato all'ufficio metrico provinciale per le necessarie verifiche del ripristino della regolarità di funzionamento dell'apparecchio cronotachigrafo.».

67 La tabella viene riportata più avanti nel "testo a fronte".

68 Successivamente alla sua emanazione, l'articolo 126-*bis* è stato più volte modificato, dapprima con il decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada (convertito in legge, con modificazioni, nella legge 1° agosto 2003, n. 214); poi, con il decreto legislativo 13 marzo 2006, n. 150, di attuazione della direttiva 2003/20/CE che modifica la direttiva 91/671/CEE relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per i bambini nei veicoli, nonché modifiche al codice della strada (emanato a norma della legge 18 apr-

patentato è stata attribuita una dotazione personale di 20 punti e un'analogha dotazione è riconosciuta ai neopatentati.

Ogni volta che viene accertata una violazione del codice della strada (e dopo il pagamento della relativa sanzione o la conclusione dell'*iter* di un eventuale ricorso), l'organo di polizia accertante comunica all'Anagrafe nazionale dei patentati la decurtazione da effettuarsi nei confronti dell'autore dell'infrazione, secondo la tabella di cui al richiamato articolo 126-*bis* del codice. La decurtazione dei punti deve essere comunicata al titolare della patente, che comunque deve poter verificare la sua dotazione in uno specifico sito internet (www.ilportaledellautomobilista.it) o chiamando uno speciale numero verde (848-782-782), a cura del Dipartimento dei trasporti terrestri (DTT) del Ministero dei trasporti (69).

-- o --

Articolo 3-bis.

(Modifiche all'articolo 157 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di accensione del motore durante la sosta o la fermata del veicolo)

1. All'articolo 157 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

«7-*bis*. È fatto divieto di tenere il motore acceso, durante la sosta o la fermata del veicolo, allo scopo di mantenere in fun-

le 2005, n. 62 – Legge comunitaria 2004); infine, con il presente decreto-legge n. 117 del 3 agosto 2007, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge n. 160 del 2007.

Su tale articolo, inoltre, sono intervenute alcune pronunce della Corte costituzionale. Si ricorda in particolare la sentenza n. 27 del 12 gennaio 2005, che aveva dichiarato l'illegittimità del comma 2 dell'articolo 126-*bis*, nel testo previgente alle modifiche apportate con il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286).

69 Per un'analisi degli effetti dell'introduzione, il 30 giugno 2003, della patente a punti nell'ordinamento italiano, si rinvia alle due indagini istituzionali effettuate dall'Eures nel novembre 2003 (cinque mesi dopo) e nel giugno 2005 (due anni dopo) già citate nella precedente nota n. 5.

zione l'impianto di condizionamento d'aria nel veicolo stesso; dalla violazione consegue la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 400»;

b) al comma 8 sono premesse le seguenti parole: «Fatto salvo quanto disposto dal comma 7-bis,».

L'**articolo 3-bis** prevede la sanzione amministrativa del pagamento da 200 a 400 euro per violazione del divieto, durante la sosta o la fermata del veicolo, di mantenere in funzione l'impianto di condizionamento dell'aria. L'articolo 157 del codice della strada già prevede, al comma 2, una sanzione (da 36 a 148 euro) per chi lascia il motore acceso durante la sosta, mentre la nuova fattispecie di cui al comma 7-bis dello stesso articolo 157 si risolve in un aumento della sanzione se il motore è lasciato acceso allo specifico scopo richiamato (70).

L'articolo 157, al comma 2, già vieta di tenere il motore acceso durante la sosta o la fermata e dunque la disposizione di cui all'articolo 3-bis del decreto-legge, che introduce il nuovo comma 7-bis all'articolo 157 del codice, si traduce in un aumento della sanzione per la fattispecie.

-- o --

Articolo 4.

(Disposizioni in materia di uso dei dispositivi radiotrasmittenti durante la guida)

1. Il comma 3 dell'articolo 173 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, è sostituito dai seguenti:
«3. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 70,00 a euro 285,00.

70 Si ricorda che l'articolo 157 del codice della strada (che viene interamente riportato nel cosiddetto "testo a fronte") definisce, inoltre, l'arresto (come interruzione della marcia del veicolo per esigenze di circolazione), la fermata (come temporanea sospensione della marcia, anche in aree dove non è ammessa la sosta, per consentire la salita o la discesa di persone o per altre esigenze di brevissima durata), la sosta (come la prolungata sospensione della marcia, con possibilità di allontanamento del conducente) e la sosta di emergenza (come l'interruzione della marcia per avaria del veicolo o per malessere fisico del conducente o di un passeggero).

3-*bis*. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 148,00 a euro 594,00. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio.».

2. Alla tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, le parole:

(Norma violata	Punti
Art. 173, comma 3	5)

sono sostituite dalle seguenti:

(Norma violata	Punti
Art. 173, commi 3 e 3- <i>bis</i>	5)

Il comma 1 dell'**articolo 4** inasprisce la sanzione di cui al comma 3 dell'articolo 173 del codice ⁽⁷¹⁾. La sanzione amministrativa (corrispondente al pagamento di una somma da 70 a 285 euro) rimane invariata per la violazione dell'obbligo di cui al comma 1 dell'articolo 173 del codice, concernente l'obbligo di portare gli occhiali durante la guida ove siano stati prescritti. Invece, viene aumentata (passando al pagamento di una somma da 148 a 594 euro) la sanzione per la violazione del divieto di usare telefoni cellulari o di cuffiette durante la guida (di cui al richiamato comma 3), fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle Forze armate,

⁷¹ Anche l'articolo 173 del codice viene interamente riportato oltre, nel cosiddetto "testo a fronte".

di Polizia e dei Corpi di cui all'articolo 138, comma 11, del codice della strada, nonché per i conducenti dei veicoli adibiti ai servizi delle strade, delle autostrade ed al trasporto di persone in conto terzi ⁽⁷²⁾, e fatto salvo altresì l'uso degli strumenti a "viva-voce"; viene poi introdotta la sanzione accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi in caso di recidiva nel biennio.

Il comma 2 dell'articolo 4 del decreto-legge introduce una modifica di carattere formale alla tabella allegata all'articolo 126-bis del codice della strada in tema di patente a punti.

-- o --

Articolo 5.

(Modifiche agli articoli 186 e 187 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di stupefacenti)

1. All'articolo 186 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dai seguenti:

«2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato:

a) con l'ammenda da euro 500 a euro 2.000 qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da tre a sei mesi;

b) con l'ammenda da euro 800 a euro 3.200 e l'arresto fino a tre mesi, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi

72 L'articolo 13 del disegno di legge A. C. n. 2480-B – cfr. sopra nella nota di lettura – escludeva dall'eccezione al divieto di usare gli apparecchi radiotelefonici o le cuffie sonore i conducenti dei veicoli adibiti ai servizi delle strade, delle autostrade e al trasporto di persone per conto terzi.

per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno;

c) con l'ammenda da euro 1.500 a euro 6.000, l'arresto fino a sei mesi, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t. o di complessi di veicoli, ovvero in caso di recidiva nel biennio. Ai fini del ritiro della patente si applicano le disposizioni dell'articolo 223.

2-bis. Se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 2 sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea al reato. È fatta salva in ogni caso l'applicazione delle sanzioni accessorie previste dagli articoli 222 e 223.

2-ter. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica.

2-quater. Le disposizioni relative alle sanzioni accessorie di cui ai commi 2 e *2-bis* si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti» ⁽⁷³⁾;

b) al comma 5, dopo il terzo periodo è aggiunto, in fine, il seguente: «Si applicano le disposizioni del comma *5-bis* dell'articolo 187.»;

c) il comma 7 è sostituito dal seguente:

«7. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 3, 4 o 5 il conducente è soggetto

⁷³ Lettera così modificata dalla citata legge di conversione n. 160 del 2007.

alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.500 a euro 10.000. Se la violazione è commessa in occasione di un incidente stradale in cui il conducente è rimasto coinvolto, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 3.000 ad euro 12.000. Dalle violazioni conseguono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo da sei mesi a due anni e del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di centottanta giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea alla violazione. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica secondo le disposizioni del comma 8. Quando lo stesso soggetto compie più violazioni nel corso di un biennio, è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.»⁽⁷⁴⁾;

d) al comma 8, primo periodo, le parole: «del comma 2» sono sostituite dalle seguenti: «dei commi 2 e 2-bis»;

e) il comma 9 è sostituito dal seguente:

«9. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 e 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui ai commi 2 e 2-bis, il prefetto, in via cautelare, dispone la sospensione della patente fino all'esito della visita medica di cui al comma 8.».

2. All'articolo 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1 è sostituito dai seguenti:

«1. Chiunque guida in stato di alterazione psico-fisica dopo

⁷⁴ Lettera così modificata dalla citata legge di conversione n. 160 del 2007.

aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito con l'ammenda da euro 1000 a euro 4.000 e l'arresto fino a tre mesi. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t. o di complessi di veicoli, ovvero in caso di recidiva nel biennio. Ai fini del ritiro della patente si applicano le disposizioni dell'articolo 223.

1-bis. Se il conducente in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 1 sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea al reato. È fatta salva in ogni caso l'applicazione delle sanzioni accessorie previste dagli articoli 222 e 223.

1-ter. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica. Si applicano le disposizioni dell'articolo 186, comma *2-quater*.» ⁽⁷⁵⁾;

b) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

«*5-bis.* Qualora l'esito degli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, se ricorrono fondati motivi per ritenere che il conducente si trovi in stato di alterazione psico-fisica dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli organi di polizia stradale possono disporre il ritiro della patente di guida fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni. Si applicano le disposizioni dell'articolo 216 in quanto

⁷⁵ Lettera così modificata dalla citata legge di conversione n. 160 del 2007.

compatibili. La patente ritirata è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore.»;

c) il comma 7 è abrogato;

d) il comma 8 è sostituito dal seguente:

«8. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 2, 3 o 4, il conducente è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 186, comma 7. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119.».

L'**articolo 5** interviene in maniera rilevante sugli articoli 186 e 187 del codice ⁽⁷⁶⁾, che si riferiscono alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e che sono stati rimodulati a varie riprese dal legislatore ⁽⁷⁷⁾.

Ora il comma 2 dell'articolo 186 articola le sanzioni penali e quelle accessorie in relazione al tasso alcolemico accertato dagli agenti della polizia stradale, secondo il seguente prospetto:

- 1) se il tasso alcolemico rientra tra 0,5 e 0,8 grammi per litro di sangue, ammenda da 500 a 2.000 euro e sospensione della patente da tre a sei mesi;
- 2) se il tasso alcolemico rientra tra 0,8 e 1,5 grammi per litro di sangue, ammenda da 800 a 3.200 euro, arresto fino a tre mesi e sospensione della patente da sei mesi a un anno;

⁷⁶ Entrambi articoli 186 e 187 del codice sono riportati per intero più avanti nel cosiddetto "testo a fronte".

⁷⁷ Da ultimo, tali articoli erano stati modificati nella XIV legislatura con il citato decreto-legge n. 151 del 27 giugno 2003, in base al quale chi guidava in stato di ebbrezza, corrispondente al tasso alcolemico superiore a 0,8 grammi per litro, veniva punito con l'arresto fino a un mese, con un'ammenda da 258 a 1032 euro e con la sospensione della patente da 15 giorni a tre mesi; era inoltre prevista la revoca della patente per i conducenti di autobus o veicoli di massa superiore a 3,5 t. sorpresi alla guida nel predetto stato di ebbrezza. L'articolo 379 del citato DPR n. 495 del 1992, recante il regolamento di esecuzione del codice, specifica che il tasso alcolemico è rilevato misurando la concentrazione di alcool nell'aria alveolare espirata.

3) se il tasso alcolemico è maggiore di 1,5 grammi per litro di sangue, ammenda da 1.500 a 6.000 euro, arresto fino a sei mesi e sospensione della patente da uno a due anni. La patente è revocata se il reato è commesso dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, o di complessi di veicoli, oppure in presenza di recidiva nell'arco di un biennio. Si applicano le disposizioni relative al ritiro della patente in conseguenza a ipotesi di reato, di cui all'articolo 223 del codice della strada.

Il comma 2-*bis* dell'articolo 186 del codice, come modificato dal decreto-legge, raddoppia le pene di cui al precedente comma 2 se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale e dispone il fermo amministrativo del veicolo (se non appartenente a persona estranea al reato) per 90 giorni, oltre alla sospensione o alla revoca della patente e fatta salva in ogni caso l'applicazione delle sanzioni accessorie previste dagli articoli 222 e 223 del codice (sospensione e revoca della patente). Per tali reati la competenza passa dal giudice di pace al tribunale in composizione monocratica (78). Le sanzioni accessorie sono irrogate anche in caso di patteggiamento (articolo 444 del codice di procedura penale).

Per quanto riguarda le modifiche introdotte al comma 5 dell'articolo 186, gli agenti di polizia stradale possono ritirare la patente di guida fino all'esito dell'accertamento del tasso alcolemico per i conducenti coinvolti in un incidente stradale, e comunque per un periodo non superiore a dieci giorni, sia a seguito dei controlli effettuati con l'etilometro portatile (di cui al comma 2 del successivo articolo 187), sia se ricorrono fondati motivi per ritenere che lo stesso conducente si trovi in uno stato di alterazione psico-fisica a causa dell'assunzione di alcol.

Il rifiuto del conducente di sottoporsi all'accertamento del tasso alcolemico – di cui al comma 7 dell'articolo 186 del codice – viene depenalizzato, se il fatto non costituisce una diversa ipotesi di reato, ma è tuttavia sanzionato con il pagamento di una somma da 2.500 a 10.000 euro (che

78 La competenza per i reati di cui agli articoli 186 e 187 del codice della strada, fino alla riformulazione degli stessi con il decreto-legge n. 117 del 3 ottobre 2007, era attribuita al giudice di pace, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera g), del decreto legislativo n. 274 del 28 agosto 2000, recante: "Disposizioni sulla competenza penale del giudice di pace, a norma dell'articolo 14 della legge 24 novembre 1999, n. 468".

aumentano da 3.000 a 12.000 euro se il rifiuto avviene dopo un incidente stradale) e viene sospesa la patente per un periodo da sei mesi a due anni, con il fermo amministrativo del veicolo per 180 giorni (salvo che appartenga ad altri non coinvolti) e con l'ordine del prefetto al conducente di sottoporsi a visita medica. Viene altresì revocata la patente in presenza di ulteriori violazioni nell'arco di un biennio.

Il comma 8 dello stesso articolo 186 prevede che, qualora il conducente non si sottoponga all'obbligo di sottoporsi a visita medica entro sessanta giorni, il prefetto può disporre in via cautelare la sospensione della patente fino all'esito della visita medica.

Sempre con riferimento all'articolo 186, il nuovo comma 9 consente al prefetto di sospendere la patente fino all'esito della visita medica di cui al comma 8 se risulta un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui ai commi 2 e 2-*bis* dello stesso articolo 186.

Il comma 2 dell'articolo 5 del decreto-legge modifica l'articolo 187 del codice della strada, che si riferisce alla guida in stato di alterazione psico-fisica per assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope; viene dunque modificato il sistema sanzionatorio, analogamente a quello previsto dal precedente articolo 186 per la guida in stato di ebbrezza da uso di alcol. Innanzi tutto, viene comminata la pena dell'ammenda da 1.000 a 4.000 euro e dell'arresto fino a tre mesi ⁽⁷⁹⁾, con la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi a un anno.

La patente viene revocata se il reato è commesso dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, ovvero di un complesso di veicoli, oppure in caso di recidiva di violazioni nel biennio (anche in questo caso si applica l'articolo

79 L'articolo 189 del Nuovo codice della strada, concernente il comportamento delle persone coinvolte in un incidente – articolo non modificato dal decreto-legge n. 117 del 2007 – anche con riferimento al conducente in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, dispone:

«Il conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall'incidente derivi il delitto di omicidio colposo o di lesioni personali colpose, non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato.»

223 del codice per il ritiro della patente in conseguenza a ipotesi di reato).

Si raddoppiano le pene per il conducente che in stato di alterazione da assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope provochi un incidente stradale ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo (se non appartiene a persona estranea al reato) per novanta giorni, fatta salva l'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie di cui agli articoli 222 e 223 del codice (sospensione e revoca della patente).

Anche per tale reato competente è il tribunale in composizione monocratica e le sanzioni accessorie si applicano anche in caso di patteggiamento della pena su richiesta delle parti (articolo 444 del codice di procedura penale).

Si rinvia alle disposizioni richiamate per l'articolo 186 del codice della strada (in effetti, è tale articolo a rinviare al comma 5-*bis* dell'articolo 187) quanto agli accertamenti da parte degli organi di polizia stradale, al ritiro immediato della patente, all'applicazione dell'articolo 216 del codice della strada per il procedimento di esecuzione della sanzione accessoria del ritiro della patente, al rifiuto dei conducenti di sottoporsi agli accertamenti e alle relative sanzioni, all'ordinanza del prefetto per il conducente di sottoporsi a visita medica ai sensi dell'articolo 119 del codice della strada.

-- o --

Articolo 6.

(Nuove norme volte a promuovere la consapevolezza dei rischi di incidente stradale in caso di guida in stato di ebbrezza)

1. All'articolo 230, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole: «e delle regole di comportamento degli utenti» sono aggiunte, in fine, le seguenti: «, con particolare riferimento all'informazione sui rischi conseguenti all'assunzione di sostanze psicotrope, stupefacenti e di bevande alcoliche».
2. Tutti i titolari e i gestori di locali ove si svolgono, con qualsiasi modalità e in qualsiasi orario, spettacoli o altre forme di intrattenimento, congiuntamente all'attività di ven-

dita e di somministrazione di bevande alcoliche, devono interrompere la somministrazione di bevande alcoliche dopo le ore 2 della notte e assicurarsi che all'uscita del locale sia possibile effettuare, in maniera volontaria da parte dei clienti, una rilevazione del tasso alcolemico; inoltre devono esporre all'entrata, all'interno e all'uscita dei locali apposite tabelle che riproducano ⁽⁸⁰⁾:

a) la descrizione dei sintomi correlati ai diversi livelli di concentrazione alcolemica nell'aria alveolare espirata;

b) le quantità, espresse in centimetri cubici, delle bevande alcoliche più comuni che determinano il superamento del tasso alcolemico per la guida in stato di ebbrezza, pari a 0,5 grammi per litro, da determinare anche sulla base del peso corporeo.

3. L'inosservanza delle disposizioni di cui al comma 2 comporta la sanzione di chiusura del locale da sette fino a trenta giorni, secondo la valutazione dell'autorità competente.

4. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro della salute, con proprio decreto, stabilisce i contenuti delle tabelle di cui al comma 2.

L'**articolo 6** introduce nuove norme volte a promuovere la consapevolezza dei rischi di incidente stradale in caso di guida in stato di ebbrezza. Senza novellare la legge 30 marzo 2001, n. 125 ("Legge quadro in materia di alcol e di problemi alcolcorrelati") ⁽⁸¹⁾, tale articolo ha introdotto alcune norme di prevenzione degli incidenti stradali e soprattutto delle cosiddette stragi del sabato sera, prevedendo nei programmi di educazione stradale di cui all'articolo 230 del codice della strada specifiche informazioni sull'assunzione di bevande alcoliche o sostanze stupefacenti ⁽⁸²⁾.

Inoltre, i titolari e i gestori dei locali sono obbligati ad esporre tabelle

⁸⁰ Alinea così modificato dalla citata legge di conversione n. 160 del 2007.

⁸¹ Cfr. sopra la nota n. 38, riferita all'articolo 24 del disegno di legge A. S. n. 1677.

⁸² L'articolo 230 del codice viene riportato più avanti nel "testo a fronte".

che descrivono i sintomi correlati ai diversi livelli di concentrazione alcolemica e indicano la quantità (espressa in centimetri cubici) delle bevande alcoliche più comuni che determina lo stato di ebbrezza ai sensi dell'articolo 186 del codice, con il conseguente divieto di guida. I predetti titolari e gestori devono altresì interrompere la somministrazione delle bevande alcoliche dopo le ore 2 di notte, nonché garantire la possibilità ai clienti che lo richiedano di effettuare all'uscita dai locali la rilevazione del proprio tasso alcolemico. La sanzione per l'inosservanza di tali obblighi è la chiusura del locale per un periodo da 7 a 30 giorni.

-- o --

Articolo 6-bis.

(Fondo contro l'incidentalità notturna)

1. È istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il Fondo contro l'incidentalità notturna.
2. Chiunque, dopo le ore 20 e prima delle ore 7, viola gli articoli 141, 142, commi 8 e 9, 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è punito con la sanzione amministrativa aggiuntiva di euro 200, che vengono destinati al Fondo contro l'incidentalità notturna.
3. Le risorse del Fondo di cui al comma 1 devono essere usate per le attività di contrasto dell'incidentalità notturna.
4. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro dell'economia e delle finanze, con decreto adottato di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro dei trasporti, emana il regolamento per l'attuazione del presente articolo.
5. Per il finanziamento iniziale del Fondo di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di 500.000 euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1036, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (83).

83 Articolo aggiunto dalla citata legge di conversione n. 160 del 2007.

L'**articolo 6-bis** istituisce il Fondo contro l'incidentalità notturna, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri. Tale Fondo è incrementato – dopo la copertura iniziale di cui al comma 5 del presente articolo, attuata mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 1036 dell'articolo 1 della legge finanziaria 2007 – dai proventi della sanzione amministrativa aggiuntiva di 200 euro che viene comminata a chiunque violi le norme sui limiti di velocità di cui agli articoli 141 e 142 del codice della strada durante l'orario notturno (dalle ore 20 alle ore 7 del mattino). Le risorse di tale Fondo sono vincolate alle attività di contrasto dell'incidentalità notturna.

Si ricorda che il comma 1036 della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007) dispone: «Al fine di consolidare ed accrescere l'attività del Ministero dei trasporti per la prevenzione in materia di circolazione ed antinfortunistica stradale, è autorizzata la spesa di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, finalizzata alla realizzazione di azioni volte a diffondere i valori della sicurezza stradale e ad assicurare una adeguata informazione agli utenti, ad aggiornare le conoscenze e le capacità dei conducenti, a rafforzare i controlli su strada anche attraverso l'implementazione di idonee attrezzature tecniche, a migliorare gli standard di sicurezza dei veicoli».

-- o --

Articolo 6-ter.

(Destinazione delle maggiori entrate derivanti dall'incremento delle sanzioni amministrative pecuniarie)

1. Le maggiori entrate derivanti dall'incremento delle sanzioni amministrative pecuniarie disposto dal presente decreto sono destinate al finanziamento di corsi volti all'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado.
2. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dei trasporti e con il Ministro della pubblica istruzione, da adottare entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede all'attuazione del presente articolo, disciplinando, agli effetti della definizione dei programmi e delle relative

attività di formazione e di supporto didattico, le modalità di collaborazione di enti e organismi con qualificata esperienza e competenza nel settore ⁽⁸⁴⁾.

L'**articolo 6-ter** vincola le maggiori entrate derivanti dall'incremento delle sanzioni amministrative pecuniarie – diverse da quelle previste per il Fondo di cui al precedente articolo *6-bis* – al finanziamento di corsi volti all'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado.

-- o --

Articolo 7.

(Norme di coordinamento)

1. Le disposizioni del presente decreto che sostituiscono sanzioni penali con sanzioni amministrative si applicano anche alle violazioni commesse anteriormente alla data di entrata in vigore, purché il procedimento penale non sia stato definito con sentenza o decreto penale irrevocabili.

L'**articolo 7**, con una disposizione di carattere transitorio, estende l'applicabilità delle sanzioni amministrative, che hanno sostituito quelle penali, alle violazioni commesse prima dell'entrata in vigore del decreto-legge, salvo che il procedimento penale sia stato già definito con sentenza o decreto penale irrevocabili.

