

Senato della Repubblica  
XIX Legislatura

Fascicolo Iter  
**DDL S. 1086**

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

28/04/2024 - 06:43

# Indice

|  |    |
|--|----|
| 1. DDL S. 1086 - XIX Leg. . . . .  | 1  |
| 1.1. Dati generali . . . . .   | 2  |
| 1.2. Testi . . . . .   | 3  |
| 1.2.1. Testo DDL 1086 . . . . .  | 4  |
| 1.3. Trattazione in Commissione . . . . .  | 36 |
| 1.3.1. Sedute . . . . .  | 37 |
| 1.3.2. Resoconti sommari . . . . .   | 38 |
| 1.3.2.1. 8 <sup>a</sup> Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) . . . . .   | 39 |
| 1.3.2.1.1. 8 <sup>a</sup> Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 108 (pom.) del 16/04/2024 . . . . . | 40 |
| 1.3.2.1.2. 8 <sup>a</sup> Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 109 (pom.) del 17/04/2024 . . . . . | 45 |
| 1.4. Trattazione in consultiva . . . . .   | 52 |
| 1.4.1. Sedute . . . . .  | 53 |
| 1.4.2. Resoconti sommari . . . . .   | 54 |
| 1.4.2.1. 7 <sup>a</sup> Commissione permanente (Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica) . . . . .   | 55 |
| 1.4.2.1.1. 7 <sup>a</sup> Commissione permanente (Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica) - Seduta n. 120 (ant.) del 23/04/2024 . . . . .   | 56 |

## **1. DDL S. 1086 - XIX Leg.**

# 1.1. Dati generali

---

---

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

## **1.2. Testi**

## 1.2.1. Testo DDL 1086

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 1086

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** (SALVINI)

(v. stampato Camera n. 1435 )

approvato dalla Camera dei deputati il 27 marzo 2024

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza il 27 marzo 2024

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

### DISEGNO DI LEGGE

#### TITOLO I

#### DEGLI ILLECITI, DELLE SANZIONI, DELLA FORMAZIONE E DEL RAFFORZAMENTO DEL CONTROLLO

##### Capo I

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

##### Art. 1.

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

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 186, dopo il comma 9-bis sono aggiunti i seguenti:

« 9-ter. Nei confronti del conducente condannato per i reati di cui al comma 2, lettere b) e c), è sempre disposto che sulla patente rilasciata in Italia siano apposti i codici unionali "LIMITAZIONE DELL'USO-Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006. Tale prescrizione permane sulla patente, salva maggiore durata imposta dalla commissione medica di cui all'articolo 119 in occasione della conferma di validità, per un periodo di almeno due anni nei casi previsti dal comma 2, lettera b), e di almeno tre anni per quelli di cui al comma 2, lettera c), del presente articolo, decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna. In caso di condanna per i reati di cui al comma 2, lettere b) o c), il prefetto dispone l'obbligo della revisione della patente di guida, ai sensi dell'articolo 128, allo scopo di consentire l'adeguamento della patente alla prescrizione di cui al presente comma. Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbiano acquisito residenza in Italia, si applicano, in ogni caso, le disposizioni dell'articolo 136-bis, comma 4, secondo periodo.

9-quater. Le sanzioni previste dal comma 2, lettere a), b) e c), sono aumentate di un terzo nei confronti del conducente che si trovi nelle condizioni di cui al comma 9-ter. Ferme restando le sanzioni previste dall'articolo 125, comma 3-quater, le sanzioni di cui al comma 2, lettere a), b) e c), del presente articolo sono raddoppiate nel caso in cui il dispositivo di blocco di cui all'articolo 125, comma 3-ter,

sia stato alterato o manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i relativi sigilli »;

b) all'articolo 187:

1) al comma 1, le parole: « in stato di alterazione psico-fisica » sono soppresse;

2) al comma 1-*bis*, le parole: « in stato di alterazione psico-fisica » sono soppresse;

3) al comma 2, le parole: « agli accertamenti di cui al comma 3 » sono sostituite dalle seguenti: « agli accertamenti di cui ai commi 2-*bis* e 3 »;

4) il comma 2-*bis* è sostituito dal seguente:

« 2-*bis*. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 danno 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 organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti tossicologici analitici su campioni di fluido del cavo orale, prelevati secondo le direttive fornite congiuntamente dal Ministero dell'interno e dal Ministero della salute. Gli accertamenti tossicologici sui campioni di fluido del cavo orale prelevati sono compiuti da laboratori certificati, in conformità ai metodi applicati per gli accertamenti tossicologici forensi. Le disposizioni del presente comma si applicano anche in caso di incidente, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso »;

5) al comma 3, le parole: « qualora non sia possibile effettuare il prelievo a cura del personale sanitario ausiliario delle forze di polizia » sono sostituite dalle seguenti: « qualora non sia possibile effettuare il prelievo di campioni di fluido del cavo orale »;

6) il comma 5-*bis* è sostituito dal seguente:

« 5-*bis*. Qualora l'esito degli accertamenti di cui ai commi 2-*bis*, 3, 4 e 5 non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, 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, impedendo immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. 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 »;

7) dopo il comma 5-*bis* è inserito il seguente:

« 5-*ter*. Qualora non sia possibile per qualsiasi motivo procedere agli accertamenti di cui ai commi 2-*bis*, 3, 4 e 5 e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono impedire immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Il prefetto, sulla base dell'esito positivo degli accertamenti qualitativi di cui al comma 2, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida positivo ai predetti accertamenti qualitativi si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4, attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data di adozione del provvedimento di revoca »;

8) il comma 6 è sostituito dal seguente:

« 6. Il prefetto, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-*bis* ovvero della

certificazione rilasciata dalle strutture sanitarie di cui ai commi 3, 4 e 5, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida che ha guidato dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni, e dispone, in via cautelare, la sospensione della patente fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicati dal regolamento. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4, attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data del provvedimento di revoca »;

9) dopo il comma 6 sono inseriti i seguenti:

« *6-bis.* Il conducente minore degli anni ventuno, nei confronti del quale siano stati accertati i reati di cui ai commi 1 e 8, se non ne sia già titolare al momento del fatto di reato, non può conseguire una patente di guida, neanche per conversione di patente rilasciata all'estero ai sensi dell'articolo 136, prima del compimento del ventiquattresimo anno di età. Qualora, al momento della commissione dei reati di cui ai commi 1 e 8 del presente articolo, il conducente sia munito di autorizzazione a esercitarsi ai sensi dell'articolo 122, le disposizioni relative alla sospensione e alla revoca della patente previste dal presente articolo si applicano anche all'autorizzazione all'esercitazione di guida e l'interessato non può conseguire una nuova autorizzazione a esercitarsi fino al compimento del ventiquattresimo anno di età.