84 Articolo aggiunto dalla citata legge di conversione n. 160 del 2007.

**TESTO A FRONTE TRA LE DISPOSIZIONI DEL NUOVO
CODICE DELLA STRADA NEL TESTO PREVIGENTE E
QUELLE MODIFICATE CON GLI ARTICOLI DEL
DECRETO-LEGGE N. 117 DEL 3 OTTOBRE 2007**

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Nuovo codice della strada

Articolo 116

Patente, certificato di abilitazione professionale per la guida di motoveicoli e autoveicoli e certificato di idoneità alla guida di ciclomotori.

Testo previgente	Testo vigente
1. Non si possono guidare autoveicoli e motoveicoli senza aver conseguito la patente di guida rilasciata dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri ⁽⁸⁵⁾ .	1. <i>Identico.</i>
1-bis. Per guidare un ciclomotore il minore di età che abbia compiuto 14 anni deve conseguire il certificato di idoneità alla guida, rilasciato dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, a seguito di specifico corso con prova finale, organizzato secondo le modalità di cui al comma 11-bis.	1-bis. <i>Identico.</i>
1-ter. A decorrere dal 1° ottobre 2005 l'obbligo di conseguire il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori è	1-ter. <i>Identico.</i>

85 Con il decreto del Presidente della Repubblica 8 dicembre 2007, n. 271, recante il regolamento di riorganizzazione del Ministero dei trasporti a norma dell'articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, la denominazione dell'ufficio Dipartimento, già modificata dal decreto legislativo 9 del 15 gennaio 2002 (articolo 17), diventa: Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale.

Testo previgente	Testo vigente
<p>esteso a coloro che compiano la maggiore età a partire dalla medesima data e che non siano titolari di patente di guida; coloro che, titolari di patente di guida, hanno avuto la patente sospesa per l'infrazione di cui all'articolo 142, comma 9, mantengono il diritto alla guida del ciclomotore; coloro che al 30 settembre 2005 abbiano compiuto la maggiore età conseguono il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori, previa presentazione di domanda al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, corredata da certificazione medica che attesti il possesso dei requisiti fisici e psichici e dall'attestazione di frequenza ad un corso di formazione presso un'auto-scuola, tenuto secondo le disposizioni del decreto di cui all'ultimo periodo del comma 11-<i>bis</i>.</p>	
<p>1-<i>quater</i>. I requisiti fisici e psichici richiesti per la guida dei ciclomotori sono quelli prescritti per la patente di categoria A, ivi compresa quella speciale. Fino alla data di applicazione delle disposizioni attuative della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (Rifusione) ⁽⁸⁶⁾, la certificazione potrà essere limitata all'esisten-</p>	<p>1-<i>quater</i>. <i>Identico</i>.</p>

⁸⁶ Il riferimento alla direttiva 2006/126/CE – in luogo della precedente indicazione della data del 1° gennaio 2008 – è stato inserito dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 302, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni urgenti in materia finanziaria.

Testo previgente	Testo vigente
za di condizioni psico-fisiche di principio non ostative all'uso del ciclomotore, eseguita dal medico di medicina generale.	
1- <i>quinquies</i> . Non possono conseguire il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori i conducenti già muniti di patente di guida; i titolari di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori sono tenuti a restituirlo ad uno dei competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri all'atto del conseguimento di una patente	1- <i>quinquies</i> . <i>Identico</i> .
2. Per sostenere gli esami di idoneità per la patente di guida occorre presentare apposita domanda al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri ed essere in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ⁽⁸⁷⁾ , con decreti dirigenziali, stabilisce il procedimento per il rilascio, l'aggiornamento e il duplicato, attraverso il proprio sistema informatico, delle patenti di guida, dei certificati di idoneità alla guida e dei certificati di abilitazione professionale, con	2. <i>Identico</i> .

87 Il decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei ministri e dei Ministeri (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233), istituisce, al comma 5 dell'articolo 1, il Ministero dei trasporti e trasferisce al suddetto Ministero le funzioni attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dall'articolo 42, comma 1, lettere *c)*, *d)* e, per quanto di competenza, lettera *d-bis)*, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300. Il successivo comma 15 dello stesso decreto-legge precisa che la denominazione «Ministero dei trasporti» sostituisce, ad ogni effetto e ovunque compaia, la denominazione «Ministero delle infrastrutture e dei trasporti» in relazione alle funzioni assegnate dal comma 5.

Testo previgente	Testo vigente
<p>l'obiettivo della massima semplificazione amministrativa, anche con il coinvolgimento dei medici di cui all'articolo 119, dei comuni, delle autoscuole di cui all'articolo 123 e dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.</p>	
<p>3. La patente di guida, conforme al modello comunitario, si distingue nelle seguenti categorie ed abilita alla guida dei veicoli indicati per le rispettive categorie :</p> <p>A - Motoveicoli di massa complessiva sino a 1,3 t;</p> <p>B - Motoveicoli, esclusi i motocicli, autoveicoli di massa complessiva non superiore a 3,5 t e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero ovvero un rimorchio che non ecceda la massa a vuoto del veicolo trainante e non comporti una massa complessiva totale a pieno carico per i due veicoli superiore a 3,5 t;</p> <p>C - Autoveicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, anche se trainanti un rimorchio leggero, esclusi quelli per la cui guida è richiesta la patente della categoria D;</p> <p>D - Autobus ed altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero;</p> <p>E - Autoveicoli per la cui guida è richiesta la patente delle categorie B,</p>	<p>3. <i>Identico.</i></p>

Testo previgente	Testo vigente
<p>C e D, per ciascuna delle quali il conducente sia abilitato, quando trainano un rimorchio che non rientra in quelli indicati per ciascuna delle precedenti categorie; autoarticolati destinati al trasporto di persone e autosnodati, purché il conducente sia abilitato alla guida di autoveicoli per i quali è richiesta la patente della categoria D; altri autoarticolati, purché il conducente sia abilitato alla guida degli autoveicoli per i quali è richiesta la patente della categoria C.</p>	
<p>4. I rimorchi leggeri sono quelli di massa complessiva a pieno carico fino a 0,75 t.</p>	<p>4. <i>Identico.</i></p>
<p>5. I mutilati ed i minorati fisici, anche se affetti da più minorazioni, possono ottenere la patente speciale delle categorie A, B, C e D anche se alla guida di veicoli trainanti un rimorchio leggero. Le suddette patenti possono essere limitate alla guida di veicoli di particolari tipi e caratteristiche, nonché con determinate prescrizioni in relazione all'esito degli accertamenti di cui all'articolo 119, comma 4. Le limitazioni devono essere riportate sulla patente e devono precisare quale protesi sia prescritta, ove ricorra, e/o quale tipo di adattamento sia richiesto sul veicolo. Essi non possono guidare i veicoli in servizio di piazza o di noleggio con conducente per trasporto di persone o in servizio di linea, le autoambulanze, nonché i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose.</p>	<p>5. <i>Identico.</i></p>

Testo previgente	Testo vigente
<p>Fanno eccezione le autovetture, i tricicli ed i quadricicli in servizio di piazza o di noleggio con conducente per il trasporto di persone, qualora ricorrano le condizioni per il rilascio del certificato di abilitazione professionale ai conducenti muniti della patente di guida di categoria B, C e D speciale, di cui al comma 8-<i>bis</i>.</p>	
<p>6. Possono essere abilitati alla guida di autoveicoli per i quali è richiesta la patente delle categorie C e D solo coloro che già lo siano per autoveicoli e motoveicoli per la cui guida è richiesta la patente della categoria B, rispettivamente da sei e da dodici mesi.</p>	<p>6. <i>Identico.</i></p>
<p>7. La validità della patente può essere estesa dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, previo accertamento dei requisiti fisici e psichici ed esame integrativo, a categorie di veicoli diversi.</p>	<p>7. <i>Identico.</i></p>
<p>8. I titolari di patente di categoria A, B e C, per guidare tricicli, quadricicli ed autovetture in servizio di noleggio con conducente e taxi, i titolari di patente di categoria C e di patente di categoria E, correlata con patente di categoria C, di età inferiore agli anni ventuno per la guida di autoveicoli adibiti al trasporto di cose di cui all'articolo 115, comma 1, lettera <i>d</i>), numero 3), i titolari di patente della categoria D e di patente di categoria E, correlata con patente di categoria D, per guidare autobus, autotreni ed autosnodati adi-</p>	<p>8. <i>Identico.</i></p>

Testo previgente	Testo vigente
<p>biti al trasporto di persone in servizio di linea o di noleggio con conducente o per trasporto di scolari, devono conseguire un certificato di abilitazione professionale rilasciato dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, sulla base dei requisiti, delle modalità e dei programmi di esami stabiliti nel regolamento.</p>	
<p>8-bis. Il certificato di cui al comma 8 può essere rilasciato a mutilati o a minorati fisici che siano in possesso di patente di categoria B, C e D speciale e siano stati riconosciuti idonei alla conduzione di taxi e di autovetture adibite a noleggio, con specifica certificazione rilasciata dalla commissione medica locale in base alle indicazioni fornite dal comitato tecnico, a norma dell'articolo 119, comma 10.</p>	<p>8-bis. <i>Identico.</i></p>
<p>9. Nei casi previsti dagli accordi internazionali cui l'Italia abbia aderito, per la guida di veicoli adibiti a determinati trasporti professionali, i titolari di patente di guida valida per la prescritta categoria devono inoltre conseguire il relativo certificato di abilitazione, idoneità, capacità o formazione professionale, rilasciato dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri. Tali certificati non possono essere rilasciati ai mutilati e ai minorati fisici.</p>	<p>9. <i>Identico.</i></p>
<p>10. Nel regolamento, in relazione a quanto disposto al riguardo nella normativa internazionale, saranno stabiliti i tipi dei certificati professionali di</p>	<p>10. <i>Identico.</i></p>

Testo previgente	Testo vigente
<p>cui al comma 9 nonché i requisiti, le modalità e i programmi d'esame per il loro conseguimento. Nello stesso regolamento saranno indicati il modello e le relative caratteristiche della patente di guida, anche ai fini di evitare rischi di falsificazione.</p>	
<p>11. L'annotazione del trasferimento di residenza da uno ad un altro comune o il cambiamento di abitazione nell'ambito dello stesso comune, viene effettuata dal competente ufficio centrale del Dipartimento per i trasporti terrestri, che trasmette per posta, alla nuova residenza del titolare della patente di guida, un tagliando di convalida da apporre sulla medesima patente di guida. A tal fine, i comuni devono trasmettere al suddetto ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri, per via telematica o su supporto magnetico secondo i tracciati record prescritti del Dipartimento per i trasporti terrestri, notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza, nel termine di un mese decorrente dalla data di registrazione della variazione anagrafica. Gli ufficiali di anagrafe che ricevono la comunicazione del trasferimento di residenza senza che sia stata ad essi dimostrata, previa consegna delle attestazioni, l'avvenuta effettuazione dei versamenti degli importi dovuti ai sensi della legge 1° dicembre 1986, n. 870, per la certificazione della variazione di residenza, ovvero senza che sia stato ad essi contestualmente dichiarato che il soggetto</p>	<p>11. <i>Identico.</i></p>

Testo previgente	Testo vigente
<p>trasferito non è titolare di patente di guida, sono responsabili in solido dell'omesso pagamento.</p>	
<p>11-<i>bis</i>. Gli aspiranti al conseguimento del certificato di cui al comma 1-<i>bis</i> possono frequentare appositi corsi organizzati dalle autoscuole. In tal caso, il rilascio del certificato è subordinato ad un esame finale svolto da un funzionario esaminatore del Dipartimento per i trasporti terrestri. I giovani che frequentano istituzioni statali e non statali di istruzione secondaria possono partecipare ai corsi organizzati gratuitamente all'interno della scuola, nell'ambito dell'autonomia scolastica. Ai fini dell'organizzazione dei corsi, le istituzioni scolastiche possono stipulare, anche sulla base di intese sottoscritte dalle province e dai competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri, apposite convenzioni a titolo gratuito con comuni, autoscuole, istituzioni ed associazioni pubbliche e private impegnate in attività collegate alla circolazione stradale. I corsi sono tenuti prevalentemente da personale insegnante delle autoscuole. La prova finale dei corsi organizzati in ambito scolastico è espletata da un funzionario esaminatore del Dipartimento per i trasporti terrestri e dall'operatore responsabile della gestione dei corsi. Ai fini della copertura dei costi di organizzazione dei corsi tenuti presso le istituzioni scolastiche, al Ministero dell'istruzione,</p>	<p>11-<i>bis</i>. <i>Identico</i>.</p>

Testo previgente	Testo vigente
<p>dell'università e della ricerca ⁽⁸⁸⁾ sono assegnati i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie nella misura prevista dall'articolo 208, comma 2, lettera <i>c</i>). Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, stabilisce, con proprio decreto, da adottarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le direttive, le modalità, i programmi dei corsi e delle relative prove, sulla base della normativa comunitaria.</p>	
<p>12. Chiunque, avendo la materiale disponibilità di un veicolo, lo affida o ne consenta la guida a persona che non abbia conseguito la patente di guida, il certificato di idoneità di cui ai commi 1-<i>bis</i> e 1-<i>ter</i> o il certificato di abilitazione professionale, se prescritto, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro 1.485.</p>	<p>12. <i>Identico.</i></p>

88 Il citato decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233), istituisce, ai commi 7 e 8 dell'articolo 1, il Ministero della pubblica istruzione e il Ministero dell'università e della ricerca, trasferendo ai suddetti Ministeri le funzioni attribuite al Ministero della pubblica istruzione, dell'università e della ricerca rispettivamente dalla lettera *a*) e dalla lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 50 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300. I successivi comma 16 e 17 dell'articolo 50 dello stesso decreto-legge precisano che la denominazione «Ministero della pubblica istruzione» e la denominazione «Ministero dell'università e della ricerca» sostituiscono, ad ogni effetto e ovunque compaiano, la denominazione «Ministero della pubblica istruzione, dell'università e della ricerca» in relazione alle rispettive funzioni.

Testo previgente	Testo vigente
<p>13. Chiunque guida autoveicoli o motoveicoli senza aver conseguito la patente di guida è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.338 a euro 9.357; la stessa sanzione si applica ai conducenti che guidano senza patente perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti previsti dal presente codice.</p>	<p>13. Chiunque guida autoveicoli o motoveicoli senza aver conseguito la patente di guida è punito con l'ammenda da euro 2.257 a euro 9.032; la stessa sanzione si applica ai conducenti che guidano senza patente perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti previsti dal presente codice. Nell'ipotesi di reiterazione del reato nel biennio si applica altresì la pena dell'arresto fino ad un anno. Per le violazioni di cui al presente comma è competente il tribunale in composizione monocratica.</p>
<p>13-bis. I conducenti di cui ai commi 1-bis e 1-ter che, non muniti di patente, guidano ciclomotori senza aver conseguito il certificato di idoneità di cui al comma 11-bis sono soggetti alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 516 a euro 2.065.</p>	<p>13-bis. <i>Identico.</i></p>
<p>14. <i>[Comma soppresso dall'articolo 6 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, con la decorrenza indicata nell'articolo 19 dello stesso decreto.]</i></p>	
<p>15. Parimenti chiunque guida autoveicoli o motoveicoli essendo munito della patente di guida ma non del certificato di abilitazione professionale o della carta di qualificazione del conducente, quando prescritti, o di apposita dichiarazione sostitutiva, rilasciata dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, ove non sia stato possibile provvedere, nei dieci giorni successivi all'esame, alla</p>	<p>15. <i>Identico.</i></p>

Testo previgente	Testo vigente
<p>predisposizione del certificato di abilitazione o alla carta di qualificazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 148 a euro 594.</p>	
<p>16. <i>[Comma abrogato dall'articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica 19 aprile 1994, n. 575.]</i></p>	
<p>17. Le violazioni delle disposizioni di cui ai commi 13-<i>bis</i> e 15 importano la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per giorni sessanta, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.</p>	<p>17. <i>Identico.</i></p>
<p>18. Alle violazioni di cui al comma 13 consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi, o in caso di reiterazione delle violazioni, la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo. Quando non è possibile disporre il fermo amministrativo o la confisca del veicolo, si applica la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida eventualmente posseduta per un periodo da tre a dodici mesi. Si osservano le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.</p>	<p>18. <i>Identico.</i></p>

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Nuovo codice della strada

Articolo 117

Limitazioni nella guida

Testo previgente	Testo vigente
1. Al titolare di patente italiana, per i tre anni successivi alla data del conseguimento della patente stessa e comunque prima di aver raggiunto l'età di venti anni, non è consentita la guida di motocicli di potenza superiore a 25 kW e/o di potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 0,16 kW/kg.	1. È consentita la guida dei motocicli ai titolari di patente A, rilasciata alle condizioni e con le limitazioni dettate dalle disposizioni comunitarie in materia di patenti.
2. Per i primi tre anni dal conseguimento della patente di categoria B non è consentito il superamento della velocità di 100 km/h per le autostrade e di 90 km/h per le strade extraurbane principali.	<i>2. Identico.</i>
	2-bis. Ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 50 kW/t. La limitazione di cui al presente comma non si applica ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo.
3. Nel regolamento saranno stabilite le modalità per l'indicazione sulla carta di circolazione dei limiti di cui ai commi 1 e 2. Analogamente sono stabilite norme per i veicoli in circolazione alla data di entrata in vigore del	3. Nel regolamento saranno stabilite le modalità per l'indicazione sulla carta di circolazione dei limiti di cui ai commi 1, 2 e 2-bis . Analogamente sono stabilite norme per i veicoli in circolazione alla data di entrata in

Testo previgente	Testo vigente
presente codice.	vigore del presente codice.
4. Le limitazioni alla guida e alla velocità sono automatiche e decorrono dalla data di superamento dell'esame di cui all'articolo 121.	4. <i>Identico.</i>
5. Il titolare di patente di guida italiana che nei primi tre anni dal conseguimento della patente e comunque prima di aver raggiunto l'età di venti anni , circola oltrepasando i limiti di guida e di velocità di cui al presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 74 a euro 296 . La violazione importa la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della validità della patente da due ad otto mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.	5. Il titolare di patente di guida italiana che nei primi tre anni dal conseguimento della patente circola oltrepasando i limiti di guida e di velocità di cui al presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 148 a euro 594 . La violazione importa la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della validità della patente da due ad otto mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

Tabella di confronto tra le decurtazioni dei punteggi alla patente a punti previsti dal previgente codice della strada - articolo 126-bis - e dal testo modificato del decreto-legge n. 117 del 3 agosto 2007

<i>Norma di riferimento</i>	<i>Punti decurtati</i>	<i>Punti decurtati</i>
	Testo previgente	Testo vigente
Articolo 141, comma 8 Regolazione della velocità in curva, in discesa e in prossimità di scuole.	5	5
Articolo 141, comma 9, terzo periodo Gare di velocità.	10	10
Articolo 142, comma 8 Superamento dei limiti di velocità di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h.	2	5
Articolo 142, commi 9 e 9-bis Superamento dei limiti di velocità di oltre 40 km/h ma non di oltre 60 km/h e superamento di oltre 60 km/h.	10	10
Articolo 143, comma 11 Circolazione contromano.	4	4
Articolo 143, comma 12 Circolazione contromano in curva, con limitata visibilità o su strade divise in più carreggiate separate.	10	10

<i>Norma di riferimento</i>	<i>Punti decurtati</i>	<i>Punti decurtati</i>
	Testo previgente	Testo vigente
<p>Articolo 143, comma 13, con riferimento al comma 5</p> <p>Circolazione al centro o a sinistra della carreggiata quando la corsia di destra è libera.</p>	4	4
<p>Articolo 145, comma 5</p> <p>Mancato arresto in corrispondenza della linea prima dell'immissione nell'intersezione.</p>	6	6
<p>Articolo 145, comma 10, con riferimento ai commi 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9</p> <p>Mancato rispetto delle regole sulla precedenza.</p>	5	5
<p>Articolo 146, comma 2, ad eccezione dei segnali stradali di divieto di sosta e fermata</p> <p>Mancato rispetto dei segnali stradali.</p>	2	2
<p>Articolo 146, comma 3</p> <p>Proseguimento della marcia nonostante l'alt di semafori o agenti del traffico.</p>	6	6
<p>Articolo 147, comma 5</p> <p>Mancata osservanza dei comportamenti prescritti in prossimità di passaggi a livello.</p>	6	6

<i>Norma di riferimento</i>	<i>Punti decurtati</i>	<i>Punti decurtati</i>
	Testo previgente	Testo vigente
Articolo 148, comma 15, con riferimento al comma 2 Mancato accertamento delle condizioni per effettuare un sorpasso.	3	3
Articolo 148, comma 15, con riferimento al comma 3 Scorretta effettuazione del sorpasso.	5	5
Articolo 148, comma 15, con riferimento al comma 8 Scorretta effettuazione del sorpasso di tram.	2	2
Articolo 148, comma 16, terzo periodo Sorpasso pericoloso in prossimità di curve, dossi o con scarsa visibilità.	10	10
Articolo 149, comma 4 Mancato rispetto della distanza di sicurezza.	3	3
Articolo 149, comma 5, secondo periodo Mancato rispetto della distanza di sicurezza con conseguente collisione fra veicoli.	5	5

<i>Norma di riferimento</i>	<i>Punti decurtati</i>	<i>Punti decurtati</i>
	Testo previgente	Testo vigente
Articolo 149, comma 6 Mancato rispetto della distanza di sicurezza causando lesioni gravi alle persone.	8	8
Articolo 150, comma 5, con riferimento all'articolo 149, comma 5 Non agevolare incrocio su strada malagevole causando collisione fra veicoli.	5	5
Articolo 150, comma 5, con riferimento all'articolo 149, comma 6 Non agevolare incrocio su strada malagevole causando lesioni gravi alle persone.	8	8
Articolo 152, comma 3 Mancato uso di luci al di fuori dei centri abitati.	1	1
Articolo 153, comma 10 Uso non appropriato dei proiettori di profondità (abbaglianti).	3	3
Articolo 153, comma 11 Uso improprio delle luci.	1	1
Articolo 154, comma 7 Cambio di direzione o corsia in prossimità di intersezioni, curve o dossi.	8	8

<i>Norma di riferimento</i>	<i>Punti decurtati</i>	<i>Punti decurtati</i>
	Testo previgente	Testo vigente
Articolo 154, comma 8 Cambio di direzione o corsia in modo improprio	2	2
Articolo 158, comma 2, lettere <i>d</i>), <i>g</i>) e <i>h</i>) Soste in spazi o corsie riservati a veicoli pubblici o invalidi.	2	2
Articolo 161, commi 1 e 3 Mancato utilizzo del triangolo e ingombro della carreggiata	2	2
Articolo 161, comma 2 Ingombro della carreggiata con sostanze viscide, infiammabili o pericolose e relativa mancata segnalazione.	4	4
Articolo 162, comma 5 Scorretta segnalazione di veicolo fermo.	2	2
Articolo 164, comma 8 Sistemazione non corretta del carico sui veicoli.	3	3
Articolo 165, comma 3 Mancato rispetto delle regole sul traino dei veicoli in avaria.	2	2

<i>Norma di riferimento</i>	<i>Punti decurtati</i>	<i>Punti decurtati</i>
	Testo previgente	Testo vigente
<p>Articolo 167, commi 2, 5 e 6 con riferimento a: Eccedenza della massa oltre al 5 per cento rispetto a quella indicata nella carta di circolazione del veicolo superiore a 10t.</p>		
a) eccedenza non superiore a 1t;	1	1
b) eccedenza non superiore a 2t;	2	2
c) eccedenza non superiore a 3t;	3	3
d) eccedenza superiore a 3t.	4	4
<p>Articolo 167, commi 3, 5 e 6 con riferimento a: Eccedenza della massa oltre al 5 per cento rispetto a quella indicata nella carta di circolazione del veicolo non superiore a 10t:</p>		
a) eccedenza non superiore al 10 per cento;	1	1
b) eccedenza non superiore al 20 per cento;	2	2
c) eccedenza non superiore al 30 per cento;	3	3
d) eccedenza superiore al 30 per cento.	4	4
<p>Articolo 167, comma 7 Circolazione irregolare di veicoli adibiti al trasporto eccezionale di veicoli</p>	3	3

<i>Norma di riferimento</i>	<i>Punti decurtati</i>	<i>Punti decurtati</i>
	Testo previgente	Testo vigente
Articolo 168, comma 7 Eccedenza di massa per veicoli adibiti al trasporto di materiali pericolosi.	4	4
Articolo 168, comma 8 Trasporto di materiali pericolosi senza autorizzazione o in violazione delle condizioni imposte nell'autorizzazione	10	10
Articolo 168, comma 9 Trasporto di materiali pericolosi in violazione di norma di sicurezza dettate da decreti ministeriali.	10	10
Articolo 168, comma 9-bis Violazione delle prescrizioni dettate da decreti ministeriali relative a dispositivi di equipaggiamento e protezione di conducenti o equipaggio ovvero alla compilazione e tenuta dei documenti di trasporto (trasporto di materiali pericolosi).	2	2
Articolo 169, comma 8 Trasporto di persone in soprannumero su veicoli adibiti abusivamente ad uso di terzi.	4	4
Articolo 169, comma 9 Trasporto di persone in soprannumero su autovettura.	2	2

<i>Norma di riferimento</i>	<i>Punti decurtati</i>	<i>Punti decurtati</i>
	Testo previgente	Testo vigente
Articolo 169, comma 10 Trasporto di persone, animali e oggetti ostacolando la guida o in modo errato.	1	1
Articolo 170, comma 6 Guida in maniera scorretta di ciclomotori o motocicli ovvero trasporto scorretto di passeggeri.	1	1
Articolo 171, comma 2 Mancato o scorretto uso del casco.	5	5
Articolo 172, commi 10 e 11 Mancato o scorretto uso dei dispositivi di ritenuta e dei sistemi di ritenuta per bambini.	5	5
Articolo 173, commi 3 e 3-bis Mancato uso delle lenti ove prescritte e inosservanza del divieto di far uso, durante la marcia, di apparecchi radiofonici ovvero di cuffie sonore.	5	5
Articolo 174, comma 4 Superamento dei periodi di guida prescritti o inosservanza dei periodi di pausa da parte dei conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose.	2	2
Articolo 174, comma 5 Inosservanza dei periodi di riposo prescritti ovvero mancato possesso dell'estratto del registro di servizio	2	2

<i>Norma di riferimento</i>	<i>Punti decurtati</i>	<i>Punti decurtati</i>
	Testo previgente	Testo vigente
o della copia dell'orario di servizio da parte dei conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose.		
<p>Articolo 174, comma 7</p> <p>Mancato possesso o tenuta in modo incompleto o alterato dell'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio da parte dei conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose.</p>	1	1
<p>Articolo 175, comma 13</p> <p>Circolazione in autostrada con veicolo avente carico non assicurato o suscettibile di dispersione.</p>	4	4
<p>Articolo 175, comma 14, con riferimento al comma 7, lettera a)</p> <p>Traino di veicoli, esclusi i rimorchi, su aree di pertinenza delle autostrade.</p>	2	2
<p>Articolo 175, comma 16</p> <p>Violazione delle condizioni e delle limitazioni della circolazione su autostrade o superstrade.</p>	2	2
<p>Articolo 176, comma 19</p> <p>Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, invertire il senso di marcia e attraversare lo spartitraffico, anche all'altezza dei varchi, nonché percorrere la car-</p>	10	10

<i>Norma di riferimento</i>	<i>Punti decurtati</i>	<i>Punti decurtati</i>
	Testo previgente	Testo vigente
reggiata o parte di essa nel senso di marcia opposto a quello consentito (su carreggiate, rampe o svincoli).		
Articolo 176, comma 20, con riferimento al comma 1, lettera <i>b</i>) Retromarcia in autostrada.	10	10
Articolo 176, comma 20, con riferimento al comma 1, lettere <i>c</i>) e <i>d</i>) Circolazione in autostrada o strade extraurbane su corsie di emergenza, di immissione e di uscita fuori dai casi previsti.	10	10
Articolo 176, comma 21 Violazione di prescrizione di comportamento durante la circolazione in autostrada o su strada.	2	2
Articolo 177, comma 5 Ostacolo alla circolazione o accodamento alla marcia di polizia, antincendio o autoambulanze.	2	2
Articolo 178, comma 3 Mancato rispetto dei periodi di riposo di autisti di camion e autobus muniti di cronotachigrafo.	2	2
Articolo 178, comma 4 Mancato possesso in quel momento o tenuta in modo incompleto o alterato del libretto individuale di controllo o dell'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di	1	1

<i>Norma di riferimento</i>	<i>Punti decurtati</i>	<i>Punti decurtati</i>
	Testo previgente	Testo vigente
servizio da parte dei conducenti di autoveicoli non muniti di cronotachigrafo adibiti al trasporto di persone o cose.		
Articolo 179, commi 2 e 2-bis Veicolo sprovvisto di cronotachigrafo.	10	10
Articolo 186, commi 2 e 7 Guida in stato di ebbrezza.	10	10
Articolo 187, commi 7 e 8 Guida in condizione di alterazione correlata a sostanze stupefacenti.	10	10
Articolo 189, comma 5, primo periodo Mancato arresto in caso di incidente con danni a cose causato dal proprio comportamento.	4	4
Articolo 189, comma 5, secondo periodo Fuga in caso di incidente con gravi danni a veicoli causato dal proprio comportamento.	10	10
Articolo 189, comma 6 Fuga in caso di incidente con lesione a persone causato dal proprio comportamento.	10	10
Articolo 189, comma 9 Mancata osservanza degli obblighi previsti in caso di incidente.	2	2

<i>Norma di riferimento</i>	<i>Punti decurtati</i>	<i>Punti decurtati</i>
	Testo previgente	Testo vigente
Articolo 191, comma 1 Mancata precedenza ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali in caso di traffico non regolato da agenti o da semafori.	5	5
Articolo 191, comma 2 Violazione dell'obbligo di precedenza a pedoni che abbiano già intrapreso l'attraversamento di una strada senza strisce pedonali.	2	2
Articolo 191, comma 3 Violazione dell'obbligo di precedenza a pedoni in stato di invalidità, a bambini o anziani nell'attraversamento di una strada senza strisce pedonali.	5	5
Articolo 191, comma 4 Sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 143 a euro 570 per chi viola le disposizioni di cui all'articolo 191.	3	3
Articolo 192, comma 6 Mancato rispetto degli obblighi verso funzionari, ufficiali o agenti.	3	3
Articolo 192, comma 7 Mancato rispetto del posto di blocco ove il fatto non costituisca reato.	10	10

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Nuovo codice della strada

Articolo 142

Limiti di velocità.

Testo previgente	Testo vigente
<p>1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempre che lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali.</p>	<p>1. <i>Identico.</i></p>
<p>2. Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relati-</p>	<p>2. <i>Identico.</i></p>

Testo previgente	Testo vigente
<p>va segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei criteri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può modificare i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada, quando siano contrari alle proprie direttive e comunque contrastanti con i criteri di cui al comma 1. Lo stesso Ministro può anche disporre l'imposizione di limiti, ove non vi abbia provveduto l'ente proprietario; in caso di mancato adempimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può procedere direttamente alla esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti dell'ente proprietario.</p>	
<p>3. Le seguenti categorie di veicoli non possono superare le velocità sottoindicate:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ciclomotori: 45 km/h; b) autoveicoli o motoveicoli utilizzati per il trasporto delle merci pericolose rientranti nella classe 1 figurante in allegato all'accordo di cui all'artico- 	<p>3. <i>Identico.</i></p>

Testo previgente	Testo vigente
<p>lo 168, comma 1, quando viaggiano carichi: 50 km/h fuori dei centri abitati; 30 km/h nei centri abitati;</p> <p><i>c)</i> macchine agricole e macchine operatrici: 40 km/h se montati su pneumatici o su altri sistemi equipolenti; 15 km/h in tutti gli altri casi;</p> <p><i>d)</i> quadricicli: 80 km/h fuori dei centri abitati;</p> <p><i>e)</i> treni costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio di cui alle lettere <i>h)</i>, <i>i)</i> e <i>l)</i> dell'art. 54, comma 1: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;</p> <p><i>f)</i> autobus e filobus di massa complessiva a pieno carico superiore a 8 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade;</p> <p><i>g)</i> autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t e fino a 12 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade;</p> <p><i>h)</i> autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 12 t: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;</p> <p><i>i)</i> autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 5 t se adoperati per il trasporto di persone ai sensi dell'art. 82, comma 6: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;</p> <p><i>l)</i> mezzi d'opera quando viaggiano a pieno carico: 40 km/h nei centri abitati; 60 km/h fuori dei centri abitati.</p>	

Testo previgente	Testo vigente
<p>4. Nella parte posteriore dei veicoli di cui al comma 3, ad eccezione di quelli di cui alle lettere <i>a)</i> e <i>b)</i>, devono essere indicate le velocità massime consentite. Qualora si tratti di complessi di veicoli, l'indicazione del limite va riportata sui rimorchi ovvero sui semirimorchi. Sono comunque esclusi da tale obbligo gli autoveicoli militari ricompresi nelle lettere <i>c)</i>, <i>g)</i>, <i>h)</i> ed <i>i)</i> del comma 3, quando siano in dotazione alle Forze armate, ovvero ai Corpi ed organismi indicati nell'articolo 138, comma 11.</p>	<p>4. <i>Identico.</i></p>
<p>5. In tutti i casi nei quali sono fissati limiti di velocità restano fermi gli obblighi stabiliti dall'articolo 141.</p>	<p>5. <i>Identico.</i></p>
<p>6. Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento.</p>	<p>6. Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento.</p>
	<p>6-bis. Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice. Le modalità di impiego sono stabilite con decreto</p>

Testo previgente	Testo vigente
	del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.
7. Chiunque non osserva i limiti minimi di velocità, ovvero supera i limiti massimi di velocità di non oltre 10 km/h, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 36 a euro 148.	7. <i>Identico.</i>
8. Chiunque supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 148 a euro 594.	8. <i>Identico.</i>
9. Chiunque supera di oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro 1.485. Da tale violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Se la violazione è commessa da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la sospensione della stessa è da tre a sei mesi.	9. Chiunque supera di oltre 40 km/h ma di non oltre 60 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370,00 euro a euro 1.458,00. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi con il provvedimento di inibizione alla guida del veicolo, nella fascia oraria che va dalle ore 22 alle ore 7 del mattino, per i tre mesi successivi alla restituzione della patente di guida. Il provvedimento di inibizione alla guida è annotato nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, di cui agli articoli 225 e 226 del presente codice.

Testo previgente	Testo vigente
	<p>9-bis. Chiunque supera di oltre 60 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei a dodici mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.</p>
<p>10. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 22 a euro 88.</p>	<p>10. <i>Identico.</i></p>
<p>11. Se le violazioni di cui ai commi 7, 8 e 9 sono commesse alla guida di uno dei veicoli indicati al comma 3, lettere <i>b), e), f), g), h), i) e l)</i> le sanzioni ivi previste sono raddoppiate.</p>	<p>11. Se le violazioni di cui ai commi 7, 8, 9 e 9-bis sono commesse alla guida di uno dei veicoli indicati al comma 3, lettere <i>b), e), f), g), h), i) e l)</i>, le sanzioni amministrative pecuniarie e quelle accessorie ivi previste sono raddoppiate. L'eccesso di velocità oltre il limite al quale è tarato il limitatore di velocità di cui all'articolo 179 comporta, nei veicoli obbligati a montare tale apparecchio, l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 2-bis e 3 del medesimo articolo 179, per il caso di limitatore non funzionante o alterato. È sempre disposto l'accompagnamento del mezzo presso un'officina autorizzata, per i fini di cui al comma 6-bis del citato articolo 179.</p>

Testo previgente	Testo vigente
<p>12. Quando il titolare di una patente di guida sia incorso, in un periodo di due anni, in una ulteriore violazione del comma 9, la sanzione amministrativa accessoria è della sospensione della patente da due a sei mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Se la violazione è commessa da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la sospensione della stessa è da quattro a otto mesi.</p>	<p>12. Quando il titolare di una patente di guida sia incorso, in un periodo di due anni, in una ulteriore violazione del comma 9, la sanzione amministrativa accessoria è della sospensione della patente da otto a diciotto mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Quando il titolare di una patente di guida sia incorso, in un periodo di due anni, in una ulteriore violazione del comma 9-bis, la sanzione amministrativa accessoria è la revoca della patente, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.</p>

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Nuovo codice della strada

Articolo 157

Arresto, fermata e sosta dei veicoli.

Testo previgente	Testo vigente
1. Agli effetti delle presenti norme:	1. <i>Identico.</i>
a) per arresto si intende l'interruzione della marcia del veicolo dovuta ad esigenze della circolazione;	a) <i>identica;</i>
b) per fermata si intende la temporanea sospensione della marcia anche se in area ove non sia ammessa la sosta, per consentire la salita o la discesa delle persone, ovvero per altre esigenze di brevissima durata. Durante la fermata, che non deve comunque arrecare intralcio alla circolazione, il conducente deve essere presente e pronto a riprendere la marcia;	b) <i>identica;</i>
c) per sosta si intende la sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo, con possibilità di allontanamento da parte del conducente;	c) <i>identica;</i>
d) per sosta di emergenza si intende l'interruzione della marcia nel caso in cui il veicolo è inutilizzabile per avaria ovvero deve arrestarsi per malessere fisico del conducente o di un passeggero.	d) <i>identica;</i>
2. Salvo diversa segnalazione, ovvero nel caso previsto dal comma 4, in caso di fermata o di sosta il veicolo deve essere collocato il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia. Qualora non esista	2. <i>Identico.</i>

Testo previgente	Testo vigente
<p>marciapiede rialzato, deve essere lasciato uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, comunque non inferiore ad un metro. Durante la sosta, il veicolo deve avere il motore spento.</p>	
<p>3. Fuori dei centri abitati, i veicoli in sosta o in fermata devono essere collocati fuori della carreggiata, ma non sulle piste per velocipedi né, salvo che sia appositamente segnalato, sulle banchine. In caso di impossibilità, la fermata e la sosta devono essere effettuate il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia. Sulle carreggiate delle strade con precedenza la sosta è vietata.</p>	<p>3. <i>Identico.</i></p>
<p>4. Nelle strade urbane a senso unico di marcia la sosta è consentita anche lungo il margine sinistro della carreggiata, purché rimanga spazio sufficiente al transito almeno di una fila di veicoli e comunque non inferiore a tre metri di larghezza.</p>	<p>4. <i>Identico.</i></p>
<p>5. Nelle zone di sosta all'uopo predisposte i veicoli devono essere collocati nel modo prescritto dalla segnaletica.</p>	<p>5. <i>Identico.</i></p>
<p>6. Nei luoghi ove la sosta è permessa per un tempo limitato è fatto obbligo ai conducenti di segnalare, in modo chiaramente visibile, l'orario in cui la sosta ha avuto inizio. Ove esiste il dispositivo di controllo della durata della sosta è fatto obbligo di porlo in funzione.</p>	<p>6. <i>Identico.</i></p>

Testo previgente	Testo vigente
	<p>7-bis. È fatto divieto di tenere il motore acceso, durante la sosta o la fermata del veicolo, allo scopo di mantenere in funzione l'impianto di condizionamento d'aria nel veicolo stesso; dalla violazione consegue la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 400.</p>
<p>8. Chiunque viola le disposizioni di cui al presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 36 a euro 148.</p>	<p>8. Fatto salvo quanto disposto dal comma 7-bis, chiunque viola le disposizioni di cui al presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 36 a euro 148.</p>

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Nuovo codice della strada

Articolo 170

Trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote.

Testo previgente	Testo vigente
1. Sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente deve avere libero uso delle braccia, delle mani e delle gambe, deve stare seduto in posizione corretta e deve reggere il manubrio con ambedue le mani, ovvero con una mano in caso di necessità per le opportune manovre o segnalazioni. Non deve procedere sollevando la ruota anteriore.	1. <i>Identico.</i>
	1-bis. Sui veicoli di cui al comma 1 è vietato il trasporto di minori di anni cinque.
2. Sui ciclomotori è vietato il trasporto di altre persone oltre al conducente, salvo che il posto per il passeggero sia espressamente indicato nel certificato di circolazione e che il conducente abbia un'età superiore a diciotto anni. Con regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti le modalità e i tempi per l'aggiornamento, ai fini del presente comma, della carta di circolazione dei ciclomotori omologati anteriormente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151.	2. <i>Identico.</i>
3. Sui veicoli di cui al comma 1 l'eventuale passeggero deve essere	3. <i>Identico.</i>

Testo previgente	Testo vigente
seduto in modo stabile ed equilibrato, nella posizione determinata dalle apposite attrezzature del veicolo.	
4. È vietato ai conducenti dei veicoli di cui al comma 1 di trainare o farsi trainare da altri veicoli.	4. <i>Identico.</i>
5. Sui veicoli di cui al comma 1 è vietato trasportare oggetti che non siano solidamente assicurati, che sporgano lateralmente rispetto all'asse del veicolo o longitudinalmente rispetto alla sagoma di esso oltre i cinquanta centimetri, ovvero impediscano o limitino la visibilità al conducente. Entro i predetti limiti, è consentito il trasporto di animali purché custoditi in apposita gabbia o contenitore.	5. <i>Identico.</i>
6. Chiunque viola le disposizioni di cui al presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 70 a euro 285.	6. <i>Identico.</i>
	6-bis. Chiunque viola le disposizioni del comma 1-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 148 a euro 594.
7. Alle violazioni previste dal comma 1 e, se commesse da conducente minorenne, dal comma 2, alla sanzione pecuniaria amministrativa consegue il fermo amministrativo del veicolo per sessanta giorni, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI; quando, nel	7. <i>Identico.</i>

Testo previgente	Testo vigente
<p>corso di un biennio, con un ciclomotore o un motociclo sia stata commessa, per almeno due volte, una delle violazioni previste dai commi 1 e 2, il fermo amministrativo del veicolo è disposto per novanta giorni.</p>	

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Nuovo codice della strada

Articolo 173

Uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida.

Testo previgente	Testo vigente
1. Il titolare di patente di guida, al quale in sede di rilascio o rinnovo della patente stessa sia stato prescritto di integrare le proprie deficienze organiche e minorazioni anatomiche o funzionali per mezzo di lenti o di determinati apparecchi, ha l'obbligo di usarli durante la guida.	1. <i>Identico.</i>
2. È vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radio-telefonici ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle Forze armate e dei Corpi di cui all'articolo 138, comma 11, e di polizia, nonché per i conducenti dei veicoli adibiti ai servizi delle strade, delle autostrade ed al trasporto di persone in conto terzi. È consentito l'uso di apparecchi a viva voce o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguata capacità uditiva ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani.	2. <i>Identico.</i>
3. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 70 a euro 285.	3. Chiunque viola le disposizioni del comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 70 a euro 285.
	3-bis. Chiunque viola le disposizioni del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 148 a euro 594. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della

Testo previgente	Testo vigente
	patente di guida da uno a tre mesi qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio.

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Nuovo codice della strada

Articolo 186

Guida sotto l'influenza dell'alcool.

Testo previgente	Testo vigente
1. È vietato guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche.	1. <i>Identico.</i>
2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'arresto fino ad un mese e con l'ammenda da euro 258 a euro 1.032. Per l'irrogazione della pena è competente il tribunale. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da quindici giorni a tre mesi, ovvero da un mese a sei mesi quando lo stesso soggetto compie più violazioni nel corso di un anno, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. Quando la violazione è commessa dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, ovvero di complessi di veicoli, con la sentenza di condanna è disposta la revoca della patente di guida ai sensi del capo II, sezione II del titolo VI; in tale caso, ai fini del ritiro della patente, si applicano le disposizioni dell'articolo 223. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trainare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o gestore	2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato: a) con l'ammenda da euro 500 a euro 2.000, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da tre a sei mesi; b) con l'ammenda da euro 800 a euro 3.200 e l'arresto fino a tre mesi, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno; c) con l'ammenda da euro 1.500 a euro 6.000, l'arresto fino a sei mesi, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione

Testo previgente	Testo vigente
<p>di essa con le normali garanzie per la custodia.</p>	<p>amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t. o di complessi di veicoli, ovvero in caso di recidiva nel biennio. Ai fini del ritiro della patente si applicano le disposizioni dell'articolo 223.</p>
	<p>2-bis. Se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 2 sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea al reato. È fatta salva in ogni caso l'applicazione delle sanzioni accessorie previste dagli articoli 222 e 223.</p>
	<p>2-ter. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica.</p>
	<p>2-quater. Le disposizioni relative alle sanzioni accessorie di cui ai commi 2 e 2-bis si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti.</p>

Testo previgente	Testo vigente
<p>3. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui al comma 4, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.</p>	<p>3. <i>Identico.</i></p>
<p>4. Quando gli accertamenti qualitativi di cui al comma 3 hanno dato esito positivo, in ogni caso d'incidente ovvero quando si abbia altrimenti motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di alterazione psico-fisica derivante dall'influenza dell'alcool, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, anche accompagnandolo presso il più vicino ufficio o comando, hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinati dal regolamento.</p>	<p>4. <i>Identico.</i></p>
<p>5. Per i conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, l'accertamento del tasso alcoolemico viene effettuato, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, da parte delle strutture sanitarie di base o di quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazio-</p>	<p>5. Per i conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, l'accertamento del tasso alcoolemico viene effettuato, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, da parte delle strutture sanitarie di base o di quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certifica-</p>

Testo previgente	Testo vigente
<p>ne, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. I fondi necessari per l'espletamento degli accertamenti di cui al presente comma sono reperiti nell'ambito dei fondi destinati al Piano nazionale della sicurezza stradale di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144.</p>	<p>zione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. I fondi necessari per l'espletamento degli accertamenti di cui al presente comma sono reperiti nell'ambito dei fondi destinati al Piano nazionale della sicurezza stradale di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144. Si applicano le disposizioni del comma 5-bis dell'articolo 187.</p>
<p>6. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 o 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), l'interessato è considerato in stato di ebbrezza ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 2.</p>	<p>6. <i>Identico.</i></p>
<p>7. In caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 3, 4 o 5 il conducente è punito, salvo che il fatto costituisca più grave reato, con le sanzioni di cui al comma 2.</p>	<p>7. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 3, 4 o 5, il conducente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.500 a euro 10.000. Se la violazione è commessa in occasione di un incidente stradale in cui il conducente è rimasto coinvolto, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 3.000 ad euro 12.000. Dalle violazioni conseguono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo da sei mesi a due anni e del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di centottanta giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, salvo che il</p>

Testo previgente	Testo vigente
	<p>veicolo appartenga a persona estranea alla violazione. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica secondo le disposizioni del comma 8. Quando lo stesso soggetto compie più violazioni nel corso di un biennio, è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.</p>
<p>8. Con l'ordinanza con la quale viene disposta la sospensione della patente ai sensi del comma 2, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Qualora il conducente non vi si sottoponga entro il termine fissato, il prefetto può disporre, in via cautelare, la sospensione della patente di guida fino all'esito della visita medica.</p>	<p>8. Con l'ordinanza con la quale viene disposta la sospensione della patente ai sensi dei commi 2 e 2-bis, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Qualora il conducente non vi si sottoponga entro il termine fissato, il prefetto può disporre, in via cautelare, la sospensione della patente di guida fino all'esito della visita medica.</p>
<p>9. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 o 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l), ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 2, il prefetto, in via cautelare, dispone la sospensione della patente fino all'esito della visita medica di cui al comma 8.</p>	<p>9. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 o 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 1,5 grammi per litro, ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui ai commi 2 e 2-bis, il prefetto, in via cautelare, dispone la sospensione della patente fino all'esito della visita medica di cui al comma 8.</p>

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Nuovo codice della strada

Articolo 187

Guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti.