*6-ter.* Fermo restando quanto previsto dal comma *6-bis*, quando i reati di cui ai commi 1 e 8 sono commessi da persona non munita di patente di guida, in luogo della sospensione cautelare della patente ai sensi dell'articolo 223 si applica il divieto di conseguirla, anche per conversione di patente rilasciata all'estero di cui all'articolo 136, per un periodo da uno a due anni. Per i medesimi reati di cui al primo periodo, commessi da persona non munita di patente di guida, quando ai sensi delle disposizioni del presente articolo dovrebbero essere disposte le sanzioni amministrative accessorie della sospensione della patente di guida o della revoca di essa, in luogo di tali sanzioni si applica il divieto di conseguire la patente, rispettivamente, per un periodo corrispondente alla durata della sospensione o per i tre anni successivi all'accertamento dei predetti reati.

*6-quater.* Fermo restando quanto previsto dall'articolo 126, nei casi in cui sia stata disposta la visita medica ai sensi dei commi 6 e 8 del presente articolo, qualora il conducente sia ritenuto idoneo alla guida, la durata della validità della patente non può essere superiore a un anno. Alla successiva conferma, la durata della validità della patente non può eccedere tre anni e cinque anni alle conferme successive »;

10) al comma 8, le parole: « si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 » sono sostituite dalle seguenti: « si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 e dispone, in ogni caso, la sospensione della patente, in via cautelare, fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento »;

11) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti ».

2. Al codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589-*bis*, il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ovvero alla guida di una delle unità da diporto indicate all'articolo 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope in presenza delle condizioni previste dagli articoli 53-*bis*, comma 2, lettera c), e 53-*quater* del medesimo codice della nautica da diporto, cagioni per colpa la morte di una persona è punito con la reclusione da otto a



dodici anni »;

b) all'articolo 590-*bis*, il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ovvero alla guida di una delle unità da diporto indicate all'articolo 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope in presenza delle condizioni previste dagli articoli 53-*bis*, comma 2, lettera c), e 53-*quater* del medesimo codice della nautica da diporto, cagioni per colpa a taluno una lesione personale è punito con la reclusione da tre a cinque anni per le lesioni gravi e da quattro a sette anni per le lesioni gravissime ».

Art. 2.

(*Abbandono di animali*)

1. All'articolo 727 del codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo comma è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Quando il fatto di cui al primo periodo avviene su strada o nelle relative pertinenze, la pena è aumentata di un terzo »;

b) dopo il secondo comma è aggiunto il seguente:

« All'accertamento del reato di cui al primo comma consegue in ogni caso, ove il fatto sia commesso mediante l'uso di veicoli, la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi a un anno ».

2. Al primo comma dell'articolo 589-*bis* del codice penale è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La stessa pena si applica a colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona la morte ».

3. Al primo comma dell'articolo 590-*bis* del codice penale è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le stesse pene si applicano a colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona le lesioni personali ».

Art. 3.

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

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 125, dopo il comma 3-*bis* sono inseriti i seguenti:

« 3-*ter*. I titolari di patente rilasciata in Italia, recante i codici unionali "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, possono guidare, nel territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N solo se su questi veicoli è stato installato, a loro spese, ed è funzionante un dispositivo che impedisca l'avviamento del motore nel caso in cui il tasso alcolemico del guidatore sia superiore a zero. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 75, comma 3-*bis*, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono determinate le caratteristiche del dispositivo di blocco, le modalità di installazione e le officine che svolgono le attività di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122, autorizzate al montaggio dello stesso. Ogni dispositivo deve essere munito di un sigillo che ne impedisca l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione.

3-*quater*. Fuori dei casi previsti dall'articolo 186, il titolare di patente di guida recante i codici unionali relativi a "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che circola su strada in condizioni diverse da quelle indicate dai

medesimi codici unionali, è soggetto alle sanzioni di cui ai commi 3 e 5 del presente articolo. Le stesse sanzioni, in misura doppia, si applicano quando il titolare di patente italiana sulla quale sono stati apposti i citati codici unionali 68 e 69 circola nel territorio nazionale alla guida di un veicolo a motore sprovvisto del dispositivo di blocco di cui al comma 3-*ter* ovvero con dispositivo alterato, manomesso, non funzionante o dal quale siano stati rimossi i prescritti sigilli apposti al momento dell'installazione ».

## Capo II

### DELLA SOSPENSIONE DELLA PATENTE DI GUIDA

#### Art. 4.

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

1. All'articolo 218, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, le parole: « Entro il termine di cui al primo periodo » sono sostituite dalle seguenti: « Entro il termine di quindici giorni dal ritiro »;

b) dopo il nono periodo sono inseriti i seguenti: « Nei casi di cui all'articolo 218-*ter*, comma 1, lettera m), la patente ritirata dall'organo accertatore è trasmessa alla prefettura del luogo della commessa violazione entro cinque giorni dalla scadenza del termine della sospensione breve applicata ai sensi del medesimo articolo. Dal medesimo termine di scadenza della sospensione breve decorre il periodo di durata della sospensione fissato dal prefetto, che si aggiunge a quello previsto dall'articolo 218-*ter* »;

c) al decimo periodo, le parole: « Qualora l'ordinanza di sospensione non sia adottata nel termine di quindici giorni, il titolare della patente » sono sostituite dalle seguenti: « Qualora l'ordinanza di sospensione non sia adottata nel termine di quindici giorni, ovvero di trenta giorni nel caso in cui sia presentata istanza per ottenere il permesso di guidare di cui al secondo periodo, il titolare della patente ».

2. Dopo l'articolo 218-*bis* del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« Art. 218-*ter*. - *(Sospensione della patente in relazione al punteggio)* - 1. Nei confronti dei conducenti di veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, oltre all'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, si applica altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida, nella misura determinata dai commi 2 e 3, quando, al momento dell'accertamento delle seguenti violazioni, dall'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 risulta che il punteggio attribuito alla patente posseduta è inferiore a venti punti per effetto delle decurtazioni subite:

a) articolo 6, comma 4, lettera b), per le violazioni concernenti il mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto di sorpasso;

b) articolo 143, comma 11;

c) articolo 145, comma 10;

d) articolo 146, comma 3;

e) articolo 147, comma 5;

f) articolo 148, comma 9-*bis* e comma 15, per la violazione dei commi 2, 3 e 8;

g) articolo 149, comma 5;

h) articolo 154, comma 7 e comma 8, per la violazione dei commi 1 e 3;

i) articolo 171, comma 2;

l) articolo 172, commi 10 e 11;

m) articolo 173, comma 3-*bis*;

n) articolo 174, commi 6, 7, terzo periodo, e 11, ultimo periodo;

- o)* articolo 176, commi 1, lettera *b)*, 2, lettera *a)*, 5, 7 e 8;
- p)* articolo 186-*bis*, comma 2;
- q)* articolo 191, comma 4.

2. La sospensione breve di cui al comma 1 è disposta:

- a)* per un periodo di sette giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a venti punti ma pari almeno a dieci punti;
- b)* per un periodo di quindici giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a dieci punti.

3. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni degli articoli 222 e 223, la durata della sospensione prevista dalle lettere *a)* e *b)* del comma 2 del presente articolo è raddoppiata quando il conducente abbia provocato un incidente stradale, compreso il caso in cui tale evento consista nella fuoriuscita dalla sede stradale senza coinvolgimento di altre persone o cose diverse dal conducente e dal suo veicolo.

4. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai conducenti titolari di patenti rilasciate all'estero che commettono alcuna delle violazioni di cui al comma 1 nel territorio dello Stato, considerando, come presupposto ai fini dell'applicazione delle medesime disposizioni, un punteggio di almeno un punto di penalizzazione nella banca dati prevista dall'articolo 6-*ter* del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214. Ai medesimi conducenti si applica la sospensione breve di cui al comma 2, lettera *a)*, se al momento dell'accertamento risulta nei confronti del medesimo conducente un punteggio compreso tra uno e dieci punti, ovvero quella di cui al comma 2, lettera *b)*, se risulta un punteggio superiore a dieci punti.

5. Si applicano le disposizioni dell'articolo 218, commi 1 e 2, secondo, terzo, quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo periodo, in quanto compatibili, ai soli fini del rilascio del permesso di guida ivi indicato, al quale provvede il responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione. In deroga alle disposizioni del comma 2 dell'articolo 218, la sospensione della patente prevista dal presente articolo non è subordinata all'adozione di un provvedimento di sospensione da parte del prefetto. La patente ritirata dall'agente od organo di polizia è conservata presso l'ufficio o comando da cui dipende l'accertatore ed è restituita all'interessato o a un suo delegato al termine del periodo di sospensione. Il periodo di sospensione decorre dal giorno del ritiro della patente. Avverso il ritiro della patente è ammessa opposizione ai sensi dell'articolo 205.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano solo nei confronti dei conducenti che sono stati identificati nel momento in cui è stata commessa la violazione. Qualora il ritiro della patente non sia stato effettuato per qualsiasi causa, il periodo di sospensione decorre dalla data di contestazione o notificazione del verbale di accertamento della violazione da cui la sospensione consegue.

7. La sospensione è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 a cura dell'ufficio o comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione.

8. Chiunque circola abusivamente durante il periodo di sospensione della validità della patente prevista dai commi 2, lettere *a)* e *b)*, e 3 del presente articolo è punito con le sanzioni di cui al comma 6 dell'articolo 218. Le medesime sanzioni si applicano, nei casi previsti dal comma 5 del presente articolo, nei confronti di chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente, circola abusivamente avvalendosi del permesso di guida di cui all'articolo 218, comma 2, in violazione dei limiti previsti dal permesso stesso.

9. Quando una delle violazioni di cui al comma 1 è commessa più volte dallo stesso soggetto nel corso di un biennio, le disposizioni del presente articolo si applicano solo se la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente non è già prevista per le violazioni indicate nello stesso comma 1 ».

3. Al codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a)* all'articolo 142, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Se la violazione è commessa

all'interno del centro abitato e per almeno due volte nell'arco di un anno, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 220 a euro 880 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni »;

b) all'articolo 173, comma 3-*bis*:

1) al primo periodo, le parole: « da euro 165 a euro 660 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 250 a euro 1.000 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi »;

2) il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1.400 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi »;

c) alla tabella dei punteggi prevista all'articolo 126-*bis*, il capoverso « Art. 173 » è sostituito dal seguente: « Art. 173, comma 3 - 8; Comma 3-*bis*, primo periodo - 5; Comma 3-*bis*, secondo periodo - 10 ».

Capo III

DELLA FORMAZIONE, DEI TITOLI ABILITATIVI E DEI RELATIVI REQUISITI E DEL RAFFORZAMENTO DEL CONTROLLO

Art. 5.