Testo previgente	Testo vigente
<p>1. È vietato guidare in condizioni di alterazione fisica e psichica correlata con l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.</p>	<p>1. Chiunque guida in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito con l'ammenda da euro 1.000 a euro 4.000 e l'arresto fino a tre mesi. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t. o di complessi di veicoli, ovvero in caso di recidiva nel biennio. Ai fini del ritiro della patente si applicano le disposizioni dell'articolo 223.</p>
	<p>1-bis. Se il conducente in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 1 sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea al reato. È fatta salva in ogni caso l'applicazione delle sanzioni accessorie previste dagli articoli 222 e 223.</p>

Testo pr evigente	Testo vigente
	1-ter. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica. Si applicano le disposizioni dell'articolo 186, comma 2-<i>quater</i>.
<p>2. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui al comma 3, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.</p>	<p>2. <i>Identico.</i></p>
<p>3. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 forniscono esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli agenti di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di Polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotro-</p>	<p>3. <i>Identico.</i></p>

Testo previgente	Testo vigente
<p>pe e per la relativa visita medica. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e soccorso.</p>	
<p>4. Le strutture sanitarie di cui al comma 3, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, effettuano altresì gli accertamenti sui conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, ai fini indicati dal comma 3; essi possono contestualmente riguardare anche il tasso alcolemico previsto nell'articolo 186.</p>	<p>4. <i>Identico.</i></p>
<p>5. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. I fondi necessari per l'espletamento degli accertamenti conseguenti ad incidenti stradali sono reperiti nell'ambito dei fondi destinati al Piano nazionale della sicurezza stradale di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144. Copia del referto sanitario positivo deve essere tempestivamente trasmessa, a cura dell'organo di Polizia che ha proceduto agli accertamenti, al prefetto del luogo della commessa violazione per gli eventuali provvedimenti di competenza.</p>	<p>5. <i>Identico.</i></p>
	<p>5-bis. Qualora l'esito degli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 non sia</p>

Testo previgente	Testo vigente
	<p>immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, se ricorrono fondati motivi per ritenere che il conducente si trovi in stato di alterazione psico-fisica dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli organi di polizia stradale possono disporre il ritiro della patente di guida fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni. Si applicano le disposizioni dell'articolo 216 in quanto compatibili. La patente ritirata è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore.</p>
<p>6. Il prefetto, sulla base della certificazione rilasciata dai centri di cui al comma 3, ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 e dispone la sospensione, in via cautelare, della patente fino all'esito dell'esame di revisione che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento.</p>	<p>6. <i>Identico.</i></p>
<p>7. Chiunque guida in condizioni di alterazione fisica e psichica correlata con l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, ove il fatto non costituisca più grave reato, è punito con le sanzioni dell'articolo 186, comma 2. Si applicano le disposizioni del comma 2, ultimo periodo, dell'articolo 186.</p>	<p><i>Abrogato.</i></p>

Testo previgente	Testo vigente
<p>8. In caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 2, 3 o 4, il conducente è punito, salvo che il fatto costituisca più grave reato, con le sanzioni di cui all'articolo 186, comma 2.</p>	<p>8. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 2, 3 o 4, il conducente è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 186, comma 7. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119.</p>

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Nuovo codice della strada

Articolo 230

Educazione stradale.

Testo previgente	Testo vigente
<p>1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione, nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'istruzione, dell'università e della ricerca, d'intesa con i Ministri dell'interno, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, delle associazioni ambientaliste riconosciute dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ai sensi dell'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, di società sportive ciclistiche nonché di enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale e della promozione ciclistica individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, predispongono appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concer-</p>	<p>1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione, nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'istruzione, dell'università e della ricerca, d'intesa con i Ministri dell'interno, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, delle associazioni ambientaliste riconosciute dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ⁽⁸⁹⁾ ai sensi dell'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, di società sportive ciclistiche nonché di enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale e della promozione ciclistica individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, predispongono appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concer-</p>

⁸⁹ Con il decreto del Presidente della Repubblica di nomina di Ministri del 18 luglio 2006 (G.U. 21 luglio 2006, n. 168) è stata sancita la nuova denominazione: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Testo previgente	Testo vigente
<p>nano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti.</p>	<p>nano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti, con particolare riferimento all'informazione sui rischi conseguenti all'assunzione di sostanze psicotrope, stupefacenti e di bevande alcoliche.</p>
<p>2. Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con propria ordinanza, disciplina le modalità di svolgimento dei predetti programmi nelle scuole, anche con l'ausilio degli appartenenti ai Corpi di polizia municipale, nonché di personale esperto appartenente alle predette istituzioni pubbliche e private; l'ordinanza può prevedere l'istituzione di appositi corsi per i docenti che collaborano all'attuazione dei programmi stessi. Le spese eventualmente occorrenti sono reperite nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio delle amministrazioni medesime.</p>	<p>2. <i>Identico.</i></p>
<p>2-bis. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti predispone annualmente un programma informativo sulla sicurezza stradale, sottoponendolo al parere delle Commissioni parlamentari competenti alle quali riferisce sui risultati ottenuti.</p>	<p>2-bis. <i>Identico.</i></p>

**MOZIONE APPROVATA DALLA CAMERA DEI DEPUTATI
SULLA PRIMA GIORNATA EUROPEA
PER LA SICUREZZA STRADALE**

Nella XV legislatura sono state presentate le mozioni nn. 1-00112 (Giovanardi ed altri), 1-00117 (Mura ed altri), 1-00118 (Meta ed altri), 1-00121 (Leone ed altri) e 1-00122 (Maroni ed altri) sulle iniziative per contrastare il fenomeno delle cosiddette “stragi del sabato sera”. La discussione di tali mozioni è iniziata nella seduta n. 129 del 19 marzo 2007 e rinviata ad altra seduta.

Successivamente, sono state presentate le mozioni n. 1-00124 (Beltrandi e Villetti), n. 1-00144 (Frassinetti ed altri) e n. 1-00145 (Fabris ed altri), ugualmente aventi ad oggetto la questione delle cosiddette “stragi del sabato sera”.

In coincidenza con la Prima settimana mondiale sulla sicurezza stradale, proclamata dalle Nazioni Unite per il periodo dal 23 al 29 aprile 2007, è stata presentata la **mozione Meta ed altri n. 1-00147**, sulla sicurezza stradale, sottoscritta da deputati di tutti i Gruppi parlamentari. In tale occasione le citate mozioni nn. 1-00112, 1-00117, 1-00118, 1-00121, 1-00122, 1-00124, 1-00144 e 1-00145 sono state ritirate dai presentatori.

La mozione n. 1-00147, di iniziativa dei deputati Meta, Uggè, Barbi, Tassone, Ricci Mario, Moffa, Caparini, Mura, Beltrandi, Soffritti, Fabris, Bonelli, Catone, Nicco, Castagnetti, Sanza, Pedrini, Giovanardi, Garnero Santanchè, Boato, Lovelli» (Gruppi: L’Ulivo, Forza Italia, UDC (Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro), Rifondazione Comunista – Sinistra europea, Alleanza Nazionale, Lega Nord Padania, Italia dei Valori, La Rosa nel Pugno, Comunisti italiani, Popolari-Udeur, Verdi, DCA-Democrazia cristiana per le autonomie - Partito socialista-Nuovo PSI, Misto-Minoranze linguistiche), è stata discussa ed approvata nelle sedute nn. 148 e 149 di lunedì 23 aprile e martedì 24 aprile 2007.

Per i resoconti stenografici delle sedute di Assemblea della Camera dei

deputati n. 129 (19 marzo 2007), n. 148 (23 aprile 2007) e n. 149 (24 aprile 2007), si rinvia al CD-Rom allegato.

Testo della mozione n. 1-00147

(1-00147) «Meta, Uggè, Barbi, Tassone, Ricci Mario, Moffa, Caparini, Mura, Beltrandi, Soffritti, Fabris, Bonelli, Catone, Nicco, Castagnetti, Sanza, Pedrini, Giovanardi, Garnero Santanchè, Boato, Lovelli»

(Gruppi: L'Ulivo, Forza Italia, UDC (Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro), Rifondazione Comunista – Sinistra europea, Alleanza Nazionale, Lega Nord Padania, Italia dei Valori, La Rosa nel Pugno, Comunisti italiani, Popolari-Udeur, Verdi, DCA-Democrazia cristiana per le autonomie - Partito socialista-Nuovo PSI, Misto-Minoranze linguistiche).

La Camera dei Deputati,
premesse che:

come ha sottolineato l'allora Segretario Generale delle Nazioni Unite - Kofi Annan nell'ottobre del 2005, in occasione dell'istituzione della «Prima settimana mondiale della Sicurezza stradale» che si svolgerà dal 23 al 29 aprile 2007 «Gli incidenti stradali uccidono ogni anno nel mondo 1,2 milioni di persone, e ne feriscono milioni e milioni. Essi sono la seconda maggior causa di morte per la popolazione di età tra 5 e 25 anni, con impatti devastanti sulle famiglie e sulle comunità. Fortunatamente, vi è una crescente consapevolezza del fatto che le lesioni da incidente stradale possono essere prevenute. La sicurezza stradale non nasce dal caso. La sicurezza stradale si realizza attraverso gli sforzi convinti di molti individui e di molti settori della società, ministri dei trasporti, della salute, dell'educazione, fornitori di servizi per la salute, associazioni automobilistiche, educatori, studenti, assicuratori, costruttori di veicoli, mezzi di comunicazione e vittime di incidenti stradali e le loro famiglie».

dalla «Relazione dello stato della sicurezza stradale», presentata al Parlamento il 22 luglio 2005 ⁽⁹⁰⁾ si evince che in Italia, tra il 1973 ed il 2002, gli incidenti stradali hanno causato circa 230 mila morti e 7 milioni di feriti. Nell'ultimo anno di cui si dispone di

⁹⁰ Si tratta della Relazione sullo stato della sicurezza stradale (Doc. CXLIV, n. 1), presentata, ai sensi dell'articolo 1, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, alla Camera dei deputati il 22 luglio 2005 dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al termine della XIV legislatura. Nella precedente legislatura non erano state presentate analoghe Relazioni.

dati completi ed esaustivi, nel nostro Paese si sono verificati 224.553 incidenti che hanno coinvolto quasi 428.000 automobili e causato 322.225 vittime, di cui 5.625 sono decedute (3.739 conducenti, 1.164 passeggeri e 710 pedoni), di cui 1.133 donne e 4.492 uomini. I decessi di giovani tra i 18 e 24 anni sono stati più di mille, leggermente inferiori a quelli registrati tra le persone di più di 65 anni;

un bilancio inaccettabile, sia dal punto di vista morale che economico, di fronte al quale il Parlamento deve necessariamente mostrarsi unito nel sostenere e non è più possibile continuare parlare di «fatalità» perché la maggior parte degli incidenti possono essere evitati. Per queste ragioni è necessaria una netta inversione di tendenza ed un chiaro messaggio, anticipatore di una politica di forti investimenti, in favore della sicurezza, della formazione delle persone e del potenziamento dei controlli sulle strade. Se questo non avvenisse l'Italia non sarebbe in grado di raggiungere l'obiettivo comunitario di dimezzamento del numero delle vittime entro il 2010, come stabilito dal programma di azione europea varato nel 2000;

l'introduzione della patente a punti, da tutti noi voluta ed auspicata, ha rappresentato in Italia un formidabile strumento, tanto da ridurre il numero dei morti del 20 per cento, il cui effetto di deterrenza, purtroppo, si è andato progressivamente esaurendo nel tempo. Oggi il tasso italiano di riduzione delle vittime degli incidenti stradali è inferiore a quello medio europeo e si sta purtroppo progressivamente contraendo. Per queste ragioni è necessaria oggi una nuova e forte azione volta a combattere quella che possiamo definire una vera e propria «violenza stradale»;

la Prima settimana mondiale della sicurezza stradale indetta dall'ONU sarà focalizzata sui «giovani utenti della strada», di età compresa tra 0 e 25 anni. È pertanto doveroso, in ragione del rilievo che assume, porgere particolare attenzione al fenomeno delle cosiddette «stragi del sabato sera» che nel nostro Paese rappresentano la prima causa di morte dei giovani. Negli ultimi dieci anni hanno perso la vita, il venerdì e il sabato notte, circa 8.000 giovani tra i 18 e i 30 anni e decine di migliaia hanno subito lesioni permanenti. Le cause del fenomeno sono complesse e molteplici ma riguardano soprattutto il consumo di droghe e di sostanze psicotrope e l'abuso di alcool;

la maggior parte degli incidenti che accadono nei giorni feriali colpiscono i lavoratori che vanno o tornano dal lavoro. L'alto richiamo ripetuto nei giorni scorsi dal Presidente della Repubblica ci vede tutti impegnati fortemente anche su questo fronte;

maggioranza ed opposizione hanno chiaramente dimostrato nel corso della discussione generale dell'AC n. 2480, la volontà di voler intervenire unitariamente e con risolutezza sulla sicurezza stradale,

impegna il Governo

a dare seguito agli indirizzi già approvati dal Consiglio dei Ministri per il raggiungimen-

to dell'obiettivo di dimezzare entro il 2010 il numero delle vittime come stabilito dal «programma di azione europeo del 2000»;

a definire le azioni strutturali che possono incidere sulla sicurezza stradale a partire dagli interventi sulle strade a maggior rischio e, nell'immediato, per superare, anche in via legislativa, gli impedimenti all'attuazione degli interventi in materia di sicurezza stradale già definiti con le regioni nel 2004 ai sensi del comma 3 dell'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144;

a verificare la piena attuazione del comma 2 dell'articolo 142 del Codice della strada che obbliga gli enti proprietari delle strade ad adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari nonché a dare piena attuazione all'Osservatorio sulla sicurezza stradale e a valutare l'opportunità di prevedere possibili ulteriori strutture di coordinamento in materia che abbiano anche competenze sull'introduzione di divieti alla circolazione da parte degli enti locali;

a promuovere una serie di azioni ad efficacia rapida quali: l'incremento dei controlli, adeguandoli ai livelli europei; l'avvio dell'educazione stradale nelle scuole; la revisione di alcune norme del codice della strada; il miglioramento della formazione dei guidatori e degli stessi formatori delle autoscuole;

ad assumere iniziative provvedimenti normativi volti a dettare ulteriori e specifiche disposizioni mirate ai neopatentandi, ai neopatentati e alla messa in sicurezza della mobilità sulle due ruote;

a promuovere, anche attraverso il coinvolgimento degli amministratori locali, delle associazioni delle famiglie delle vittime della strada e delle associazioni dei gestori degli esercizi di ritrovo e di intrattenimento, azioni di sensibilizzazione a favore dei giovani sui temi della prevenzione e della sicurezza della circolazione stradale, anche promuovendo l'impiego da mezzi di trasporto pubblico collettivo per il trasferimento dei giovani presso i luoghi di divertimento;

a stimolare le case costruttrici a continuare a investire affinché l'utilizzo delle moderne tecnologie possa aumentare sensibilmente i livelli di sicurezza stradale con particolare riferimento ai problemi connessi alla guida in caso di nebbia e su strade ghiacciate; nonché, a promuovere significative campagne di comunicazione e sensibilizzazione sulla sicurezza stradale anche coinvolgendo le maggiori case automobilistiche e le principali reti di emittenza televisiva e radiofonica nazionale;

a proseguire nella realizzazione di interventi strutturali ed infrastrutturali per modificare il modello di trasporto e favorire il riequilibrio del trasporto verso modalità di trasporto a minore impatto ambientale e sociale, quali il trasporto ferroviario e marittimo;

ad aumentare i controlli della polizia stradale anche sui mezzi pesanti, stabilendo indici provinciali per determinare livelli minimi di controllo territoriali anche attraverso oppor-

tune forme di incentivo;

a sostenere tutte le iniziative della «prima settimana per la sicurezza globale sulle Strade» indetta dall'ONU, ed in particolare quelle che si svolgeranno il prossimo sabato 28 aprile 2007 a favore di una notte a incidentalità zero, tramite l'incentivazione, in collaborazione con gli enti locali, dell'uso dei mezzi di trasporto pubblico e della rinuncia volontaria all'uso dei mezzi privati nonché a promuovere tutte le azioni utili a definire una volta all'anno un sabato ad incidentalità zero.

(mozione 1-00147 presentata da MICHELE POMPEO META, annuncio nella seduta n. 146 di mercoledì 18 aprile 2007)

NORMATIVA EUROPEA DI RIFERIMENTO

Dopo un Primo Programma di azione del 1993, nel 1997 la Commissione europea ha adottato il Secondo programma **“Promuovere la sicurezza stradale nell’Unione europea: il programma 1997 – 2001”** ⁽⁹¹⁾, in cui sono state previste misure specifiche per migliorare la sicurezza nelle strade ed è stato indicato l’obiettivo di ridurre del 40 per cento, entro il 2010, gli indici di mortalità e di grave morbosità per incidenti stradali nei Paesi membri.

Successivamente, il 12 settembre 2001, la Commissione europea ha adottato il **Libro bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”**, che – come ha esplicitato nella prefazione l’allora Vice Presidente della Commissione europea e Commissaria ai trasporti e all’energia Loyola de Palacio – “traccia un ritratto veritiero dell’attuale situazione dei trasporti e presenta un ambizioso programma di azione comprendente una sessantina di misure articolate da ora al 2010” “L’Europa deve assolutamente compiere una svolta nella politica comune dei trasporti. E’ giunto il momento di fissare per la politica comune dei trasporti nuove ambizioni: riequilibrare in chiave sostenibile la ripartizione modale e sviluppare l’intermodalità. Lottare con decisione contro la congestione e porre la sicurezza e la qualità dei servizi al centro dell’azione, pur mantenendo il diritto alla mobilità” ⁽⁹²⁾. Il nuovo obiettivo fissato dalla Commissione europea per il decennio dal 2001 al 2010 è quello della riduzione del 50 per cento del numero delle vittime degli incidenti stradali, salvando ogni anno 25.000 vite sulle strade ed intervenendo con un “approccio integrato” sui tre settori del comportamento degli automobili-

91 La scheda riassuntiva di entrambi i documenti (il primo COM [93] 246 – non pubblicato sulla Gazzetta ufficiale - e il secondo COM [97] 131 def) è consultabile, non in lingua italiana, sul sito dell’attività legislativa dell’Unione europea: <http://europa.eu/scadplus/leg/it/s13001.htm>.

92 Il documento è consultabile all’interno del sito della Commissione europea, all’indirizzo: http://ec.europa.eu/transport/white_paper/documents/doc/lb_texte_complet_it.pdf.
Cfr. altresì, per la scheda riassuntiva sull’atto: <http://europa.eu/scadplus/leg/it/lvb/124007.htm>.

sti, sulla sicurezza dei veicoli e sulle infrastrutture.

In vista del raggiungimento di tale ambizioso obiettivo, fatto proprio nel frattempo dal Parlamento europeo ⁽⁹³⁾ e da tutti gli Stati membri, la Commissione europea ha presentato nel 2003 il **Programma di azione europeo per la sicurezza stradale (2003-2010)**, di cui qui di seguito si riporta la scheda riassuntiva, tratta dal Portale dell'Unione europea ⁽⁹⁴⁾.

Tale (terzo) Programma di azione europeo viene poi interamente riportato nel CD-Rom allegato alla presente pubblicazione.

Inoltre, nel febbraio 2006, la Commissione ha pubblicato un **Bilancio intermedio** degli sforzi compiuti congiuntamente dalle istituzioni dell'Unione europea e dagli Stati membri per la realizzazione del Programma di azione europeo ⁽⁹⁵⁾. Subito dopo la scheda riassuntiva del Programma di azione europeo, si riporta la Comunicazione della Commissione del 22 febbraio 2006 su tale Bilancio intermedio, che viene invece integralmente riportato nel CD-Rom allegato ⁽⁹⁶⁾.

93 Cfr. la risoluzione del 12 febbraio 2003 (G.U.U.E. n. C 43E del 19 febbraio 2004).

94 L'indirizzo della scheda riassuntiva del Programma di azione nel portale dell'Unione europea è il seguente: <http://europa.eu/scadplus/leg/it/lvb/l24257.htm>.

95 Cfr. bilancio intermedio della Commissione sul Programma di azione europeo (10 febbraio 2006): http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/rsap_midterm/rsap_mtr_communication_it.pdf.

96 La Comunicazione della Commissione sul Bilancio intermedio ("Sicurezza stradale: occorre intensificare gli sforzi"), del 22 febbraio 2006, è consultabile al seguente indirizzo: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/202&format=HTML&aged=1&language=IT&guiLanguage=en>.

Cfr. inoltre la Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo del 22 giugno 2006 "Mantenere l'Europa in movimento – Una mobilità sostenibile per il nostro continente – Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea", (COM/2006/0314 def, non pubblicata nella Gazzetta Ufficiale ma consultabile al seguente indirizzo: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0314:FIN:IT:PDF>). Cfr. altresì il Regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (G.U.C.E. L. 074 del 20 marzo 1992) e la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, del 21 giugno 2000 – Verso un autotrasporto di qualità più sicuro e più concorrenziale nella Comunità (COM (2000) 364 – non pubblicata nella Gazzetta Ufficiale), per quanto attiene al trasporto delle merci.

Poiché uno dei principali fattori di rischio per gli incidenti stradali riguarda lo stato di ebbrezza dei conducenti, su cui è intervenuto anche il decreto-legge n. 117 del 2007, viene altresì riportata la **Raccomandazione della Commissione del 17 gennaio 2001 sul tasso massimo di alcolemia (TA)** consentito per i conducenti i veicoli a motore (97). Tale documento offre un'interessante tabella riepilogativa dei successi ottenuti da alcuni Paesi dell'Unione europea che hanno abbassato il tasso di alcool consentito, nonché il confronto con la legislazione di alcuni Paesi extraeuropei.

-- o --

97 La Raccomandazione (pubblicata nella G.U.U.E. L 043 del 14 febbraio 2001 e riportata più avanti nel testo) è altresì reperibile al seguente indirizzo:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:043:0031:0036:IT:PDF>.

**PROGRAMMA D'AZIONE EUROPEO PER LA
SICUREZZA STRADALE (2003-2010)
Sintesi della legislazione ⁽⁹⁸⁾**

Fra tutti i sistemi di trasporto, il trasporto su strada è di gran lunga quello più pericoloso e che paga il prezzo più alto in termini di vite umane. Per questo motivo il Programma d'azione per la sicurezza stradale 2003-2010 prevede una serie di misure come il rafforzamento dei controlli stradali, l'ampio ricorso a nuove tecnologie per la sicurezza, il miglioramento delle infrastrutture stradali e azioni intese a migliorare il comportamento degli utenti. L'obiettivo finale è quello di ridurre di almeno del 50% il tasso dei decessi entro il 2010.

ATTO

Comunicazione della Commissione - Programma di azione europeo per la sicurezza stradale - Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa.

SINTESI

Ogni anno, 1.300.000 incidenti provocano più di 40 000 morti e 1 700 000 lesioni. Il costo diretto o indiretto, è stato stimato a 160 miliardi di euro, che corrispondono al 2% del PNL dell'Unione europea (UE). Certi gruppi della popolazione e certe categorie d'utenti sono particolarmente colpiti: i giovani di età compresa fra 15 e 24 anni (10.000 morti l'anno), i pedoni (7.000 morti) e i ciclisti (1.800 morti).

A questo riguardo, la Commissione ha proposto, nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti ⁽⁹⁹⁾, che l'Unione europea si fissi l'obiettivo di dimezzare il numero di morti entro il 2010. Tutti gli Stati membri sono confrontati agli stessi problemi di sicurezza

⁹⁸ Per consultare la scheda riassuntiva sul Programma d'azione europeo all'interno del portale dell'Unione europea (sezioni "Attività", "Trasporti", "Schede di sintesi della legislazione", "Trasporto su strada", "Sicurezza stradale"), l'indirizzo è il seguente:
<http://europa.eu/scadplus/leg/it/lvb/124257.htm>. L'ultima modifica risale al 18 dicembre 2007.