*(Promozione dell'attività formativa nelle scuole)*

1. All'articolo 230 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2-*bis* è aggiunto il seguente:

« 2-*ter*. La partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie determina l'attribuzione, all'atto del rilascio della patente, del credito di due punti ai sensi dell'articolo 126-*bis* sulle tipologie di patenti di cui all'articolo 115, comma 1, lettere b) e c). Con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuati i soggetti erogatori dei corsi di cui al primo periodo tra gli enti pubblici e privati competenti in materia di sicurezza stradale, compresi gli enti di formazione professionale e le autoscuole di cui all'articolo 123, e sono definite le modalità per lo svolgimento dei medesimi corsi e per la relativa certificazione ».

Art. 6.

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

1. È istituito, presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il registro delle agenzie telematiche per le imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai sensi della legge 8 agosto 1991, n. 264.

2. L'iscrizione dell'impresa nel registro delle agenzie telematiche è soggetta a conferma di validità ogni due anni e costituisce condizione necessaria per il rilascio delle credenziali di accesso ai sistemi informativi automatizzati della Direzione generale per la motorizzazione.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definiti la modalità e i termini per l'iscrizione nel registro delle agenzie telematiche nonché i programmi dei corsi di formazione che il titolare dell'impresa deve dimostrare di aver frequentato in sede di richiesta della conferma di validità dell'iscrizione. Con lo stesso decreto sono determinati i casi di revoca o di cancellazione dell'iscrizione.

4. I corsi di formazione e di aggiornamento sono organizzati dalle associazioni di categoria accreditate come maggiormente rappresentative delle imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza

per la circolazione dei mezzi di trasporto o dai soggetti accreditati dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano.

5. All'istituzione e alla gestione del registro delle agenzie telematiche di cui al comma 1 si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 7.

*(Limitazioni per i neopatentati)*

1. All'articolo 117, comma 2-*bis*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il primo, il secondo e il terzo periodo sono sostituiti dai seguenti: « Ai titolari di patente di guida di categoria B, per i primi tre anni dal rilascio, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 75 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, anche elettrici o ibridi *plug-in*, ai fini di cui al primo periodo, si applica l'ulteriore limite di potenza massima pari a 105 kW ».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano ai titolari di patenti di guida conseguite a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 8.

*(Titoli abilitativi ed esercitazioni di guida)*

1. All'articolo 120, comma 3, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « In ogni caso, ai fini del conseguimento della nuova patente di guida, non devono sussistere le situazioni preclusive di cui al comma 1 ».

2. All'articolo 122 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, le parole: « L'autorizzazione » sono sostituite dalle seguenti: « Fatto salvo quanto disposto dal comma 5-*bis*, l'autorizzazione »;

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-*bis*. Fermo restando quanto previsto dai commi 2 e 3, gli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A non possono in alcun caso trasportare passeggeri »;

c) il comma 5-*bis* è sostituito dal seguente:

« 5-*bis*. L'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B può esercitarsi nelle condizioni di cui al comma 2 solo dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna. Per le esercitazioni di guida nelle condizioni di cui al comma 2, il titolare dell'autorizzazione di cui al comma 1 deve avere con sé anche la certificazione rilasciata dall'autoscuola che comprova l'assolvimento degli obblighi di cui al primo periodo del presente comma. Chiunque guida senza tale certificazione è soggetto alle sanzioni di cui al comma 7. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti il numero minimo delle ore di esercitazione che l'aspirante al conseguimento della patente di guida della categoria B è tenuto a effettuare presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato, il numero di quelle necessarie per le esercitazioni di cui al comma 2 nonché la disciplina e le modalità di svolgimento delle medesime esercitazioni »;

d) dopo il comma 9 è aggiunto il seguente:

« 9-*bis*. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 300. La stessa sanzione si applica al passeggero ».

Art. 9.

*(Disposizioni concernenti i conducenti di veicoli adibiti al trasporto di persone)*

1. All'articolo 18, comma 3, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « . Il limite di età è ridotto a 18 anni per

guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di cui alla presente lettera per i servizi con la percorrenza ivi indicata, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame »;

b) alla lettera b) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « . Il limite di età è ridotto a 18 anni per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di cui alla presente lettera, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame »;

c) alla lettera c) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « . Il limite di età è ridotto a 20 anni per guidare nel territorio dello Stato veicoli delle categorie di cui alla presente lettera, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame. Alle medesime condizioni, il limite di età è ulteriormente ridotto a 18 anni per la guida di tali veicoli senza passeggeri ».

Art. 10.

*(Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico)*

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 45, comma 6, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , fermo restando l'obbligo delle verifiche periodiche di funzionalità e di taratura per i dispositivi con funzione metrologica »;

b) all'articolo 142, dopo il comma 6-bis è inserito il seguente:

« 6-ter. Nei casi di accertamento, con le modalità di cui ai commi 6 e 6-bis, di più violazioni dei commi 7, 8, 9 o 9-bis del presente articolo, commesse dallo stesso veicolo in tratti stradali ricadenti nella competenza del medesimo ente e in un periodo di tempo non superiore a un'ora, si applicano, se più favorevoli, le sanzioni amministrative previste per la violazione più grave aumentate di un terzo. Il periodo di tempo di cui al primo periodo decorre dal momento in cui è stata commessa la violazione accertata per prima. Si osservano, in quanto compatibili, le disposizioni dell'articolo 198-bis »;

c) all'articolo 193:

1) al comma 1 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Anche quando il veicolo è, a qualsiasi titolo, nella legittima disponibilità di altra persona fisica o giuridica, il proprietario ha l'onere di verificare che il veicolo stesso non sia posto in circolazione senza la copertura assicurativa di cui al primo periodo »;

2) al comma 4-ter, dopo le parole: « con quelli provenienti » sono aggiunte le seguenti: « dai documentatori automatici di infrazioni semaforiche che abbiano rilevato la violazione di cui all'articolo 146, comma 3, nonché »;

d) all'articolo 198, comma 1, dopo le parole: « diverse disposizioni » sono inserite le seguenti: « , relativamente a un unico tratto stradale, compreso tra due intersezioni, o sezione stradale, »;

e) all'articolo 198, dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-bis. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-bis, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada soggetto a una stessa limitazione o a uno stesso divieto, attraverso dispositivi di controllo da remoto delle violazioni, di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario, anche nel caso in cui siano previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata nonché nel caso in cui una fascia oraria di vigenza termini il giorno successivo.

2-ter. Il controllo in uscita con i dispositivi di cui all'articolo 201, comma 1-bis, lettera g), nel caso di divieti e limitazioni variabili nel tempo, può essere attivato solo in condizioni di regolare circolazione all'interno degli ambiti controllati e in ogni caso deve essere disattivato qualora eventi eccezionali e

straordinari determinino l'involontaria permanenza dei veicoli all'interno dei predetti ambiti a causa di imprevedibili rallentamenti dei flussi di traffico. Nel caso di controllo del tempo di permanenza si applica una tolleranza pari al 10 per cento del tempo di permanenza consentito »;

f) all'articolo 201:

1) al comma 1-*bis*, la lettera *g-bis*) è sostituita dalla seguente:

« *g-bis*) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, comma 3, 147, commi 2-*bis* e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera *d*), 167, 170, 171, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate od omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno. Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo nonché per l'accesso alle banche di dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada »;

2) il comma 1-*quinquies* è sostituito dal seguente:

« 1-*quinquies*. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate dal comma 1-*bis*, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate. In deroga a quanto previsto dal primo periodo, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere comunque utilizzate dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, per l'accertamento, mediante il raffronto con banche di dati esterne, di altre violazioni di cui al comma 1-*bis*, per le quali i dispositivi medesimi non sono stati specificamente approvati od omologati ma le cui immagini sono sufficienti ad accertare che il veicolo stava circolando in assenza dei requisiti per la circolazione previsti dal presente codice »;

3) dopo il comma 5-*bis* è aggiunto il seguente:

« 5-*ter*. Fermo restando quanto stabilito dai commi 1 e 1-*bis*, la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1, quando le violazioni previste dagli articoli 175, commi 2, 7, lettera *a*), e 9, e 176, commi 1, 2, lettere *a*) e *b*), 7, 9, 10, 11 e 17, commesse sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, in corrispondenza di imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico o stazioni di esazione del pedaggio, sono accertate dagli organi di polizia stradale attraverso la semplice visione delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza che sono installati lungo le strade stesse. In tali casi, l'accertamento deve essere effettuato direttamente nel momento in cui la violazione viene ripresa dagli impianti di videosorveglianza, con l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data e orario certificati in modo contestuale dall'operatore di polizia, oppure deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle ventiquattro ore precedenti al momento dell'accertamento, quando l'orario di effettivo funzionamento è certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, sono determinate le modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate, che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia eventualmente presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale, al fine di consentire la contestazione della violazione, ove possibile. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede alla notificazione degli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Ai dispositivi di videosorveglianza previsti dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45 ».

2. All'articolo 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2.1. Ai sensi dell'articolo 193 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'accertamento della circolazione su strada di veicoli non coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, l'elenco di cui al comma 2 del presente articolo è aggiornato in modo che i dati dei veicoli immatricolati e privi di assicurazione, di proprietà di soggetti residenti nel territorio comunale, registrati nella banca dati della Direzione generale della motorizzazione, l'accesso alla quale è disciplinato dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634, siano accessibili ai comuni e ai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, del citato codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 ».

Art. 11.

*(Accertamento delle violazioni della velocità nella navigazione)*

1. In considerazione dell'esigenza della salvaguardia di Venezia e della sua laguna, per l'accertamento dell'inosservanza dei limiti di velocità nelle vie d'acqua di cui all'articolo 1 della legge 5 marzo 1963, n. 366, possono essere utilizzate, anche per la determinazione della velocità media su tratti determinati, apparecchiature di rilevamento approvate od omologate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o da idoneo ente dallo stesso vigilato.

2. In via sperimentale, nelle more della conclusione della procedura di approvazione od omologazione, per un periodo di ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, possono essere utilizzate apparecchiature di rilevamento della velocità di navigazione, previa istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti corredata di una relazione tecnica e delle certificazioni di enti riconosciuti o di laboratori autorizzati, attestanti le prove alle quali le apparecchiature sono state sottoposte, nonché di ogni altro elemento idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza delle stesse.

3. Al valore della velocità rilevato mediante le apparecchiature di cui ai commi 1 e 2 si applica una riduzione pari al 10 per cento con un minimo di 2 chilometri orari, che comprende anche la tolleranza strumentale.

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

5. Al fine dell'accertamento e della contestazione delle violazioni di cui al presente articolo e dell'irrogazione delle relative sanzioni si applicano le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'utilizzo delle apparecchiature di cui ai commi 1 e 2 è reso noto al pubblico esclusivamente mediante previsione nei provvedimenti che fissano i limiti di velocità.

Art. 12.

*(Campagne di richiamo)*

1. Dopo l'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« Art. 80-bis. - *(Campagne di richiamo di sicurezza)* - 1. I costruttori dei veicoli, in conformità agli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, garantiscono l'immediata adozione di adeguate misure correttive e di informazione in relazione alla totalità dei veicoli di categoria M, N e O che hanno immesso sul mercato o hanno immatricolato o che sono entrati in circolazione nel territorio nazionale o dell'Unione europea, per i quali sia stata valutata la presenza di un rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone. Le misure correttive devono garantire che il veicolo non presenti più tale rischio; i costruttori devono altresì svolgere una puntuale e diligente attività di informazione dei proprietari o utilizzatori dei veicoli interessati, quali risultanti dall'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226, commi 5 e seguenti.