⁹⁹ Cfr. sopra, nel testo.

stradale, vale a dire velocità eccessiva, consumo d'alcool, mancato uso della cintura di sicurezza, protezione insufficiente, punti ad alto rischio della rete stradale, inosservanza dei tempi di guida e di riposo per il trasporto professionale, cattiva visibilità. Una sfida supplementare è rappresentata dal prossimo allargamento a paesi con un basso livello di sicurezza stradale.

I principali campi d'azione della presente comunicazione sono i seguenti:

Incoraggiare gli utenti ad un migliore comportamento.

Obiettivo: incoraggiare a un migliore comportamento mediante il rispetto più rigoroso della normativa esistente, armonizzando le sanzioni a livello europeo, ricorrendo alla formazione continua dei conducenti privati e professionali, migliorando i controlli di polizia e incoraggiando campagne d'istruzione e di sensibilizzazione degli utenti.

Il mancato rispetto da parte degli utenti della normativa di base in materia di sicurezza stradale è la causa prima di incidenti gravi. La Commissione darà la priorità alle campagne di educazione e di sensibilizzazione per incoraggiare a mettere il casco, la cintura di sicurezza e a evitare la velocità eccessiva e il consumo di alcool. In parallelo, la Commissione procederà alla modifica della direttiva sulla patente di guida ⁽¹⁰⁰⁾ per stabilire requisiti minimi di attitudine individuale dei conducenti.

Principali misure: incoraggiare l'uso generalizzato del casco da parte dei ciclisti e degli utenti di tutti i veicoli motorizzati su due ruote, proseguire **azioni specifiche rivolte ai giovani conducenti**, armonizzare le sanzioni per il trasporto commerciale internazionale, stabilire una classificazione e un'etichettatura adeguata per i medicinali che hanno effetto sull'idoneità alla guida, elaborare indirizzi sulle prassi migliori per effettuare controlli di polizia, ecc.

Sfruttare il progresso tecnico.

Obiettivo: fissare migliori livelli di sicurezza per i veicoli, armonizzando le misure di sicurezza passiva (come l'obbligo dell'installazione delle cinture di sicurezza) e sostenendo il progresso tecnico.

Poiché gli occupanti di automobili rappresentano il 57% delle vittime di incidenti morta-

¹⁰⁰ La direttiva 91/439/CEE (consultabile su: <http://europa.eu/scadplus/leg/it/lvb/l24141.htm>) è stata successivamente abrogata dalla direttiva 2006/126/CE (con alcune modulazioni temporali che si riferiscono nel prossimo paragrafo, concernente le patenti di guida, cui si rinvia).

li, è imperativo che continuino a prodursi progressi tecnici in materia di sicurezza dei veicoli. In questo contesto, la Commissione continuerà a sostenere EuroNCAP (Programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili) per testare la sicurezza delle automobili nuove secondo protocolli di prova armonizzati, e a informare e sensibilizzare i consumatori.

L'iniziativa *eSafety* ⁽¹⁰¹⁾, avviata nel 2002 dalla Commissione e dall'industria automobilistica, formula raccomandazioni e varie azioni a livello comunitario. In parallelo, è opportuno potenziare le attività di ricerca nel campo della sicurezza stradale, in particolare nell'ambito del Sesto programma quadro di ricerca ⁽¹⁰²⁾.

Principali misure: generalizzare i sistemi di fissazione universali destinati ai dispositivi di sicurezza per bambini, migliorare le automobili per ridurre la gravità degli incidenti che coinvolgono pedoni e ciclisti, eliminare l'angolo morto per i mezzi pesanti, agevolare la circolazione delle persone a mobilità ridotta, migliorare la sicurezza dei motocicli, ecc.

Incoraggiare il miglioramento delle infrastrutture stradali.

Obiettivo: migliorare le infrastrutture stradali identificando ed eliminando i punti pericolosi.

I miglioramenti dell'infrastruttura stradale possono contribuire sensibilmente a ridurre la frequenza e la gravità degli incidenti stradali. L'individuazione precoce di condizioni anormali di circolazione e la trasmissione di dati pertinenti al conducente contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale. In questo contesto lo sviluppo della "strada intelligente" e la messa in servizio del sistema europeo di posizionamento via satellite Galileo ⁽¹⁰³⁾, a partire dal 2008, permetteranno di sviluppare sistemi più precisi di navigazione e di orientamento, di informare sullo stato del traffico o di seguire i veicoli che trasporta-

101 Si tratta di un sistema di sicurezza polifunzionale installato nella vettura. Nel Portale dell'Unione europea un interessante video esplicativo, in versione inglese, può essere visto al seguente indirizzo: http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/index_en.htm.

102 Consultabile nel Portale dell'Europa: <http://europa.eu/scadplus/leg/it/lvb/i23012.htm>.

103 "Galileo" è il programma europeo di radionavigazione e di posizionamento via satellite. Lanciato dalla Commissione europea e sviluppato in collaborazione con l'Agenzia spaziale europea, è destinato a fornire all'Unione europea una tecnologia indipendente (GNSS). Cfr. il Libro verde della Commissione europea sulle applicazioni di navigazione satellitare, dell'8 dicembre 2006 [COM(2006) 769 definitivo], consultabile su: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/it/com/2006/com2006_0769it01.pdf.

no merci pericolose.

La Commissione proporrà una direttiva quadro sulla sicurezza delle infrastrutture stradali per instaurare un sistema di gestione armonizzato dei punti pericolosi, e di audit della sicurezza stradale sulle strade che fanno parte della rete transeuropea (TEN).

Principali misure: proposta di direttiva sulla sicurezza delle infrastrutture stradali, sviluppo d'indirizzi tecnici riguardanti i metodi di audit, gestione della sicurezza in ambiente urbano, tecniche di riduzione della velocità, elaborazione di una guida di buona pratica per la sicurezza dei passaggi a livello, realizzazione di progetti di ricerca e di dimostrazione sul tema delle "strade intelligenti", realizzazione di studi d'impatto sulla sicurezza dei nuovi progetti, miglioramento dei livelli di sicurezza in galleria (104), ecc.

Sicurezza del trasporto professionale di merci e di passeggeri.

Obiettivo: ridurre il numero d'incidenti legati agli automezzi pesanti e disciplinare la formazione di conducenti professionisti e il rispetto dei tempi di guida e di riposo.

È necessario continuare a migliorare la sicurezza della rete stradale transeuropea considerato l'aumento del traffico pesante. La guida di automezzi pesanti è una delle professioni più pericolose, e i conducenti professionali hanno diritto ad un ambiente di lavoro sicuro, che risponda alle norme più recenti in materia di condizioni di lavoro.

Principali misure: rafforzare la normativa sulle condizioni di lavoro dei conducenti professionali, introdurre il tachigrafo digitale nei veicoli ad uso commerciale, adattare la normativa comunitaria al progresso tecnico per quanto riguarda il trasporto delle merci pericolose, rendere obbligatorio l'allacciamento della cintura di sicurezza sugli autocarri e sui mezzi pesanti, migliorare la protezione dei veicoli destinati al trasporto regolare dei bambini, ecc.

Soccorso e assistenza alle vittime della strada.

Obiettivo: esaminare le migliori prassi nel campo delle cure mediche post-trauma.

Molte migliaia di vite potrebbero essere salvate nell'Unione europea migliorando la rapidità d'intervento e di diagnosi al momento dell'incidente stradale. Il numero d'emergenza 112 consente agli operatori della rete telefonica di fornire ai servizi di soccorso le informazioni che consentono l'individuazione delle chiamate urgenti in caso d'incidente.

104 Cfr. <http://europa.eu/scadplus/leg/it/lvb/l24146.htm> per quanto attiene ai requisiti minimi di sicurezza nelle gallerie stradali europee.

È opportuno altresì avere informazioni precise sulla gravità delle ferite per capire come ridurre nel modo migliore i danni e per misurare l'efficienza dei servizi di pronto soccorso.

Principali misure: realizzazione di progetti di dimostrazione, coinvolgendo tutta la catena dei soccorsi, e studio delle migliori pratiche post-incidente.

Raccolta, analisi e diffusione dei dati sugli incidenti.

Obiettivo: migliorare la raccolta e l'analisi dei dati relativi agli incidenti per individuare i campi d'azione prioritari.

Gli incidenti sono eventi imprevedibili, ma non sono una fatalità ed è necessario conoscerne le cause, le circostanze e le conseguenze per controllarli ed evitarli, o almeno attenuarne la gravità. Le indagini devono essere condotte a livello nazionale con diligenza e adottando una metodologia europea; i risultati dovrebbero essere comunicati a un comitato di esperti indipendenti che avrà l'incarico di migliorare la normativa e di adattare la metodologia all'evoluzione della tecnica.

Un esempio è rappresentato dalla base di dati CARE ⁽¹⁰⁵⁾, alimentata a partire dai rapporti di polizia, che sarà opportuno sviluppare ai fini della trasparenza. La Commissione ha anche intenzione di istituire un Osservatorio europeo della sicurezza stradale come struttura interna della Commissione.

Principali misure: sviluppare e completare la base di dati CARE, valutare e migliorare il sistema che collega i dati degli ospedali con le statistiche sugli incidenti stradali, istituire l'Osservatorio europeo della sicurezza stradale, stabilire un metodo europeo per le inchieste indipendenti sugli incidenti stradali, istituire un gruppo di esperti indipendenti, ecc.

Una Carta europea della sicurezza stradale.

La Commissione ha intenzione di coinvolgere tutte le parti interessate, vale a dire le imprese di trasporto, i costruttori di autoveicoli, i fornitori di attrezzature, le compagnie di assicurazione, i gestori d'infrastrutture, le collettività locali e regionali, invitandole a sottoscrivere una Carta europea della sicurezza stradale. Ciascun firmatario assumerà impegni specifici che saranno pubblicati e dei quali sarà controllato il rispetto.

¹⁰⁵ Si tratta della banca dati dell'Unione europea relativa agli incidenti stradali. Per consultarla cfr. http://ec.europa.eu/transport/road/figures/accidents/care/index_en.htm. (solo nella versione inglese)

ATTI CONNESSI

Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo «Tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni per veicoli sicuri e intelligenti»

(¹⁰⁶)

Per maggiori informazioni sulle misure d'applicazione e sui lavori successivi, compresa la normativa in vigore (direttive e regolamenti) o in fase di discussione (proposte), si consulti il sito della Direzione generale dei trasporti.

Carta europea della sicurezza stradale

La carta (¹⁰⁷) mira a coinvolgere tutti i cittadini negli sforzi intesi a raggiungere l'obiettivo comunitario di dimezzare entro il 2010 il numero di vittime della strada. Essa si fonda sul convincimento che a prendere misure concrete non debbano essere solo i professionisti dei trasporti, ma che debbano impegnarsi anche le scuole, i comuni, le compagnie di assicurazione, i fabbricanti di automobili, le imprese di trasporto, le discoteche e i prestatori di servizi.

Raccomandazione della Commissione, del 6 aprile 2004, relativa all'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale (¹⁰⁸)

Decisione della Commissione del 17 gennaio 2005 relativa all'armonizzazione dello spettro radio nella banda di frequenze 24 GHz ai fini dell'uso limitato nel tempo di apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli nella Comunità (¹⁰⁹)

In seguito a questa decisione, dalla seconda metà del 2005, dovranno essere disponibili delle apparecchiature radar a corto raggio per automobili in grado di individuare i peri-

¹⁰⁶ Il documento [COM(2003)542], non pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, è consultabile su: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0542:FIN:IT:PDF>.

¹⁰⁷ Ogni cittadino della comunità europea può aderire alla Carta, che è un invito alla Commissione europea ad intraprendere specifiche iniziative per incrementare la sicurezza stradale. Il testo, in lingua italiana, è consultabile su: <http://www.paueducation.com/charter/index.php?page=understanding&lng=it>.

¹⁰⁸ Cfr. la G.U.U.E. n. L 111 del 17 aprile 2004.

¹⁰⁹ Cfr. la G.U.U.E. n. L 021 del 25 gennaio 2005.

coli di collisione ed azionare automaticamente il sistema di frenata. Per i radar a corto raggio sarà da ora disponibile una banda di frequenza speciale che copre il territorio dell'UE. Altre applicazioni utili sono attualmente in via di sviluppo quali sistemi di trasmissione dati senza fili ad alta capacità o di localizzazione di vittime in caso di emergenza.

-- 0 --

Bruxelles, 22 febbraio 2006

Sicurezza stradale: occorre intensificare gli sforzi ⁽¹¹⁰⁾

Oggi la Commissione europea ha tracciato il bilancio della lotta che l'Unione europea ha avviato nel 2001 per una maggiore sicurezza stradale. Sono stati compiuti progressi notevoli, soprattutto in alcuni Stati membri. Nel 2005 sulle strade europee hanno perso la vita oltre 8 000 persone in meno rispetto al 2001. Tuttavia, i risultati ottenuti non sono sufficienti e sarà necessario intensificare gli sforzi a livello nazionale ed europeo per realizzare l'obiettivo di dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2010.

“I risultati ottenuti devono incoraggiare le parti interessate a fare ancora di più”, ha dichiarato Jacques Barrot, vicepresidente della Commissione responsabile dei trasporti.

A partire dal 2001, e poi in particolare dal 2003 con l'adozione del programma di azione europeo per la sicurezza stradale, l'Unione europea ha contribuito a trasformare la sicurezza stradale in una delle priorità politiche degli Stati membri. Diversi Stati membri, che non erano ancora intervenuti in merito, hanno adottato piani nazionali per la sicurezza stradale, spesso adottando l'obiettivo comune di dimezzare il numero di vittime della strada.

I dati essenziali del bilancio intermedio sono i seguenti:

- nei paesi che oggi formano l'Unione europea nel 2001 le vittime della strada sono state 50 000: l'obiettivo comune, proposto nel 2001 e aggiornato dopo l'allargamento del 2004, è di non superare i 25 000 morti nel 2010. Nel 2005 le vittime sono state 41 600, pari a un calo del 17,5% in 4 anni. Si tratta di un risultato insufficiente. Proseguendo al ritmo attuale, nel 2010 l'Unione dovrebbe contare 32 500 vittime, ben oltre il limite massimo di 25 000;
- fra gli Stati membri persistono notevoli disparità: il divario fra i risultati migliori e

110 Cfr. la nota n. 96.

quelli peggiori si situa in una forbice da 1 a 3 (numero di vittime per milione di abitanti) e da 1 a 5 (numero di vittime per milione di autovetture);

- per quanto riguarda il numero annuo di vittime per milione di abitanti e per milione di autovetture, i paesi con risultati migliori rispetto alla media europea sono Malta, Regno Unito, Paesi Bassi, Svezia, Germania e Finlandia. Tra i paesi che pongono i maggiori problemi in relazione ai due indicatori figurano Polonia, Portogallo, Grecia, Estonia, Lettonia, Lituania, Ungheria, Cipro e Repubblica ceca;

- quanto all'andamento del numero di vittime fra il 2001 e il 2004, nove Stati membri (Germania, Estonia, Francia, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo e Svezia) hanno registrato un calo superiore al 14%, la media dell'UE 25; otto Stati membri (Belgio, Danimarca, Grecia, Spagna, Irlanda, Austria, Finlandia e Regno Unito) hanno conseguito progressi limitati (riduzione di almeno il 5% ma inferiore o uguale alla media europea); altri otto (Repubblica ceca, Lettonia, Ungheria, Polonia, Slovenia, Slovacchia, Cipro e Lituania) hanno registrato progressi limitati, se non addirittura un aumento del numero delle vittime. Queste percentuali devono tuttavia essere considerate con prudenza, soprattutto nei tre Stati più piccoli in cui un numero limitato di incidenti gravi influisce pesantemente sul risultato nazionale.

I risultati delle azioni europee sono stati notevoli in relazione a diversi aspetti della sicurezza stradale, come la recente adozione della legislazione sui periodi di guida e di riposo per i conducenti professionisti (IP/06/110), le misure per la sicurezza dei veicoli, le campagne di educazione e sensibilizzazione. Occorre portare avanti la proposta riguardante la patente di guida per combattere le frodi in materia e migliorare le competenze dei conducenti, offrendo così maggiore sicurezza ai motociclisti. In effetti, in valori assoluti, fra il 2000 e il 2003 il numero di motociclisti morti in incidenti stradali è aumentato, mentre il numero totale delle vittime della strada è diminuito. La proposta riguardante la patente di guida (IP/03/1435) prevede l'accesso progressivo alle categorie di patente necessarie per guidare le moto più potenti ed estende l'obbligo di patente per la guida di tutti i ciclomotori. Il vicepresidente Barrot ha dichiarato in proposito: «Spero che il Consiglio riesca a sbloccare rapidamente il dossier sulla patente di guida. Dobbiamo intensificare gli sforzi per proteggere meglio i motociclisti».

Una volta adottata la revisione del Libro bianco sui trasporti, prevista per la fine del mese di aprile 2006, la Commissione intende lanciare nuove iniziative. La sicurezza stradale sarà all'ordine del giorno del consiglio informale dei Ministri dei trasporti che si terrà a Bregenz (Austria) il 2 e 3 marzo.

La comunicazione oggi presentata dalla Commissione è accompagnata da diversi allegati che comprendono dati statistici e schede sui vari paesi:

http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/index_en.htm

Programma di azione dell'UE per la sicurezza stradale:

http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/rsap/index_en.htm

Annex:

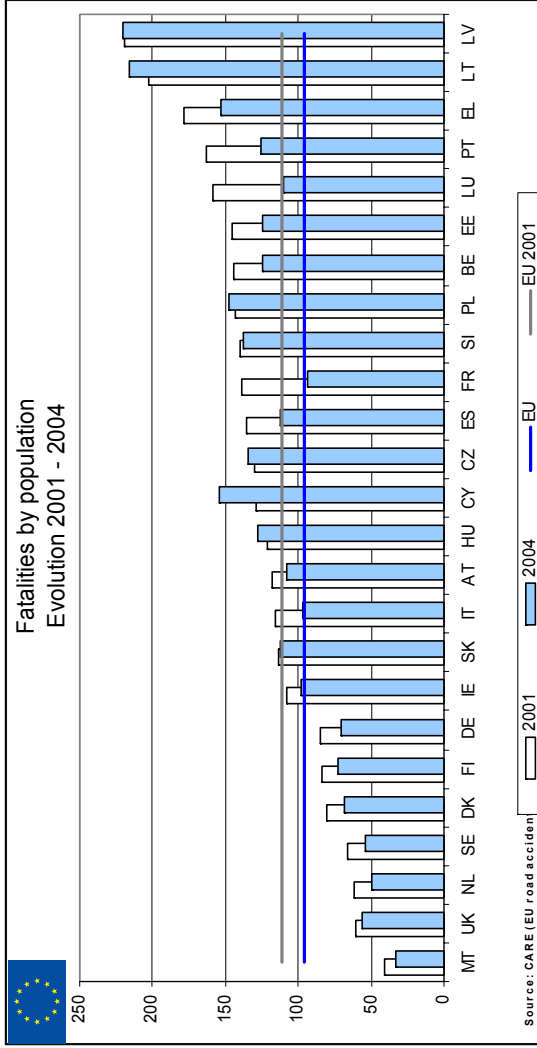
Key data on road safety

Road fatalities in the EU															
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2004/2001
Belgique/België	1.873	1.671	1.660	1.692	1.449	1.356	1.364	1.500	1.397	1.470	1.486	1.353	-	-	-
Česká republika	1.331	1.571	1.524	1.637	1.588	1.562	1.597	1.360	1.455	1.486	1.334	1.431	1.447	1.382	4%
Danmark	606	577	559	546	582	514	489	499	514	498	431	463	432	369	-14%
Deutschland	11.300	10.631	9.949	9.814	9.454	8.758	8.549	7.792	7.772	7.503	6.977	6.842	6.613	5.842	-16%
Eesti	490	287	321	364	332	213	280	284	232	204	199	223	164	170	-15%
Ελλάδα (Ελλάδα)	2.112	2.158	2.160	2.253	2.412	2.157	2.105	2.182	2.116	2.037	1.880	1.634	1.605	1.619	-14%
España	8.837	7.818	6.375	5.612	5.749	5.482	5.604	5.956	5.738	5.777	5.517	5.347	5.400	4.749	-14%
France	10.483	9.902	9.865	9.019	8.892	8.540	8.445	8.920	8.486	8.079	8.162	7.655	6.058	5.530	-32%
Ireland	445	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	376	337	379	-8%
Italia	8.109	8.053	7.187	7.091	7.020	6.676	6.714	6.313	6.633	6.649	6.691	6.736	6.065	5.625	-16%
Κύπρος (Kypros)/K	103	132	115	133	118	128	115	111	113	111	98	94	97	117	19%
Latvija	923	729	670	717	611	550	525	627	604	588	517	518	532	516	0%
Lietuva	1.173	836	958	765	672	667	725	829	748	641	706	697	709	752	7%
Luxembourg	83	69	78	65	70	71	60	57	58	76	70	62	53	49	-30%
Magyarország	2.120	2.101	1.678	1.562	1.589	1.370	1.391	1.371	1.306	1.200	1.239	1.429	1.326	1.296	5%
Malta	16	11	14	6	14	19	18	17	4	15	16	16	16	13	-19%
Nederland	1.281	1.253	1.235	1.298	1.334	1.180	1.163	1.066	1.090	1.082	993	987	1.028	804	-19%
Österreich	1.551	1.403	1.283	1.338	1.210	1.027	1.105	963	1.079	976	958	956	931	878	-8%
Polska	7.901	6.946	6.341	6.744	6.900	6.359	7.310	7.080	6.730	6.294	5.534	5.827	5.695	5.712	3%
Portugal	3.217	3.086	2.701	2.505	2.711	2.730	2.521	2.126	2.028	1.877	1.670	1.655	1.542	1.294	-23%
Slovenija	462	493	493	505	415	389	357	309	334	313	278	269	242	274	-1%
Slovensko	614	677	584	633	660	616	788	819	647	628	614	610	645	603	-2%
Suomi/Finland	632	601	484	480	441	404	438	400	431	396	433	415	379	375	-13%
Sverige	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	560	529	480	-18%
United Kingdom	4.753	4.379	3.957	3.807	3.765	3.740	3.743	3.581	3.564	3.580	3.598	3.581	3.658	3.368	-6%
EU	71.160	66.558	61.254	59.579	58.997	55.498	56.420	55.151	54.073	52.489	50.396	49.736	46.900	43.500	-14%

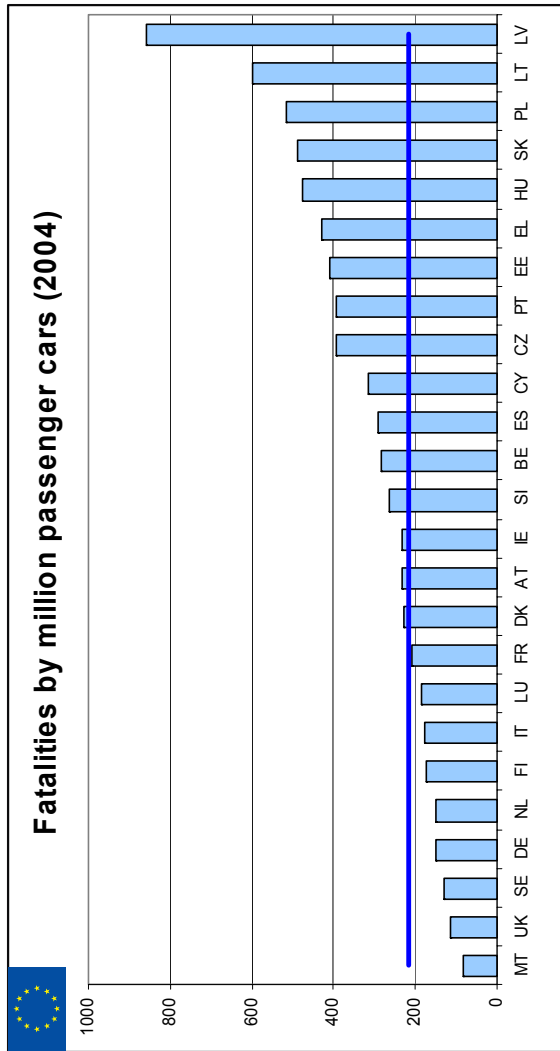
Source: CARE database for EU 15 countries except Germany and national data for Germany and new Member States

Belgium data not available for 2003 and 2004

Source: Eurostat, CARE database for EU 15 countries except Germany and national data for Germany and new Member States.
 Belgium data not available for 2003 and 2004



Source: Eurostat, CARE database for EU 15 countries except Germany and national data for Germany and new Member States.
Belgium data not available for 2003 and 2004



RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE

del 17 gennaio 2001

sul tasso massimo di alcolemia (TA) consentito per i conducenti di veicoli a motore

[notificata con il numero C(2000) 4397]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2001/115/CE) ⁽¹¹¹⁾

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71,
considerando quanto segue:

(1) Uno degli obiettivi della politica comune dei trasporti è di stabilire regole uniformi applicabili al trasporto internazionale all'interno della Comunità, con particolare riguardo alla sicurezza degli utenti della strada negli Stati membri.

(2) La Commissione ha adottato, nell'aprile 1997, un programma di sicurezza stradale ⁽¹¹²⁾ contenente misure specifiche per migliorare la sicurezza sulle strade, e ha definito alcune priorità in materia nel marzo 2000 ⁽¹¹³⁾.

(3) Nell'ultimo decennio l'incremento del volume del traffico stradale di merci e passeggeri ha determinato un aumento dei rischi di incidenti stradali.

(4) È stato calcolato che tra l'1% e il 5% dei conducenti in circolazione presentano un tasso di alcolemia superiore al limite massimo consentito dalla normativa nazionale. Questi conducenti hanno in proporzione probabilità molto maggiori di essere coinvolti in incidenti, in quanto rappresentano fino al 20% delle vittime di incidenti gravi o mortali e fino al 25% dei conducenti periti in incidenti. È dunque necessario vietare la guida di veicoli a chi fa un consumo irresponsabile di bevande alcoliche.

(5) Si calcola che ogni anno almeno 10.000 conducenti, passeggeri, pedoni e ciclisti nella

¹¹¹ Cfr. la nota n. 97.

¹¹² Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: il programma 1997-2001 [COM(97) 131 def].

¹¹³ Le priorità della sicurezza stradale nell'Unione europea. Relazione di avanzamento e classificazione delle azioni [COM (2000) 125].

Comunità europea rimangano vittime di incidenti stradali dovuti all'alterazione delle facoltà psicofisiche del conducente per effetto del consumo di bevande alcoliche.

(6) Le ricerche confermano che il rischio di coinvolgimento in un incidente aumenta in misura significativa per chi presenta tassi alcolemici (TA) superiori a 0,5 mg/ml e che per il conducente medio, con un TA tra 0,5 e lo 0,8 mg/ml, il rischio di coinvolgimento in incidenti aumenta del 100% rispetto a chi presenta un tasso pari a zero. Negli incidenti mortali il rischio relativo è molto maggiore.

(7) Obiettivo primario di un limite massimo più uniforme nella Comunità europea è di trasmettere ai conducenti di veicoli che trasportano merci e passeggeri un messaggio chiaro e coerente e cioè che, oltre un certo limite, guidare dopo aver consumato bevande alcoliche è pericoloso e che i differenti limiti nei vari Stati membri sono una potenziale fonte di confusione e indeboliscono l'impatto del messaggio che è pericoloso guidare in stato di ebbrezza alcolica.

(8) Un tasso massimo di alcolemia più uniforme fornirà un punto di riferimento più chiaro per l'applicazione effettiva delle norme a livello nazionale. È opportuno che i guidatori che circolano nella Comunità europea siano maggiormente consapevoli che esiste un limite più uniforme, superato il quale, in caso di controlli, essi saranno passibili delle sanzioni previste dalla legge del paese in cui è stata commessa l'infrazione.

(9) Esistono numerose prove del fatto che un abbassamento del tasso massimo consentito di alcolemia, accompagnato da efficaci controlli della sua applicazione e da adeguate campagne informative, contribuisce a ridurre l'abuso di alcol qualunque sia il livello di alcolemia consentito.

(10) Sembra ragionevole attendersi una diminuzione pari almeno al 10% di tutte le vittime coinvolte in incidenti legati all'alcol attraverso un pacchetto di misure basato sull'abbassamento dei tassi alcolemici massimi consentiti, in combinazione con controlli efficaci dell'applicazione e con campagne pubblicitarie a livello nazionale, e sembra anche possibile diminuire ulteriormente il numero delle vittime aumentando l'intensità dei controlli.

(11) È molto probabile che il valore sociale di un'azione concertata complementare per ridurre l'eccessivo consumo di alcol al volante, basata su un sistema più uniforme di limiti al tasso alcolemico, superi il costo dell'aggiustamento economico e dei controlli che tale azione richiederà.

(12) La maggioranza degli Stati membri ha già adottato il valore di 0,5 mg/ml quale tasso massimo consentito per il tasso di alcolemia.

(13) Un limite ancora inferiore, pari a 0,2 mg/ml, è consigliabile per quei conducenti che sono maggiormente a rischio di venire coinvolti in incidenti a causa della mancanza di

esperienza o del tipo di veicolo che guidano, come avviene nel caso dei conducenti di grossi veicoli di trasporto merci o passeggeri o di veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose.

(14) È opportuno che gli Stati membri siano particolarmente consapevoli che il rischio di incidenti aumenta per effetto del consumo di droghe lecite o illecite associate all'alcol, nonché della necessità di tenere conto di questo aspetto nella propria legislazione.

(15) È opportuno che gli Stati membri riconoscano l'utilità dello scambio reciproco di dati relativi alle rilevazioni del tasso alcolemico (effettuate anche mediante etilometro) per accrescere la base statistica su cui verificare l'efficacia delle misure per ridurre l'abuso di alcol alla guida, nonché l'utilità di scambiarsi dei risultati degli studi sull'alterazione delle facoltà psicofisiche dei conducenti.

(16) La guida in stato di ebbrezza costituisce anche un rilevante problema sanitario, nel senso che l'articolo 152 del trattato mira ad assicurare un elevato livello di protezione della salute umana nella definizione e nell'attuazione di tutte le politiche ed attività della Comunità. Inoltre, l'azione della Comunità in materia è finalizzata al miglioramento della sanità pubblica, alla prevenzione delle malattie e affezioni e all'eliminazione delle fonti di pericolo per la salute umana.

(17) Nel settore della sanità pubblica, l'articolo 152 conferisce alla Comunità il potere di contribuire ad incoraggiare la cooperazione tra gli Stati membri e, ove necessario, ad appoggiare la loro azione, nonché il potere di prendere, in stretto contatto con gli Stati membri, ogni iniziativa utile a promuovere detto coordinamento.

(18) Nella comunicazione della Commissione sulla strategia della Comunità europea in materia di sanità e nella proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che adotta un programma d'azione nel settore della sanità pubblica (2001-2006) ⁽¹¹⁴⁾, l'alcol è menzionato come uno degli ambiti in cui è opportuno intraprendere particolari misure e iniziative allo scopo di ridurre o eliminare il rischio di lesioni o morte.

(19) In tale contesto, il fenomeno della guida sotto gli effetti dell'alcol è uno dei problemi più importanti da tenere in considerazione nella definizione di politiche del settore. Sotto il profilo della riduzione dei rischi, questo è uno degli argomenti meno controversi, ma non lo è necessariamente dal punto di vista politico,

RACCOMANDA:

114 Cfr. G.U.U.E. n. C 337 del 28 novembre 2000.

DEFINIZIONI

1. Ai fini della presente raccomandazione si applicano le seguenti definizioni:

- a) per "conducente di un veicolo" si intende il conducente di un veicolo a motore con tre o più ruote;
- b) per "motociclista" si intende solo il conducente di un veicolo a motore dotato di due ruote e non gli eventuali passeggeri sul sedile posteriore;
- c) per "conducente inesperto" si intende:
 - i) un principiante che sta imparando a guidare un veicolo e non è titolare di patente di guida ai sensi della direttiva 91/439/CEE del Consiglio ⁽¹¹⁵⁾. Sono compresi i titolari di patenti di guida provvisorie, i principianti privi di patente accompagnati da istruttori - "conduite accompagnée" - e i principianti che frequentano una scuola guida;
 - ii) un conducente che sia stato in possesso di patente di guida ai sensi della direttiva 91/439/CEE per meno di due anni e che effettui o no un periodo di prova;
- d) per "veicolo di grandi dimensioni" si intende un veicolo per il trasporto di merci di peso superiore alle 3,5 tonnellate lorde e i veicoli di trasporto passeggeri che hanno più di 8 posti;
- e) per "veicolo che trasporta merci pericolose" si intende un veicolo dotato di targa di identificazione e guidato da un conducente in possesso dello speciale certificato di addestramento, menzionati rispettivamente negli allegati B5 e B6 della direttiva 94/55/CE del Consiglio ⁽¹¹⁶⁾.

STRUMENTI RACCOMANDATI PER COMBATTERE L'ABUSO DI ALCOL ALLA GUIDA

- 2. A tutti gli Stati membri si raccomanda di imporre per legge un tasso massimo di alcolemia (TA) pari o inferiore a 0,5 mg/ml, per tutti i conducenti di veicoli a motore.
- 3. A tutti gli Stati membri si raccomanda di imporre un tasso massimo consentito di alcolemia pari o inferiore a 0,2 mg/ml, per le seguenti categorie di utenti:
 - a) conducenti principianti;
 - b) conducenti di veicoli a motore a due ruote;
 - c) conducenti di veicoli di grosse dimensioni;
 - d) conducenti di veicoli che trasportano merci pericolose.

¹¹⁵ Cfr. G.U.C.E. n. L 237 del 24 agosto 1991.

¹¹⁶ Accordo europeo sul trasporto di merci pericolose su strada (ADR) e protocollo di firma (volume II): ECE/TRANS/130 Vol. II.

4. A tutti gli Stati membri si raccomanda di istituire un sistema di test dell'aria espirata condotto su base casuale per esercitare un'azione deterrente contro l'abuso di bevande alcoliche, in modo che ogni conducente abbia una effettiva probabilità statistica di essere testato secondo le migliori pratiche almeno una volta ogni tre anni.

5. A tutti gli Stati membri si raccomanda di adoperarsi perché sia accolta la proposta di direttiva sugli strumenti di misurazione allo scopo di armonizzare la precisione degli strumenti utilizzati per l'analisi dell'aria espirata.

MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO A LIVELLO COMUNITARIO

6. È opportuno che tutti gli Stati membri sollecitino la Commissione a cooperare con loro per:

a) scambiare informazioni sulle migliori pratiche riguardanti, ad esempio, le strategie per controllare il rispetto delle norme, i programmi di rieducazione, la raccolta di dati sugli incidenti;

b) sostenere la ricerca e lo sviluppo, con particolare riferimento alle tecnologie atte ad impedire che le persone in stato di ebbrezza alcolica o che seguono una cura di disintossicazione si mettano alla guida di un veicolo;

c) sostenere campagne di informazione su scala europea per persuadere i conducenti ad astenersi dall'alcol;

d) fornire tutti i dati relativi agli incidenti stradali legati all'alcol e coordinarne l'uso nell'ambito del programma CARE per monitorare l'efficacia delle misure adottate e creare una base di riferimento per le attività del futuro programma di azione comunitaria in materia di sanità pubblica ⁽¹¹⁷⁾.

Fatto a Bruxelles, il 17 gennaio 2001.

*Per la Commissione
Loyola De Palacio
Vicepresidente*

¹¹⁷ Cfr. la nota n. 114.

ALLEGATO

La tabella riporta i successi (riduzione del numero di vittime, degli incidenti e delle condanne) ottenuti dai paesi che hanno abbassato la soglia legale del tasso alcolemico (in genere insieme ad altre misure di accompagnamento) per scoraggiare l'abuso di alcol alla guida. Riporta inoltre una stima di quanto si prevede che diminuiranno le condanne per effetto di ulteriori abbassamenti del TA consentito.

I risultati sono sintetizzati nella relazione del gruppo di lavoro europeo sull'alcol, le droghe e i medicinali, preparate per il gruppo ad alto livello (ottobre 1999).

Stati membri	Austria	Belgio	Paesi Bassi	Svezia	Regno Unito
Riduzione del tasso alcolemico (mg/ml)	Da 0,8 a 0,5 Da 0,8 a 0,1 per i principianti.	Da 0,8 a 0,5.	Proposta diminuzione dallo 0,5 allo 0,2 per i principianti.	Da 0,5 a 0,2.	Proposta una riduzione da 0,8 a 0,5
Altre misure di accompagnamento	La frequenza delle analisi dell'aria espirata è aumentata del 23%. La legge nel periodo di prova per i principianti introdotta nel 1992 ha certamente influito sulla percentuale di incidenti.	L'esame del numero totale di infrazioni per alterazione della capacità di guida dopo l'abbassamento del limite alcolemico non spiega l'aumento delle infrazioni rilevate tra lo 0,5 e lo 0,8, che si è verificato solo a causa della riduzione del limite. L'effettivo calo delle infrazioni, conseguenza di un cambiamento del comportamento dei conducenti, sarebbe maggiore se questo aumento si potesse spiegare. È necessaria un'analisi delle infrazioni per ciascun livello alcolemico rilevato, e non il semplice dato numerico delle infrazioni, per verificare se i cambiamenti del limite alcolemico hanno influenzato il comportamento di chi guida.	Gli studi hanno dimostrato che una riduzione, se non accompagnata da più intensi controlli, potrebbe causare un aumento di incidenti, in quanto parte delle risorse verrebbe sottratta ai controlli sulle infrazioni più gravi.	Si calcola che fino al 30% della diminuzione potrebbe essere dovuto a una diminuzione del numero dei conducenti più giovani nei primi anni '90, a controlli più intensi e a sanzioni più severe.	Il calcolo è basato su stime prudenti sul comportamento dei conducenti. Non si è tenuto conto degli effetti di controlli più severi.
Diminuzione delle vittime e degli incidenti (in % del totale delle vittime degli incidenti)	Il coinvolgimento in incidenti per i principianti è sceso del 32% (per gli altri conducenti solo del 9%).	Aumento degli incidenti in assenza di un rafforzamento dei controlli. NB: 10% delle morti su strada sono legate al consumo di alcool.	Gli incidenti mortali sono diminuiti dell'8%.		
Diminuzione prevista delle condanne per infrazioni (%)	Le condanne per infrazioni alla regolamentazione stradale sono diminuite del 25%.	Aumento degli incidenti in assenza di un rafforzamento dei controlli. NB: 10% delle morti su strada sono legate al consumo di alcool.	Aumento degli incidenti in assenza di un rafforzamento dei controlli. NB: 10% delle morti su strada sono legate al consumo di alcool.	Dall'introduzione del nuovo limite le infrazioni sono diminuite del 7% all'anno.	Circa 50 vittime pari all'1,5% del totale. NB: 15% degli incidenti mortali su strada sono legati all'alcool

Altri Paesi	Australia	Canada	Giappone	Stati Uniti
Riduzione del tasso alcolemico (mg/ml)	Da 0,8 a 0,5	0,8 dal 1969	0,5 dal 1970	Da 1,0 a 0,8
Altre misure di accompagnamento	Numerose ricerche hanno documentato gli effetti dell'abbassamento del limite nei vari Stati australiani, che spesso è stato accompagnato da un'intensificazione ben pubblicizzata dei controlli casuali dell'aria espirata. Si è registrata una diminuzione notevole degli incidenti e delle infrazioni per guida in stato di ebbrezza, distribuiti in tutti i livelli di alcolemia.	Nel 1999 si è deciso di non abbassare il tasso limite allo 0,5 ma di concentrare gli sforzi su maggiori controlli. In precedenza pochi conducenti fermati e trovati con un TA tra lo 0,8 e l'1,0 venivano condannati. Si è ritenuto che un inasprimento dei controlli — senza toccare il limite di TA in vigore — sarebbe stata la misura più efficace e con i minori rischi di dissenso da parte dell'opinione pubblica.	Recentemente non si sono verificati cambiamenti, ma il Giappone segnala un limite inferiore del tasso alcolemico, in combinazione con sanzioni severe, ha ridotto in maniera notevole gli incidenti stradali legati all'alcol. Dati recenti rivelano che le norme in materia non tengono adeguatamente conto delle ricerche sulle alterazioni del comportamento di guida legate all'alcol.	Dati provenienti dagli USA indicano che un abbassamento del limite legale dall'1,0 allo 0,8 mg/ml, in alcuni Stati, in combinazione con le norme sul ritiro delle patenti (che consente alla polizia di disporre il ritiro immediato), riduce gli incidenti mortali legati all'alcol. La riduzione inoltre investe tutti i livelli di tasso alcolemico, e non solo quelli più bassi. Lo NHTSA nota che, se tutti gli Stati adottassero un limite di 0,8 mg/ml e le norme sul ritiro della patente, si potrebbero salvare 925 vite. Nessun controllo casuale dell'aria espirata e nessun aumento significativo dei test sulle strade.
Diminuzione delle vittime e degli incidenti (in % del totale delle vittime degli incidenti)	<i>Queensland</i> Gli studi hanno evidenziato un calo dell'8% nel numero di incidenti dove il conducente presentava un tasso di alcolemia tra lo 0,8 e l'1,5, calo attribuibile all'abbassamento del limite legale. <i>NB:</i> Nel Victoria il 25% delle morti per incidenti stradali sono legate all'alcol (livello simile a quello europeo).	<i>NB:</i> In confronto all'Europa il Canada ha una percentuale relativamente alta di infortuni legati all'alcol (30-35%).	Notevoli riduzioni sul lungo termine. <i>NB:</i> In confronto all'Europa il Giappone ha una percentuale piuttosto bassa di incidenti dovuti al consumo di alcol	Pari al 2,2% secondo le stime. <i>NB:</i> In confronto all'Europa gli USA hanno una percentuale relativamente alta di incidenti legati all'alcol (tra il 35 e il 40%). Circa il 28% dei conducenti rimasti vittime di incidenti mortali avevano un tasso di alcolemia superiore all'1,0 mg/ml.
Diminuzione prevista delle codanne per infrazioni (%)	<i>Australian Capital Territory</i> Calo del 90% dei casi di guida con tassi di alcolemia tra lo 0,5 e lo 0,8, e del 41% sopra il valore di 1,5, senza aumento dei controlli.			

NORMATIVA CONCERNENTE LE PATENTI DI GUIDA DI MOTOVEICOLI ED AUTOVEICOLI

In materia di normativa sulle patenti di guida, si riporta in primo luogo l'articolo 116, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il "Nuovo codice della strada" ⁽¹¹⁸⁾.

Art. 116. – *(Patente, certificato di abilitazione professionale per la guida di motoveicoli e autoveicoli e certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori). 1-2. (Omissis).*

3. La patente di guida, conforme al modello comunitario, si distingue nelle seguenti categorie ed abilita alla guida dei veicoli indicati per le rispettive categorie:

A - Motoveicoli di massa complessiva sino a 1,3 t;

B - Motoveicoli, esclusi i motocicli, autoveicoli di massa complessiva non superiore a 3,5 t e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero ovvero un rimorchio che non ecceda la massa a vuoto del veicolo trainante e non comporti una massa complessiva totale a pieno carico per i due veicoli superiore a 3,5 t;

C - Autoveicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, anche se trainanti un rimorchio leggero, esclusi

¹¹⁸ L'articolo è stato più volte modificato, principalmente dai seguenti provvedimenti: decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360 "Disposizioni correttive e integrative del codice della strada, approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285", decreto legislativo 30 dicembre 1999, n. 507 ("Depenalizzazione dei reati minori e riforma del sistema sanzionatorio, ai sensi dell'articolo 1 della legge 25 giugno 1999, n. 205"), e decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9 ("Disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada, a norma dell'articolo 1, comma 1, della legge 22 marzo 2001, n. 85").

quelli per la cui guida è richiesta la patente della categoria D;

D - Autobus ed altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero;

E - Autoveicoli per la cui guida è richiesta la patente delle categorie B, C e D, per ciascuna delle quali il conducente sia abilitato, quando trainano un rimorchio che non rientra in quelli indicati per ciascuna delle precedenti categorie; autoarticolati destinati al trasporto di persone e autosnodati, purché il conducente sia abilitato alla guida di autoveicoli per i quali è richiesta la patente della categoria D; altri autoarticolati, purché il conducente sia abilitato alla guida degli autoveicoli per i quali è richiesta la patente della categoria C.

4. I rimorchi leggeri sono quelli di massa complessiva a pieno carico fino a 0,75 t.

5. I mutilati ed i minorati fisici, anche se affetti da più minorazioni, possono ottenere la patente speciale delle categorie A, B, C e D anche se alla guida di veicoli trainanti un rimorchio leggero. Le suddette patenti possono essere limitate alla guida di veicoli di particolari tipi e caratteristiche, nonché con determinate prescrizioni in relazione all'esito degli accertamenti di cui all'articolo 119, comma 4. Le limitazioni devono essere riportate sulla patente e devono precisare quale protesi sia prescritta, ove ricorra, e/o quale tipo di adattamento sia richiesto sul veicolo. Essi non possono guidare i veicoli in servizio di piazza o di noleggio con conducente per trasporto di persone o in servizio di linea, le autoambulanze, nonché i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose. Fanno eccezione le autovetture, i tricicli ed i quadricicli in servizio di piazza o di noleggio con conducente per il trasporto di persone, qualora ricorrano le condizioni per il rilascio del certificato di abilitazione professionale ai conducenti muniti della patente di guida di categoria

B, C e D speciale, di cui al comma 8-*bis*.

6. Possono essere abilitati alla guida di autoveicoli per i quali è richiesta la patente delle categorie C e D solo coloro che già lo siano per autoveicoli e motoveicoli per la cui guida è richiesta la patente della categoria B, rispettivamente da sei e da dodici mesi.

7. La validità della patente può essere estesa dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, previo accertamento dei requisiti fisici e psichici ed esame integrativo, a categorie di veicoli diversi.

8. I titolari di patente di categoria A, B e C, per guidare tricicli, quadricicli ed autovetture in servizio di noleggio con conducente e taxi, i titolari di patente di categoria C e di patente di categoria E, correlata con patente di categoria C, di età inferiore agli anni ventuno per la guida di autoveicoli adibiti al trasporto di cose di cui all'articolo 115, comma 1, lettera d), numero 3), i titolari di patente della categoria D e di patente di categoria E, correlata con patente di categoria D, per guidare autobus, autotreni ed autosnodati adibiti al trasporto di persone in servizio di linea o di noleggio con conducente o per trasporto di scolari, devono conseguire un certificato di abilitazione professionale rilasciato dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri sulla base dei requisiti, delle modalità e dei programmi di esami stabiliti nel regolamento.

8-*bis*. Il certificato di cui al comma 8 può essere rilasciato a mutilati o a minorati fisici che siano in possesso di patente di categoria B, C e D speciale e siano stati riconosciuti idonei alla conduzione di taxi e di autovetture adibite a noleggio, con specifica certificazione rilasciata dalla commissione medica locale in base alle indicazioni fornite dal comitato tecnico, a norma dell'articolo 119, comma 10.

9. Nei casi previsti dagli accordi internazionali cui l'Italia abbia aderito, per la guida di veicoli adibiti a determinati trasporti professionali, i titolari di patente di guida valida per la prescritta categoria devono inoltre conseguire il relativo certificato di abilitazione, idoneità, capacità o formazione professionale, rilasciato dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri. Tali certificati non possono essere rilasciati ai mutilati e ai minorati fisici.

10. Nel regolamento, in relazione a quanto disposto al riguardo nella normativa internazionale, saranno stabiliti i tipi dei certificati professionali di cui al comma 9 nonché i requisiti, le modalità e i programmi d'esame per il loro conseguimento. Nello stesso regolamento saranno indicati il modello e le relative caratteristiche della patente di guida, anche ai fini di evitare rischi di falsificazione.

11-18. (*Omissis*).

-- o --

In materia di patenti di guida è essenziale il richiamo alla normativa europea.

Si evidenzia, in primo luogo, la **direttiva n. 2006/126/CE**, del 20 dicembre 2006, del Parlamento europeo e del Consiglio, concernente la patente di guida (Rifusione), pubblicata nella G.U.U.E. 30 dicembre 2006, n. L 403 ⁽¹¹⁹⁾.

Con l'approvazione di tale direttiva del 2006 è proseguito il processo di armonizzazione delle condizioni di rilascio delle patenti di guida nazionali avviato con la direttiva del Consiglio del 29 luglio 1991 (91/439/CEE), concernente la patente di guida (G.U.C.E. 24 agosto 1991, n. L 237). A far

119 La direttiva di rifusione 2006/126/CE, riportata integralmente nel CD-Rom allegato, è consultabile su:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:IT:PDF>.

data dal 19 gennaio 2007 per quanto riguarda gran parte delle disposizioni e con abrogazione differita per talune altre, la direttiva del 1991 è stata abrogata dalla richiamata direttiva del 2006 ⁽¹²⁰⁾.

La direttiva 2006/126/CE (Rifusione) tende a migliorare la sicurezza stradale grazie a una migliore definizione del campo di applicazione delle diverse categorie di patente di guida per i vari tipi di veicoli. Attualmente, i modelli di patente di guida (per lo più del modello cartaceo) in circolazione negli Stati membri dell'Unione europea sono 110, sia pure armonizzati con il modello unico previsto dalla direttiva 91/439/CEE, che tuttavia aveva lasciato agli Stati membri la facoltà di imporre le disposizioni nazionali in materia di durata di validità delle patenti. La direttiva di rifusione del 2006 non pregiudica le abilitazioni alla guida già concesse, né i diritti acquisiti dei titolari delle patenti, ma tende a sostituire gradualmente queste ultime con il modello unico europeo in formato tessera plastificata (l'articolo 3 della direttiva del 2006 prevede il termine ultimo del 19 gennaio 2033 per la sostituzione con il modello unico europeo di tutte le patenti di guida rilasciate o in circolazione). Le patenti europee avranno la stessa durata di validità e saranno utilizzabili in tutti gli Stati membri.

Tutte le nuove patenti della categoria A (motocicli) e della categoria B (autovetture) rilasciate dopo l'entrata in vigore della direttiva del 2006

120 La direttiva 91/439/CEE era stata successivamente modificata e integrata, tra gli altri, dai seguenti provvedimenti:

- direttiva 94/72/CE del Consiglio, del 19 dicembre 1994 (G.U.C.E. 24 dicembre 1994, n. L 377);
- direttiva 96/47/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996 (G.U.C.E. 17 settembre 1996, L 235);
- direttiva 97/26/CE del Consiglio, del 2 giugno 1997 (G.U.C.E. 7 giugno 1997, n. L 150);
- direttiva 2000/56/CE della Commissione, del 14 settembre 2000 (G.U.C.E. 21 settembre 2000, n. L 237);
- direttiva 2003/59/CE della Commissione, del 15 settembre 2003 (G.U.U.E. 10 settembre 2003, n. L 226);
- regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (G.U.U.E. 31 ottobre 2003, n. L 284).

Stante la progressiva entrata in vigore della nuova direttiva in materia (2006/126/CE – rifusione), l'abrogazione della direttiva 91/439/CEE e delle successive modificazioni è stabilita con effetto dal 19 gennaio 2007, tranne per l'articolo 2, paragrafo 4, che recita: “4. Fatte salve le disposizioni adottate dal Consiglio nella materia, i modelli definiti negli allegati I e I *bis* non possono contenere dispositivi elettronici informatici”. Tale disposizione sarà abrogata a partire dal 19 gennaio 2009. Sono fatti comunque salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto concerne l'attuazione della direttiva stessa nel diritto nazionale, secondo quanto indicato nell'allegato VII, Parte B, della direttiva di rifusione 2006/126/CE (cfr. l'articolo 17 di quest'ultima). Stante la decorrenza dei termini

saranno valide per 10 anni o 5 anni se il titolare ha superato i 65 anni di età; tutte le nuove patenti della categoria C (camion) e D (autobus/autocarri) saranno valide per 5 anni o un anno se il titolare ha superato i 65 anni di età. Inoltre, per contribuire al miglioramento della sicurezza stradale, si introduce altresì una nuova categoria di patenti per i ciclomotori (AM), è armonizzata la periodicità delle visite mediche per i conducenti professionisti e si stabiliscono requisiti minimi per la qualificazione iniziale e la formazione degli esaminatori di guida.

Il regolare rinnovo del documento limiterà le possibilità di frode attraverso l'aggiornamento degli elementi di protezione di tutte le patenti, nonché della fotografia del titolare. La direttiva 2006/126/CE tende infatti anche a contrastare i fenomeni delle frodi con le patenti e del cosiddetto "turismo da patente" (per il quale alcuni cittadini cui è stata ritirata la patente nel proprio Paese si recano in un altro Stato membro dell'Unione europea e conseguono una nuova patente che poi viene riconosciuta anche nello Stato di origine). A tale scopo viene prevista la facoltà per gli Stati membri di introdurre un supporto di memorizzazione (*microchip*) nelle nuove patenti, al fine di migliorare ulteriormente il livello di protezione antifrode e di consentire lo scambio delle informazioni tra gli Stati, nel rispetto della normativa sulla protezione dei dati personali. Viene inoltre introdotta la patente per i motocicli e stabilito il principio dell'accesso graduale alle motociclette di maggiori dimensioni e cilindrata superiore.

La direttiva 2006/126/CE è entrata in vigore il 19 gennaio 2007 e il complesso *iter* di entrata in vigore sarà completato entro il 19 gennaio 2009 (articolo 18 della direttiva).

Tutto questo complesso di direttive emanate dal Parlamento europeo e dal Consiglio nell'ultimo quindicennio, all'incirca, uniformando i modelli e la durata di validità delle patenti di guida, tendono a facilitare la libera circolazione delle persone all'interno dell'Unione europea, nonché a migliorare la sicurezza della circolazione stradale.

per le altre direttive richiamate dalla citata Parte B, le uniche direttive che possono ancora essere applicate sono la direttiva 2000/59/CE (entro il 30 settembre 2008 per l'allegato II, punto 6.2.5, ed entro il 30 settembre 2013 per l'allegato II, punto 5.2) e la direttiva 2003/59/CE (entro il 10 settembre 2008 per il trasporto passeggeri ed entro il 10 settembre 2009 per il trasporto merci).

In connessione a tali obiettivi e principalmente alla sicurezza stradale, è utile altresì rinviare alla scheda sulla legislazione concernente le patenti di guida, all'interno del Portale dell'Unione europea ⁽¹²¹⁾.

-- o --

Nel ricordare infine che l'articolo 16 della direttiva 2006/126/CE stabilisce che gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il 19 gennaio 2011, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi ai vari articoli caratterizzanti la direttiva stessa ⁽¹²²⁾, si riporta il decreto ministeriale 30 settembre 2003, n. 40T, recante **“Disposizioni comunitarie in materia di patenti di guida e recepimento della direttiva 2000/56/CE”** ⁽¹²³⁾.

Tale decreto ministeriale è destinato ad essere sostituito con una normativa che rispetti le misure introdotte con la richiamata direttiva del 2006 e, per la parte incompatibile con quest'ultima, è da ritenersi già in parte superato. Si ricorda infatti che, in base alla sentenza della Corte costituzionale n. 170 del 1984 (G.U. n. 169 del 30 giugno 1984), il recepimento delle direttive comunitarie nell'ordinamento nazionale produce l'effetto della disapplicazione delle norme interne in contrasto con essa e dell'allineamento, a partire dalla data di entrata in vigore dei decreti di recepimento, di tutte le norme dell'ordinamento nazionale rientranti nel campo di applicazione delle direttive recepite.

121 La scheda è consultabile al seguente indirizzo: <http://europa.eu/cgi-bin/etal.pl>. Purtroppo tale scheda non è stata aggiornata a seguito dell'emanazione della direttiva 2006/126/CE (infatti l'ultima modifica risale al 30 giugno 2004 e per tale motivo si è soprasseduto dal riportarla). Tuttavia, essa contiene alcuni dati interessanti in relazione all'obiettivo dell'Unione europea di “armonizzare le condizioni di rilascio delle patenti di guida nazionali per consentirne il reciproco riconoscimento al fine, in particolare, di facilitare la circolazione delle persone che si spostano all'interno della Comunità o che si stabiliscono in uno Stato membro diverso da quello nel quale hanno sostenuto un esame di guida”.

122 Si tratta dell'articolo 1, paragrafo 1, dell'articolo 3, all'articolo 4, paragrafi 1, 2, 3 e 4, lettere da *b*) a *k*), dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, lettere *a*), *c*), *d*) e *e*), dell'articolo 7, paragrafo 1, lettere *b*), *c*) e *d*), paragrafi 2, 3 e 5, degli articoli 8, 10, 13, 14, 15 nonché agli allegati I, punto 2, II, punto 5.2 relativo alle categorie A1, A2 e A, agli allegati IV, V e VI.

123 Tale decreto ministeriale è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 88 del 15 aprile 2004.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPSPORTI

Visto l'articolo 229 del codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 114 del 18 maggio 1992, che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie afferenti alle materie disciplinate dallo stesso codice;

Visto l'articolo 406 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 303 del 28 dicembre 1992, che conferma l'applicabilità del sopracitato articolo 229 del codice alle direttive comunitarie materie del regolamento;

Visto il titolo IV del codice della strada «Guida dei veicoli e conduzione degli animali»;

Vista la direttiva 91/439/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee n. L 237 del 24 agosto 1991, recepita con il decreto ministeriale 8 agosto 1994, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 193 del 19 agosto 1994, così come modificato dal decreto ministeriale 14 novembre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 284 del 5 dicembre 1997, e dal decreto ministeriale 29 marzo 1999, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 86 del 14 aprile 1999;

Vista la direttiva 96/47/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996 del Consiglio, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee n. L 235 del 17 settembre 1996, recepita con decreto ministeriale 16 luglio 1998, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 181 del 5 agosto 1998;

Vista la direttiva 97/26/CE del Consiglio, del 2 giugno 1997, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee n. L 150 del 7 giugno 1997, recepita con decreto ministeriale 23 febbraio 1999, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 65 del 19 marzo 1999;

Visto il decreto ministeriale 28 giugno 1996, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 164 del 15 luglio 1996, così come modificato dal decreto ministeriale 16 ottobre 1998, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 280 del 30 novembre 1998;

Vista la direttiva 2000/56/CE della Commissione, del 14 settembre 2000, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee n. L 237 del 21 settembre 2000;

Considerata la necessità di adeguare le procedure nazionali in materia di guida a quelle comunitarie e ravvisata la necessità di allineare al diritto comunitario il codice della strada, nonché il regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada;

Considerata altresì la necessità di provvedere, in un unico decreto, i provvedimenti di recepimento delle direttive comunitarie in materia e di recepire la direttiva 2000/56/CE;

Adotta il seguente decreto:

Art. 1. – 1. Si istituisce la patente italiana di guida, secondo il modello comunitario descritto nell'allegato I.

2. Le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri dell'Unione europea sono equiparate alle corrispondenti patenti di guida italiane.

3. Allorché il titolare di una patente di guida in corso di validità, rilasciata da un altro Stato membro, acquisisce in Italia la residenza normale, di cui al successivo articolo 10, ad esso si applicano le disposizioni italiane in materia di durata di validità della patente, di controllo medico, di disposizioni fiscali e di iscrizioni, sulla patente, delle menzioni indispensabili alla gestione della medesima.

Art. 2. – 1. La sigla distintiva delle patenti rilasciate nel territorio della Repubblica italiana figura, sulla patente, in un rettangolo blu e circondata da dodici stelle gialle.

2. Lo Stato italiano adotta tutte le disposizioni utili per evitare rischi di falsificazione delle patenti di guida.

3. Eventuali modifiche, necessarie per l'elaborazione elettroni-

ca, al modello di patente previsto nell'allegato I potranno essere apportate dallo Stato italiano sulla base di disposizioni comunitarie.

4. Fatte salve le disposizioni adottate dal Consiglio nella materia, il modello di cui all'allegato I non può contenere dispositivi elettronici informatici.

Art. 3. – 1. La patente di guida di cui all'articolo 1 autorizza a guidare i veicoli delle seguenti categorie:

categoria A:

motocicli, con o senza sidecar;

categoria B:

a) tricicli e quadricicli non leggeri, nonché autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;

b) complessi composti da una motrice della categoria B e da un rimorchio. La massa massima autorizzata del complesso non deve superare 3500 kg, e la massa massima autorizzata del rimorchio non deve eccedere la massa a vuoto della motrice;

categoria B+E:

complessi di veicoli composti di una motrice della categoria B e di un rimorchio il cui insieme non rientri nella categoria B;

categoria C:

autoveicoli diversi da quelli della categoria D, la cui massa massima autorizzata superi 3500 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;

categoria C+E:

complessi di veicoli composti da una motrice rientrante nella categoria C e di un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg;

categoria D:

autoveicoli destinati al trasporto di persone, il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;

categoria D+E:

complessi di veicoli composti da una motrice rientrante nella categoria D e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg.

Nell'ambito della categoria A è rilasciata una patente specifica della sottocategoria A1, per la guida di motocicli leggeri di cilindrata non superiore a 125 cm³ e di potenza massima di 11 kW.

2. Ai fini dell'applicazione del presente articolo si intende:

a) per «veicolo a motore», ogni veicolo munito di un motore di propulsione, che circola su strada con mezzi propri, ad eccezione dei veicoli che circolano su rotaie;

b) per «motociclo», veicolo a due ruote, con o senza carrozzone, munito di un motore con cilindrata superiore a 50 cm³ se a combustione interna e/o avente una velocità massima per costruzione superiore a 45 km/h;

c) per «triciclo» veicolo a tre ruote simmetriche munito di un motore con cilindrata superiore a 50 cm³ se a combustione interna e/o avente una velocità massima per costruzione superiore a 45 km/h;

d) per «quadriciclo» veicolo a motore a quattro ruote munito di un motore con cilindrata superiore a 50 cm³ per i motori ad accensione comandata (o la cui potenza massima netta è superiore a 4 kW per gli altri tipi di motore), la cui massa a vuoto

è inferiore o pari a 400 kg (550 kg per i veicoli destinati al trasporto di merci), esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, la cui potenza massima netta del motore è inferiore o uguale a 15 kW. La velocità massima per costruzione è superiore a 45 km/h;

e) per «autoveicolo», un veicolo a motore, che non sia un motociclo, destinato normalmente al trasporto su strada di persone o di cose, ovvero al traino su strada di veicoli utilizzati per il trasporto di persone o di cose. Questo termine comprende anche i filobus, ossia i veicoli collegati con una rete elettrica che non circolano su rotaie, ma non i trattori agricoli e forestali;

f) per «trattore agricolo e forestale», ogni veicolo a motore, su ruote o cingolato, avente almeno due assi, la cui funzione principale risiede nella capacità di traino: specialmente concepito per trainare, spingere, trasportare o azionare macchine, attrezzature o rimorchi destinati ad essere impiegati nelle aziende agrarie o forestali, la cui utilizzazione per il trasporto su strada di persone o di cose o per il traino su strada di veicoli destinati al trasporto di persone o di cose è solo accessoria.

3. Ai portatori di handicap già titolari di patenti di guida ovvero agli aspiranti conducenti si applicano le disposizioni dell'articolo 116, comma 5, del codice della strada. I veicoli utilizzati in sede d'esame pratico per il conseguimento della patente di guida da parte di candidati disabili, possono essere esclusi dall'obbligo dei doppi comandi.

Art. 4. – 1. La patente di guida menziona le condizioni alle quali il conducente è abilitato a condurre.

2. Se, a causa di deficienze fisiche, viene autorizzata la guida soltanto per taluni tipi di veicoli o per veicoli adattati, la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti di cui all'articolo 7 verrà effettuata a bordo di tali veicoli.

Art. 5. – 1. Il rilascio della patente di guida è subordinato alle seguenti condizioni:

a) la patente per le categorie C o D può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente di categoria B;
b) la patente per le categorie B+E, C+E, D+E può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente rispettivamente delle categorie B, C o D.

2. La validità della patente di guida è fissata come segue:

a) la patente valida per le categorie C+E o D+E è valida anche per guidare complessi della categoria B+E;

b) la patente valida per la categoria C+E è valida anche per la categoria D+E se il suo titolare è già in possesso di patente per la categoria D;

c) la patente della categoria D rilasciata entro il 30 settembre 2003 abilita a condurre anche i veicoli per la cui guida è richiesta la categoria C; la patente di categoria D rilasciata dal 1° ottobre 2003 non consente di condurre i veicoli per la cui guida è richiesta la patente di categoria C.

3. I tricicli ed i quadricicli a motore, così come definiti dall'articolo 3, comma 2, possono essere guidati con una patente della categoria A o A1.

4. I motocicli di cilindrata non superiore a 125 cm³ e di potenza non superiore a 11 kW possono essere guidati, sul territorio nazionale, con una patente di guida categoria B.

Art. 6. – 1. In materia di età minima, le condizioni per il rilascio della patente di guida sono le seguenti:

a) 16 anni: per la sottocategoria A1;

b) 18 anni: per la categoria A, salvo quanto previsto al comma 2, per le categorie B, B+E; per le categorie C e C+E, fatte salve le disposizioni previste per la guida di taluni autoveicoli dal regolamento (CEE) n. 3820/85, sezione III, articolo 5, del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;

c) 21 anni: per le categorie D e D+E, fatte salve le disposizioni previste per la guida di tali autoveicoli dal regolamento (CEE) n. 3820/85.

2. L'autorizzazione a guidare motocicli di potenza superiore a 25 kW o con rapporto potenza/peso (riferito alla tara) superiore a 0,16 kW/kg (o motocicli con sidecar con un rapporto potenza/peso superiore a 0,16 kW/kg) è subordinata al conseguimento della patente A da almeno due anni. Questa condizione preliminare non è richiesta se il candidato è di età non inferiore a 21 anni e supera una prova specifica di controllo della capacità e dei comportamenti.

Art. 7. – 1. Il rilascio della patente di guida è subordinato, inoltre:

a) al superamento di una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti, di una prova di controllo delle cognizioni nonché al soddisfacimento di norme mediche, conformemente alle disposizioni degli allegati II e III;

b) alla residenza normale o alla prova della qualifica di studente per un periodo di almeno sei mesi nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può derogare alle disposizioni dell'allegato III, quando tali deroghe siano compatibili con i progressi della medicina e con i principi stabiliti in tale allegato, previo accordo con la Commissione.

3. In materia di leggi penali e di polizia, e previa consultazione della Commissione, si possono applicare, per il rilascio della patente di guida, le disposizioni della normativa italiana.

4. Si può essere titolari di un'unica patente di guida rilasciata da uno Stato membro della Comunità europea.

Art. 8. – 1. Nell'allegato I al presente decreto sono riportati i codici comunitari armonizzati, elaborati dalla Commissione europea con l'assistenza del «comitato per le patenti di guida».

Art. 9. – 1. Il titolare di una patente di guida in corso di validità rilasciata da uno Stato membro della Comunità europea può ottenere in sostituzione l'equipollente patente italiana, previa verifica, da parte degli organi competenti, che la patente sia

effettivamente in corso di validità.

2. Fatto salvo il rispetto del principio di territorialità delle leggi penali e dei regolamenti di polizia, al residente in Italia, titolare di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro della Comunità europea, si applicano le disposizioni italiane concernenti la limitazione, la sospensione, la revoca o il ritiro della patente di guida e, se necessario, si può procedere, a tal fine, alla sostituzione della patente.

3. Dopo la sostituzione, è fatto obbligo di restituire la patente originaria allo Stato membro della Comunità europea che l'ha rilasciata, precisandone i motivi.

4. Ad una persona che, in Italia, sia oggetto di uno dei provvedimenti citati al comma 2 può essere negata la validità di una patente di guida rilasciata da uno Stato membro della Comunità europea. Può rifiutarsi, altresì, il rilascio di una patente di guida ad un candidato che formi oggetto di tali provvedimenti in un altro Stato membro della Comunità europea.

5. Il duplicato di una patente di guida, rilasciata da uno Stato membro della Comunità europea, in seguito a smarrimento o furto, può essere ottenuto in Italia se ivi il titolare ha la propria residenza normale. Gli organi competenti, in tal caso, procedono alla duplicazione in base alle informazioni in loro possesso o, se del caso, in base ad un attestato delle autorità competenti dello Stato membro che ha rilasciato la patente originaria.

6. La conversione di una patente di guida rilasciata da un Paese non appartenente alla Comunità europea con una patente di guida di modello comunitario deve essere indicata sulla patente stessa, anche ad ogni rinnovo o duplicazione successiva. Tale conversione può essere effettuata solo se la patente rilasciata da un Paese terzo è stata consegnata all'organo che procede alla conversione. Nel caso in cui il titolare di patente di guida non comunitaria, convertita da un altro Stato membro della Comunità europea con la patente comunitaria, acquisti la residenza normale in Italia, non si applicano le disposizioni dell'articolo 1, comma 2.

Art. 10. – 1. Ai fini dell'applicazione del presente decreto, per «residenza normale» si intende il luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia per almeno centottantacinque giorni all'anno, per interessi personali e professionali o, nel caso di una persona che non abbia interessi professionali, per interessi personali che rivelino stretti legami tra detti interessi e il luogo in cui essa abita.

2. Tuttavia, per residenza normale di una persona i cui interessi professionali sono situati in un luogo diverso da quello degli interessi personali e che pertanto deve soggiornare alternativamente in luoghi diversi che si trovino in due o più Stati membri, si intende il luogo in cui tale persona ha i propri interessi personali, a condizione che vi ritorni regolarmente. Quest'ultima condizione non è necessaria se la persona effettua un soggiorno in uno Stato membro per l'esecuzione di una missione a tempo determinato. La frequenza di corsi universitari o scolastici non implica il trasferimento della residenza normale.

Art. 11. – 1. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati:

decreto ministeriale 8 agosto 1994;
decreto ministeriale 26 giugno 1996;
decreto ministeriale 14 novembre 1997;
decreto ministeriale 16 luglio 1998;
decreto ministeriale 18 ottobre 1998;
decreto ministeriale 23 febbraio 1999;
decreto ministeriale 29 marzo 1999.

Art. 12. – 1. Le equipollenze tra le categorie delle patenti di guida rilasciate anteriormente alla data del 1° luglio 1996 e le categorie di cui all'articolo 3 sono indicate nella tabella di cui all'allegato IV al presente decreto.

Art. 13. – 1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Art. 14. – Il presente decreto, unitamente agli allegati I, II, III e IV e alla nota, che ne formano parte integrante, sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. È fatto obbligo a tutti di osservarlo e farlo osservare.

Allegato I

I. DISPOSIZIONI RELATIVE AL MODELLO COMUNITARIO DI PATENTE DI GUIDA

(Omissis) ⁽¹²⁴⁾

II. MODELLO COMUNITARIO DI PATENTE DI GUIDA

(Omissis)

Allegato II

I. REQUISITI MINIMI PER L'ESAME DI IDONEITÀ ALLA GUIDA

(Omissis) ⁽¹²⁵⁾

II. CONOSCENZE, CAPACITÀ E COMPORTAMENTI NECESSARI PER LA GUIDA DI UN VEICOLO A MOTORE

(Omissis)

Allegato III

NORME MINIME CONCERNENTI L'IDONEITÀ FISICA E MENTALE PER LA GUIDA DI UN VEICOLO A MOTORE

(Omissis)

Allegato IV

CATEGORIE ITALIANE PRIMA DEL RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 91/439/CE E CATEGORIE EUROPEE

(Omissis)

-- 0 --

124 Tra le disposizioni relative al modello comunitario di patente di guida, di cui all'allegato I, sono indicate le sigle distintive degli Stati membri che rilasciano la patente.

125 Una delle disposizioni concernenti l'esame di idoneità alla guida, di cui all'allegato II, riguarda la necessità che il candidato indichi che intende conseguire l'abilitazione alla guida per un veicolo dotato di cambio automatico (nel quale il rapporto tra la velocità del motore e quella delle

Oltre alla patente di guida, per condurre taluni tipi di veicoli occorre il **certificato di abilitazione professionale (CAP)**, di cui al comma 8 e seguenti dell'articolo 116 del Nuovo codice della strada, e successive modificazioni ed integrazioni (cfr. sopra). Il CAP è rilasciato dal competente ufficio provinciale della Direzione generale della Motorizzazione civile, in seguito ad un esame teorico e ad una visita medica che comprovino i requisiti psico-fisici necessari.

I CAP sono dei seguenti tipi:

- CAP KA: si possono condurre a carico motocarrozze di massa complessiva fino a 1,3 t. in servizio di noleggio con il conducente; occorre aver compiuto 21 anni ed avere conseguito la patente di categoria A;
- CAP KB: si possono condurre a carico motocarrozze di massa complessiva oltre 1,3 t. in servizio di noleggio con il conducente ed autovetture in servizio di piazza (taxi) o di noleggio con conducente (NCC); occorre aver compiuto 21 anni ed avere conseguito la patente di categoria B;
- CAP KC: si possono condurre, a vuoto o a carico, autocarri, autoveicoli per trasporti specifici, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, e la cui massa complessiva a pieno carico, compreso il rimorchio, superi 7,5 t.; è sufficiente aver compiuto 18 anni di età ed avere conseguito la patente di categoria C o C+E;
- CAP KD: si possono condurre a carico autobus, autotreni, autosnodati, adibiti al trasporto di persone in servizio di linea o di noleggio con conducente o per il trasporto di scolari; occorre aver compiuto 21 anni di età ed avere conseguito la patente di categoria D (per la guida degli autobus) o D+E ⁽¹²⁶⁾.

Il certificato di abilitazione professionale di tipo KB è valido anche per la guida dei veicoli cui abilita il certificato KA; il certificato di abilitazione professionale di tipo KD è valido anche per la guida dei veicoli cui abilita il certificato KB.

-- 0 --

ruote può essere variato solo utilizzando il pedale dell'acceleratore o quello del freno). Tale indicazione deve essere specificata sulla patente di guida conseguita, che abiliterà alla sola guida degli stessi.

¹²⁶ Il certificato di abilitazione professionale KE – previsto originariamente per la guida di veicoli adibiti a servizi di emergenza – è stato soppresso dal comma 26 dell'articolo 17 della legge 27 dicembre 1997, n. 449 (“Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica”).

L'ordinamento italiano prevede anche il cosiddetto patentino o **certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori** (CIG). Anche in questo caso tale autorizzazione è destinata ad essere sostituita dalla normativa di attuazione della direttiva 2006/126/CE (Rifusione) ⁽¹²⁷⁾.

In base all'articolo 97 del Nuovo codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992), nel testo modificato dal decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 15 (G.U. 12 febbraio 2002, n. 36, Suppl. ord. n. 28) ⁽¹²⁸⁾, a decorrere dal 1° luglio 2004 per i minorenni (ma a partire da 14 anni) e dal 1° ottobre 2005 per i maggiorenni privi di patente di guida, per guidare un ciclomotore è necessario conseguire il certificato di idoneità alla guida, rilasciato dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, a seguito di specifico corso con prova finale. I conducenti già muniti di patente di guida non possono conseguire il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori, mentre i titolari di quest'ultimo sono tenuti a restituirlo agli uffici all'atto del conseguimento di una patente di guida.

Art. 97. – *(Circolazione dei ciclomotori).*

1. I ciclomotori, per circolare, devono essere muniti di:

a) un certificato di circolazione, contenente i dati di identificazione e costruttivi del veicolo, nonché quelli della targa e dell'intestatario, rilasciato dal Dipartimento per i trasporti terrestri, ovvero da uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, con le modalità stabilite con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a seguito di aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli di cui agli articoli 225 e 226;

b) una targa, che identifica l'intestatario del certificato di circolazione.

¹²⁷ Si cita sommariamente la normativa di riferimento rinviando alle considerazioni relative alla normativa nazionale espresse precedentemente e richiamando la citata sentenza della Corte costituzionale n. 170 del 1984 (G.U. n. 169 del 30 giugno 1984).

¹²⁸ Cfr. altresì il D.P.R. 6 marzo 2006, n. 153, recante modifiche agli articoli 248, 249, 250, 251 e 252, nonché agli allegati al titolo III del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada) (G.U. n. 89 del 15 aprile 2006).

2. La targa è personale e abbinata a un solo veicolo. Il titolare la trattiene in caso di vendita. La fabbricazione e la vendita delle targhe sono riservate allo Stato, che può affidarle con le modalità previste dal regolamento ai soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.
3. Ciascun ciclomotore è individuato nell'Archivio nazionale dei veicoli di cui agli articoli 225 e 226, da una scheda elettronica, contenente il numero di targa, il nominativo del suo titolare, i dati costruttivi e di identificazione di tutti i veicoli di cui, nel tempo, il titolare della targa sia risultato intestatario, con l'indicazione della data e dell'ora di ciascuna variazione d'intestazione. I dati relativi alla proprietà del veicolo sono inseriti nel sistema informatico del Dipartimento per i trasporti terrestri a fini di sola notizia, per l'individuazione del responsabile della circolazione.
4. Le procedure e la documentazione occorrente per il rilascio del certificato di circolazione e per la produzione delle targhe sono stabilite con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo criteri di economicità e di massima semplificazione.
5. Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende ciclomotori che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dall'articolo 52 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 74 a euro 296. Alla stessa sanzione soggiace chi effettua sui ciclomotori modifiche idonee ad aumentarne la velocità oltre i limiti previsti dall'articolo 52.
6. Chiunque circola con un ciclomotore non rispondente ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nell'articolo 52 o nel certificato di circolazione, ovvero che sviluppi una velocità superiore a quella prevista dallo stesso art. 52, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 36 a euro 148.
7. Chiunque circola con un ciclomotore per il quale non è stato rilasciato il certificato di circolazione, quando previsto, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una

somma da euro 136 a euro 543.

8. Chiunque circola con un ciclomotore sprovvisto di targa è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 67 a euro 271.

9. Chiunque circola con un ciclomotore munito di targa non propria è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.605 a euro 6.420.

10. Chiunque circola con un ciclomotore munito di una targa i cui dati non siano chiaramente visibili è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 22 a euro 88.

11. Chiunque fabbrica o vende targhe con caratteristiche difformi da quelle indicate dal regolamento, ovvero circola con un ciclomotore munito delle suddette targhe è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.605 a euro 6.420.

12. Chiunque circola con un ciclomotore per il quale non è stato richiesto l'aggiornamento del certificato di circolazione per trasferimento della proprietà secondo le modalità previste dal regolamento, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 339 a euro 1.358. Alla medesima sanzione è sottoposto chi non comunica la cessazione della circolazione. Il certificato di circolazione è ritirato immediatamente da chi accerta la violazione ed è inviato al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, che provvede agli aggiornamenti previsti dopo l'adempimento delle prescrizioni omesse.

13. L'intestatario che in caso di smarrimento, sottrazione o distruzione del certificato di circolazione o della targa non provvede, entro quarantotto ore, a farne denuncia agli organi di polizia è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 67 a euro 271. Alla medesima sanzione è soggetto chi non provvede a chiedere il duplicato del certificato di circolazione entro tre giorni dalla suddetta denuncia.

14. Alle violazioni previste dai commi 5 e 7 consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del ciclomoto-

re, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI; nei casi previsti dal comma 5 si procede alla distruzione del ciclomotore, fatta salva la facoltà degli enti da cui dipende il personale di polizia stradale che ha accertato la violazione di chiedere tempestivamente che sia assegnato il ciclomotore confiscato, previo ripristino delle caratteristiche costruttive, per lo svolgimento dei compiti istituzionali e fatto salvo l'eventuale risarcimento del danno in caso di accertata illegittimità della confisca e distruzione. Alla violazione prevista dal comma 6 consegue la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di sessanta giorni; in caso di reiterazione della violazione, nel corso di un biennio, il fermo amministrativo del veicolo è disposto per novanta giorni. Alla violazione prevista dai commi 8 e 9 consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di un mese o, in caso di reiterazione delle violazioni nel biennio, la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

Per quanto riguarda le disposizioni concernenti il certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori e alla targatura, si rinvia inoltre agli articoli 5 e 5-*bis* del decreto-legge 30 giugno 2005, n. 115, recante: "Disposizioni urgenti per assicurare la funzionalità di settori della pubblica amministrazione", convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 agosto 2005, n. 168 (G.U. 22 agosto 2005, n. 194), nonché al decreto 15 giugno 2006, recante modifiche del certificato di circolazione dei ciclomotori (G.U. 27 giugno 2006, n. 147) .

ALCUNE INFORMAZIONI E SITI DI INTERESSE

Si ricorda di nuovo che l'articolo 187 del codice della strada punisce l'abuso di alcol alla guida secondo il seguente schema:

Tasso alcolemico tra 0,5 e 0,8 g/l	- ammenda da 500 a 2.000 euro - sospensione della patente per un periodo di tempo compreso da 3 a 6 mesi
Tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5 g/l	- ammenda tra 800 e 3.200 euro e arresto fino a 3 mesi - sospensione della patente da 6 mesi a 1 anno
Tasso alcolemico oltre 1,5 g/l	- ammenda tra 1.500 e 6.000 euro e arresto fino a 3 mesi - sospensione della patente da 1 a 2 anni

Notoriamente una percentuale, anche piccola, di alcol nel sangue rallenta i riflessi e dunque i tempi di reazione di un conducente di automobile: riduce il campo visivo, diminuisce anche del 30/40 per cento la capacità di percezione degli stimoli sonori e luminosi, frena la capacità di reazione e quindi allenta la percezione del rischio. Inoltre, il peso, il sesso e l'età, influenzando il metabolismo dell'alcol, possono essere determinanti nel raggiungimento o meno del limite previsto dalla legge.

Ciò premesso, è provato che in una persona di circa 60 chilogrammi di peso, a stomaco pieno l'ingestione di **12 grammi di alcol** comporta una concentrazione di **0,2 grammi di alcol nel sangue** ⁽¹²⁹⁾.

¹²⁹ Il tasso alcolico corrispondente a 0,2 g/l di sangue è il limite proposto dalla Commissione europea per determinate categorie di conducenti, come si evince dalla raccomandazione del 17 gennaio 2001 sul tasso massimo di alcolemia (TA) consentito per i conducenti di veicoli a motore (riportata nel capitolo concernente la normativa europea).

L'assunzione di 12 grammi di alcol corrisponde in linea di massima a:

- 1 bicchiere da **125 ml di vino** (gradazione alcolica media 12°);
oppure
- 1 lattina da **330 ml di birra** (gradazione alcolica media 4,5°);
oppure
- 1 bicchierino da **40 ml di superalcolico** (gradazione alcolica media 36°);
oppure
- 1 bicchiere da **80 ml di aperitivo** (gradazione alcolica media 18°).

In generale dopo aver bevuto qualcosa di alcolico, le persone tendono a sentirsi comunque perfettamente in grado di guidare, ma non è così: basta veramente poco per superare i limiti previsti dalla legge e soprattutto per mettersi in una condizione di pericolo!

Al fine di consentire una presa di coscienza sulla modica quantità di alcol sufficiente a superare tali limiti si rinvia ai dati pubblicati sul sito della Polizia di Stato ⁽¹³⁰⁾.

-- 0 --

¹³⁰ I dati sono consultabili su: www.poliziadistato.it/pds/stradale/etilometro/quanto.htm.

Sono innumerevoli gli **articoli di stampa** (su quotidiani e periodici) che si potrebbero citare con riferimento alla sicurezza stradale. Anche in questo caso per evidenti ragioni di sintesi, si rinvia alle rassegne stampa diffuse sui siti del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati (in particolare, in occasione dell'approvazione delle normative di modifica del codice della strada) o ad altre rassegne stampa di carattere tematico.

Tuttavia, tra i molteplici dati ricavabili dalla stampa, si riporta qui di seguito la tabella pubblicata dal quotidiano "Il Sole-24 ORE" lunedì 3 settembre 2007, concernente i controlli e le contravvenzioni effettuate dalla Polizia stradale e dai Carabinieri nel periodo dal 4 al 30 agosto 2007 (rilevazioni su autostrade, superstrade, strade regionali e strade statali, diffuse dal Ministero dell'interno – Dipartimento di Polizia dello Stato), per dare un'idea dell'incidenza, purtroppo crescente, del fenomeno della guida sotto l'effetto di alcol o di sostanze stupefacenti.

	2005	2006	2007	Variazione % 2006- 2007
Numero pattuglie impiegate	287.679	302.770	326.445	+ 7,8
Articolo 142 (eccesso velocità)	76.846	72.382	68.537	- 5,3
Articolo 173 (uso cellulare alla guida)	3.485	3.433	3.999	+ 16,0
Articolo 186 (guida sotto influenza alcol)	3.357	3.617	5.008	+ 38,0
Articolo 187 (guida sotto influenza sost. stupefacenti)	306	246	534	+ 117,0
Patenti ritirate	8.058	7.906	9.187	+ 16,0
Punti decurtati	293.210	288.158	327.111	+ 13,0
Incidenti stradali	10.671	10.278	9.919	- 3,0
Morti	306	270	260	- 4,0
Feriti	8.385	8.321	7.719	- 7,0

-- 0 --

Da ultimo, è opportuno ricordare che il **Governo**, nelle diverse articolazioni ministeriali interessate e spesso in collaborazione con gli enti territoriali e locali, nonché con associazioni e fondazioni diverse, negli ultimi anni ha promosso campagne di informazione ed ha adottato specifiche misure per la sicurezza stradale. Peraltro, all'interno del Portale nazionale del cittadino ⁽¹³¹⁾ si possono reperire molte notizie utili e link di interesse sulla materia della sicurezza nella circolazione stradale.

Per la redazione del **Piano nazionale per la sicurezza stradale**, previsto dalla normativa comunitaria per l'attuazione del Programma europeo per la sicurezza stradale ⁽¹³²⁾, sono stati inoltre costituiti il Comitato interministeriale per la sicurezza stradale e la Consulta nazionale sulla sicurezza stradale. Il primo è composto da tutte le Amministrazioni pubbliche centrali interessate ai problemi della sicurezza stradale (quali i Ministeri delle infrastrutture, dei trasporti, dell'interno, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dell'ambiente, della salute – Istituto superiore della sanità – delle politiche giovanili e attività sportive), nonché dalla Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province autonome, dall'UPI, dall'ANCI e dall'ANAS. La Consulta, scaturita nel 2001 da un'iniziativa congiunta del CNEL e dell'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, riunisce le rappresentanze degli operatori di settore e di altre imprese, dei sindacati, degli ordini professionali e delle associazioni dei cittadini interessati al tema della sicurezza stradale.

Il Piano nazionale per la sicurezza stradale – finalizzato alla creazione di condizioni per una mobilità sicura e sostenibile, così come previsto dal Programma per la sicurezza stradale elaborato dalla Commissione europea, e soggetto a revisione triennale – è stato istituito con l'articolo 32 della legge n. 144 del 17 luglio 1999 (“Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della

131 Cfr. l'indirizzo: <http://www.italia.gov.it/servlet/ContentServer?pagename=e-Italia/innerpage&canale=1147958714289&categoria=1147958715729&nodo=1150451198639>.

132 Cfr. “Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea.: il programma 1997-2001”, Bruxelles, 09/04/1997, COM (1997) 131 def (già richiamato nel capitolo sulla normativa europea, cui si rinvia).

normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali”) (133).

I Ministeri dell'interno e delle politiche giovanili e attività sportive, con l'adesione della Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province autonome, nel mese di marzo 2007 hanno concordato con le associazioni di rappresentanza dei locali pubblici e di settore un **Codice etico di autoregolamentazione per la sicurezza stradale** per contrastare il grave fenomeno delle “stragi del sabato sera” dovuto in gran parte alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti (134).

Il Ministero delle politiche giovanili e attività sportive - insieme al Ministero dell'interno e alla Fondazione ANIA - ha promosso altresì la campagna **“La vita non è un optional”** per la diffusione di informazioni con video e annunci stampa per stimolare una maggiore consapevolezza tra i giovani della pericolosità della guida sotto l'effetto dell'alcol. I ragazzi dai 18 ai 35 anni che hanno ricevuto, fino al 31 gennaio 2008, ed hanno conservato sul proprio telefono cellulare un sms con la seguente dicitura *“La vita non è un optional! Se bevi, non guidare. Conserva questo sms, vai su www.pogas.it e scopri che puoi anche vincere”* hanno potuto partecipare ad un concorso a premi (135).

133 Per un bilancio generale sull'attività svolta per i primi due programmi di attuazione del Piano nazionale per la sicurezza stradale, risalente al mese di aprile 2007, cfr. il Libro bianco elaborato dalla Consulta al seguente indirizzo:

http://www.traffyclab.eu/index2.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=308&Itemid=26

134 Cfr. <http://www.politichegiovaniliesport.it/cms-upload/codice-etico-per-la-sicurezza-stradal.pdf>.

135 Cfr. il sito: <http://www.politichegiovaniliesport.it>.

Un'ulteriore iniziativa è il cosiddetto **Progetto Icaro**, ossia la campagna sulla sicurezza stradale promossa dalla Polizia di Stato insieme al Ministero dei trasporti e al Ministero della pubblica istruzione, con il sostegno dell'Unicef (¹³⁶). L'iniziativa – la cui prima edizione risale al 2001 – è rivolta agli alunni delle scuole elementari, medie e superiori e si pone l'obiettivo di far comprendere ai giovani l'importanza del rispetto delle regole, di promuovere una cultura della legalità ed evitare che i giovani assumano comportamenti pericolosi, che è la causa principale degli incidenti stradali. Ogni anno un *tour* di carovane itineranti, composte dal pullman azzurro della Polizia stradale, da auto d'epoca e da autovetture dotate di tecnologie di controllo della polizia stradale, attraversa le città italiane per sensibilizzare i cittadini e soprattutto i giovani sui temi della sicurezza stradale. Al progetto è legato un concorso annuale: i vincitori vengono premiati in una cerimonia ufficiale, spesso alla presenza di personaggi del mondo dello spettacolo, e tra i premi c'è la possibilità di partecipare, per gli alunni delle scuole secondarie superiori, ad uno *stage* sulla sicurezza stradale presso il Centro addestramento della Polizia di Stato di Cesena.

Nel 2007, all'interno delle varie iniziative connesse al Progetto Icaro, la Polizia stradale, insieme al Dipartimento di Psicologia dell'Università "La Sapienza" di Roma, ha realizzato uno studio sui fattori di rischio psico-sociale e caratteristiche individuali nei giovani guidatori (¹³⁷). Tale studio è inserito nel CD-Rom allegato alla presente pubblicazione.

Da tale studio emerge che i ragazzi non considerano pericolosa la guida dopo aver assunto bevande alcoliche perché ritengono di poter comunque controllare la macchina o il motorino, presumono di non bere "mai al punto da non tenermi in piedi", ossia mai fino ad essere ubriachi, e in ogni caso "anche se ho bevuto i miei riflessi rimangono attivi". Inoltre, i ragazzi non hanno idea di quanto si possa bere per poter guidare senza correre rischi, né conoscono le differenze di effetto tra le tipologie di alcol assun-

¹³⁶ Cfr. http://www.poliziadistato.it/pds/stradale/icaro/progetto_icaro.htm.

¹³⁷ Cfr. www.poliziadistato.it/pds/primapagina/ania/campagna_2007/presentazione_fattori_di_rischio_psico_sociale.pdf. Lo studio fa parte di una più ampia ricerca, "Il paradosso del giovane

to; se accade un incidente, hanno la tendenza a ritenere che la colpa sia sempre “di qualcun altro” ma soprattutto pensano sia difficile non bere perché altrimenti “si verrebbe presi in giro”.

Si cita inoltre la campagna di informazione “**Guido con prudenza**” (giunta quest’anno alla quinta edizione) promossa dal Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell’interno, ancora con la collaborazione della Fondazione ANIA. L’iniziativa si propone l’obiettivo di contrastare il rilevante numero di incidenti stradali del fine settimana.

Rispetto al fenomeno delle cosiddette “stragi del sabato sera”, se si analizzano sommariamente i dati resi noti dalla Polizia di Stato con riferimento al primo semestre del 2007, rispetto al corrispondente primo semestre del 2006, occorre rilevare – grazie all’aumento delle pattuglie e dei dispositivi di prevenzione e vigilanza stradale (962.494 pattuglie, per complessive 606.421 violazioni al codice della strada, con 808.550 punti decurtati e 26.047 patenti di guida ritirate) – un calo generale del numero dei sinistri (pari al 4,56 per cento). Analoga flessione si registra rispetto al numero di incidenti con esito mortale (da 782 del primo semestre 2006 a 772 del primo semestre 2007). Viceversa, si riscontra un lieve aumento del numero delle vittime (da 885 del primo semestre 2006 a 892 del primo semestre 2007).

Significativa appare la riduzione (pari a circa il 24 per cento) del numero di incidenti rispetto al primo semestre 2003, quando non era ancora in vigore il sistema della patente a punti, con relativa flessione del totale dei decessi (892 morti nel 2007 a fronte dei 1.121 del 2003).

Purtroppo, però, all’interno di tale analisi il dato più allarmante riguarda l’aumento della mortalità dei ragazzi sotto i 30 anni, soprattutto il fine settimana. Rispetto al dato generale delle vittime di incidenti stradali, si registrano 373 morti nei weekend del primo semestre 2007 rispetto ai complessivi 892 decessi prima citati, a fronte di 321 del 2003 dei complessivi 1.121 decessi, il che si traduce in un aumento del 16 per cento di mortali-

guidatore”, condotta dai dottori Anna Maria Giannini e Fabio Lucidi e pubblicata nel novembre del 2007 sempre sul sito della Polizia di Stato (http://www.poliziadistato.it/pds/primapagina/icaro/2007/II_Paradosso_del_Giovane_Guidatore_Giannini.pdf).

tà giovanile rispetto alla mortalità in generale (138).

Per l'Organizzazione mondiale della sanità gli incidenti stradali sono stati (ancora nel 2007) la prima causa di morte dei ragazzi tra i 15 ed i 19 anni e la seconda per i ragazzi dai 10 ai 14 anni e per i ragazzi dai 20 ai 24 anni di età (139).

138 I dati sono tratti dal sito della Polizia di Stato. Cfr. in particolare il seguente indirizzo: http://www.poliziadistato.it/pds/primapagina/ania/campagna_2007/guido_con_prudenza.htm.

139 Il dato emerge in numerose ricerche e statistiche. Tra le tante che si potrebbero citare, cfr. il rapporto di EpiCentro (Centro nazionale di epidemiologia, sorveglianza e promozione della salute, all'indirizzo: <http://www.epicentro.iss.it/problemi/stradale/epid.asp#su>) o la ricerca "Osserva salute 2007" dell'Università Cattolica del Sacro Cuore "Gemelli" di Roma all'indirizzo: http://www.osservasalute.it/m3/ARGOMENTI_2007/04_Incidenti.pdf.

STAMPA:
PRINTART - SERVIZI INTEGRATI PER LA STAMPA
Via TIBURTINA Km 18.700 GUIDONIA - ROMA
TEL 0774 354468 - FAX 0774 358243



Senato della Repubblica

www.senato.it

Lavori preparatori pubblicati dal Senato (nuova serie)

1. La Costituzione italiana con le modifiche approvate dalle Camere, Roma 2005
2. Modifiche alle norme per l'elezione della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, Roma 2006
3. L'autorizzazione alla ratifica dei trattati di Roma (CEE e Euratom) - Legge 14 ottobre 1957 n. 1203, Roma 2007