2. Il costruttore che, avendo provveduto agli adempimenti di cui al comma 1, dopo ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo per l'adozione di misure correttive, riscontri che ad un veicolo non siano stati ancora apportati i necessari adeguamenti ha l'obbligo di inserire i relativi dati



nell'elenco telematico, istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e di provvedere al suo aggiornamento.

3. Salvo che il fatto costituisca reato, il costruttore che omette di adottare le misure correttive di informazione e di inserimento e aggiornamento dei dati nell'elenco telematico prescritte ai sensi dei commi 1 e 2 è soggetto, per ciascuna misura non adottata, alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 60.000.

4. Con provvedimento della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono disciplinate le modalità di accesso all'elenco telematico di cui al comma 2 da parte degli operatori autorizzati e di consultazione da parte degli organi di polizia e degli utenti.

5. Chiunque circola con un veicolo presente nell'elenco telematico di cui al comma 2 è soggetto alla disciplina sanzionatoria di cui all'articolo 80, comma 14 ».

Art. 13.

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

1. All'articolo 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Le operazioni di cui ai numeri 1), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12) della tabella 3 allegata alla presente legge possono essere effettuate, a richiesta degli interessati, presso le sedi da essi predisposte, con spese interamente a loro carico. Al personale incaricato delle operazioni di cui al presente comma, con funzione di titolare dell'attività, sono corrisposti i seguenti importi onnicomprensivi:

a) euro 350 lordi per ogni giornata completa di operazioni, comprensiva delle sedute antimeridiana e pomeridiana;

b) euro 175 lordi per ogni giornata di operazioni, svolta in singola seduta antimeridiana o pomeridiana;

c) euro 100 a titolo di rimborso forfetario delle spese di trasferta per ogni giornata o frazione di giornata di attività, ivi compreso il rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato »;

b) dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. Al personale eventualmente incaricato dell'esecuzione di funzioni ausiliarie e di supporto al titolare dell'attività, con conseguente incremento del numero delle operazioni compiute in ogni giornata completa o singola seduta antimeridiana o pomeridiana, è corrisposto il 40 per cento degli importi di cui al comma 1, lettere a) e b), nonché il rimborso delle spese di cui al comma 1, lettera c).

1-ter. Qualora le operazioni siano eseguite in orario di servizio antimeridiano, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, è corrisposta la sola quota riferita al rimborso forfetario delle spese di trasferta di cui al comma 1, lettera c). Nel caso in cui le operazioni siano eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, è corrisposta la quota di cui al comma 1, lettera c), riferita al rimborso forfetario delle spese di trasferta, oltre al 50 per cento della quota di competenza di cui ai commi 1, lettera b), e 1-bis.

1-quater. Gli oneri derivanti dalla remunerazione delle attività di cui ai commi 1-bis e 1-ter sono posti interamente a carico dei soggetti richiedenti.

1-quinquies. Le disposizioni di cui ai commi 1, 1-bis e 1-ter si applicano anche all'esercizio delle attività ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1-sexies. Gli oneri derivanti dalla remunerazione delle attività di cui al comma 1-quinquies sono posti interamente a carico dei soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza »;

c) i commi 2, 3, 4 e 5 sono abrogati.

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le organizzazioni sindacali, con l'obiettivo di massimizzare il livello del servizio reso all'utenza, è disciplinato il numero delle operazioni che compongono ogni giornata completa od ogni seduta antimeridiana o pomeridiana.

3. All'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il comma 10 è sostituito dal seguente:

« 10. Il Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I predetti controlli sono effettuati da personale del medesimo Dipartimento, abilitato all'esecuzione delle operazioni di revisione sui veicoli ai sensi dell'articolo 81 del presente codice e remunerato ai sensi dell'articolo 19, comma 1-*quinquies*, della legge 1° dicembre 1986, n. 870. A tal fine, con il decreto di cui al comma 12 del presente articolo sono altresì determinati gli importi, a carico delle officine, che affluiscono all'apposito capitolo di pertinenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La mancata corresponsione di tali importi comporta l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 15 ».

4. Fatto salvo quanto disposto dall'articolo 80, comma 10, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 3 del presente articolo, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati gli importi dovuti dai soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza ai sensi dell'articolo 19, comma 1-*sexies*, della legge 1° dicembre 1986, n. 870, introdotto dal comma 1 del presente articolo, e le relative modalità di versamento all'entrata del bilancio dello Stato ai fini della successiva riassegnazione ai pertinenti capitoli di spesa.

5. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano a decorrere dal giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto previsto dal comma 2.

6. Alla tabella III.1 (Art. 242 - Accertamenti tecnici) allegata al titolo III del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, nella colonna: « Accertamenti consentiti », le parole: « Lettere *d*), *e*) », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « Lettere *c*), *d*), *e*) ».

## TITOLO II

### MICROMOBILITÀ

#### Capo I

#### DEI VEICOLI DESTINATI ALLA MICROMOBILITÀ ELETTRICA

##### Art. 14.

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

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 75, la lettera *a)* è sostituita dalla seguente:

« *a)* le caratteristiche tecnico-costruttive definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti »;

*b)* al comma 75-*ter*, lettera *c)*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , imponendo al gestore del servizio l'installazione obbligatoria di sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei monopattini al di fuori di tali aree »;

*c)* al comma 75-*quater* è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « È altresì vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi del contrassegno di cui al comma 75-*vicies quater*, con contrassegno non visibile, alterato o contraffatto ovvero privi della copertura assicurativa di cui al comma 75-*vicies quinquies* »;

*d)* al comma 75-*quinquies*, le parole: « 75-*vicies ter* » sono sostituite dalle seguenti: « 75-*vicies quinquies* »;

*e)* al comma 75-*novies*, le parole: « I conducenti di età inferiore a diciotto anni » sono sostituite dalle seguenti: « I conducenti dei monopattini »;

f) al comma 75-undecies, terzo periodo, le parole: « , salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile » sono soppresse;

g) il comma 75-terdecies è sostituito dal seguente:

« 75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h »;

h) il comma 75-quinquiesdecies è sostituito dal seguente:

« 75-quinquiesdecies. È vietata la sosta dei monopattini sul marciapiede. I comuni, a condizione che il marciapiede, per dimensione e caratteristiche, lo consenta, possono individuare con ordinanza aree di sosta riservate ai monopattini anche sul marciapiede, purché nella parte rimanente dello stesso sia assicurata la regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità. Tale utilizzo deve essere indicato con la prescritta segnaletica verticale e orizzontale. Le aree di sosta riservate ai monopattini possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati ai velocipedisti, ai ciclomotori e ai motoveicoli »;

i) il comma 75-undevicies è sostituito dal seguente:

« 75-undevicies. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 ovvero con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Chiunque circola con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-quater, secondo periodo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400. La sanzione di cui al secondo periodo si applica anche in caso di circolazione con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica per il quale non è stata comunicata la variazione di residenza o di sede del proprietario ai sensi del comma 75-vicies quater »;

l) al comma 75-vicies bis, le parole: « di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-vicies semel » sono sostituite dalle seguenti: « di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-vicies quinquies »;

m) dopo il comma 75-vicies ter sono inseriti i seguenti:

« 75-vicies quater. I proprietari dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica hanno l'obbligo di chiedere il rilascio di apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato secondo le modalità previste con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce altresì il prezzo di vendita dei contrassegni, da versare all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione alla spesa, da destinare a compensazione del costo di produzione con una quota di maggiorazione da utilizzare esclusivamente per le attività previste dall'articolo 208, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. I criteri e le modalità per la stampa e la vendita dei contrassegni nonché i criteri di formazione delle specifiche combinazioni alfanumeriche sono stabiliti dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministero dell'interno, al fine di assicurare la tutela degli interessi dell'ordine pubblico. La specifica combinazione alfanumerica univoca da stampare sul supporto è generata dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite un applicativo informatico dedicato. L'archivio nazionale dei veicoli, di cui all'articolo 225, comma 1, lettera b), del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, tiene nota della combinazione alfanumerica rilasciata e dei dati anagrafici del proprietario del monopattino a questa associato. Salvo che il fatto costituisca reato, a chiunque abusivamente produce o distribuisce i contrassegni di cui al presente comma si applicano le sanzioni previste dall'articolo 101, commi 5 e 6, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. Il contrassegno deve essere esposto in modo visibile. Il proprietario ha l'obbligo di comunicare il cambiamento della residenza o della sede secondo le disposizioni dell'articolo 97, comma 3-bis, del citato codice di cui al decreto legislativo n.

285 del 1992, in quanto compatibili.

*75-vicies quinquies.* I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono essere posti in circolazione se non sono coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile. Si applicano le disposizioni del titolo X del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 ».

2. Chiunque circola con un dispositivo di micromobilità elettrica, diverso dai monopattini, avente caratteristiche tecniche e costruttive non conformi a quelle definite con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione di cui al medesimo decreto, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo, ai sensi del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il dispositivo ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.

Capo II

DELLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE

Art. 15.

*(Modifiche alla disciplina della ciclabilità)*

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 3, la lettera E-*bis* è sostituita dalla seguente:

« E-*bis* - Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi »;

b) all'articolo 3, comma 1:

1) il numero 7-*bis*) è abrogato;

2) il numero 12-*bis*) è sostituito dal seguente:

« 12-*bis*) Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile »;

3) il numero 12-*ter*) è sostituito dal seguente:

« 12-*ter*) Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane idonea alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all'unica direzione consentita a tutti i veicoli »;

4) al numero 53-*bis*), dopo la parola: « ciclisti » sono inserite le seguenti: « , conducenti di ciclomotori e di motocicli »;

5) dopo il numero 54) è inserito il seguente:

« 54-*bis*) Zona ciclabile: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione con priorità per i velocipedi, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine »;

6) dopo il numero 55) è inserito il seguente:

« 55-*bis*) Zona di attestamento ciclabile: tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinato all'accumulo e alla manovra dei velocipedi in attesa di via libera »;

c) all'articolo 7:

1) al comma 1:

1.1) alla lettera i), dopo le parole: « riservare strade » sono inserite le seguenti: « o singole corsie »;

1.2) la lettera i-*bis*) è sostituita dalla seguente:

« i-*bis*) consentire su determinate strade a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile

l'inserimento di piste ciclabili »;

1.3) la lettera *i-ter*) è abrogata;

1.4) è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *i-quater*) istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile »;

2) dopo il comma 11-*bis* è inserito il seguente:

« 11-*ter*. I comuni provvedono a delimitare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h »;

d) all'articolo 40, dopo il comma 5 è inserito il seguente:

« 5-*bis*. Nella zona di attestamento ciclabile, la prima striscia trasversale continua, nel senso di marcia, indica il limite prima del quale i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l'obbligo di fermarsi mentre la seconda striscia indica il limite per i soli velocipedi, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche »;

e) all'articolo 68, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. I dispositivi di segnalazione di cui al comma 1, lettera *c*), devono essere presenti e funzionanti secondo quanto previsto dall'articolo 152, comma 1 »;

f) all'articolo 143, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-*bis*. La disposizione del comma 2 non si applica ai velocipedi nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui i velocipedi possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata. Nelle corsie ciclabili i velocipedi devono occupare la parte più esterna della corsia »;

g) all'articolo 145:

1) il comma 4-*bis* è sostituito dal seguente:

« 4-*bis*. Nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione, nel rispetto delle regole generali della precedenza, devono prestare particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti »;

2) il comma 4-*ter* è sostituito dal seguente:

« 4-*ter*. I conducenti dei veicoli a motore devono dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua »;

h) all'articolo 148, il comma 9-*bis* è sostituito dal seguente:

« 9-*bis*. Il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con adeguato distanziamento laterale in funzione della velocità rispettiva e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, mantenendo, ove le condizioni della strada lo consentano, la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo »;

i) all'articolo 150, il comma 2-*bis* è abrogato;

l) all'articolo 153, comma 1, primo periodo, le parole: « a motore » sono soppresse;

m) all'articolo 154:

1) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ; dette segnalazioni non devono essere effettuate nella zona di attestamento ciclabile »;

2) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-*bis*. Ai conducenti di velocipedi è consentito cambiare direzione all'interno della zona di attestamento ciclabile per compiere le manovre consentite, nella sola fase di rosso semaforico »;

n) all'articolo 182:

- 1) al comma 1-*bis* sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili »;
  - 2) il comma 9-*ter* è abrogato;
  - o) all'articolo 208, comma 4, lettera c), le parole: « e ciclisti » sono sostituite dalle seguenti: « , ciclisti e conducenti di ciclomotori e di motocicli ».
2. Le condizioni per la realizzazione della corsia ciclabile di cui all'articolo 3, comma 1, numero 12-*bis*), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, nonché la relativa segnaletica, in ambito sia urbano sia extraurbano, sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Art. 16.

*(Circolazione dei motocicli su autostrade e strade extraurbane principali)*

1. All'articolo 175 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2 è inserito il seguente:
- « 2-*bis*. In deroga a quanto previsto dal comma 2, lettera a), sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1 è consentita la circolazione dei motocicli di cilindrata non inferiore a 120 centimetri cubici se a motore termico ovvero di potenza non inferiore a 6 kW se a motore elettrico solo se condotti da un soggetto maggiorenne ».

TITOLO III

DEI SEGNALI E DELLE REGOLE DI COMPORTAMENTO IN CASI PARTICOLARI

Capo I

DEI PASSAGGI A LIVELLO

Art. 17.

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

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:
- a) all'articolo 25, dopo il comma 1-*quinqüies* è inserito il seguente:  
« 1-*sexies*. Nel caso in cui l'attraversamento comporti un'altezza libera inferiore a quella minima prevista dalle norme per le costruzioni, il segnalamento, realizzato secondo le modalità previste dal regolamento, deve essere definito con apposita convenzione tra gli enti proprietari delle infrastrutture interessate dall'attraversamento stesso »;
  - b) all'articolo 40, comma 5, le parole: « o il segnale di "passaggio a livello" » sono soppresse e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « nonché in corrispondenza dei passaggi a livello dotati di dispositivi luminosi o del segnale "fermarsi e dare precedenza" »;
  - c) all'articolo 44, dopo il comma 2 è inserito il seguente:  
« 2-*bis*. In corrispondenza dei passaggi a livello sprovvisti di barriere o semibarriere può essere collocato, sulla destra della strada, a cura e spese del gestore della ferrovia, un dispositivo luminoso a due luci rosse lampeggianti alternativamente, che entra in funzione, integrato da un dispositivo di segnalazione acustica, per avvertire in tempo utile del passaggio del treno. L'installazione di tali dispositivi è obbligatoria in caso di visibilità insufficiente »;
  - d) all'articolo 145, comma 7, le parole: « ferroviarie o » sono soppresse;
  - e) all'articolo 147:
    - 1) il comma 2 è sostituito dal seguente:  
« 2. Prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere o semibarriere e senza i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44, gli utenti della strada:
      - a) nei casi in cui la segnaletica indichi il solo obbligo di dare la precedenza, devono assicurarsi che

nessun treno sia in vista e, in caso affermativo, attraversare rapidamente il passaggio a livello; in caso contrario devono fermarsi, prima della linea di arresto discontinua, senza impegnare il passaggio a livello e riprendere la marcia dopo il passaggio del treno;

b) nei casi in cui la segnaletica indichi l'obbligo di fermarsi e dare la precedenza, devono fermarsi, in ogni caso, prima della linea di arresto continua e attraversare rapidamente il passaggio a livello solo nel caso in cui non vi sia alcun treno in vista »;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. Nel caso di passaggi a livello senza barriere o semibarriere dotati dei dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44, gli utenti della strada devono fermarsi prima della linea di arresto continua qualora tali dispositivi siano in funzione »;

3) il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Gli utenti della strada non devono impegnare o attraversare un passaggio a livello protetto con barriere o semibarriere quando:

a) le barriere o le semibarriere siano chiuse o in movimento di chiusura;

b) le barriere o le semibarriere siano in movimento di apertura;

c) siano in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44;

d) siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo »;

4) al comma 3-bis, le parole: « dal comma 3 » sono sostituite dalle seguenti: « dai commi 2-bis e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa, » e le parole: « conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento » sono sostituite dalle seguenti: « approvati od omologati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti »;

5) dopo il comma 3-bis è inserito il seguente:

« 3-ter. L'accertamento delle violazioni delle disposizioni di cui ai commi 2-bis e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa, può essere effettuato dopo almeno tre secondi dall'entrata in funzione dei medesimi dispositivi »;

6) al comma 4, dopo le parole: « Gli utenti della strada » sono inserite le seguenti: « non devono impegnare un passaggio a livello quando non hanno la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'attraversamento e, in ogni caso, », dopo le parole: « arresto forzato del veicolo » sono inserite le seguenti: « o di intrappolamento tra le barriere, » e dopo le parole: « portarlo fuori dei binari » sono inserite le seguenti: « , eventualmente anche abbattendo le barriere, »;

7) il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. Chiunque, in violazione delle disposizioni dei commi 2, 2-bis e 3, lettere a), c) e d), impegna o attraversa un passaggio a livello con o senza barriere o semibarriere è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. La medesima sanzione si applica in caso di violazione delle disposizioni del comma 4, primo periodo. Chiunque, in violazione delle disposizioni del comma 3, lettera b), impegna o attraversa un passaggio a livello con barriere o semibarriere è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344 »;

8) al comma 6, dopo le parole: « in una violazione di cui al comma 5 » sono inserite le seguenti: « , primo e secondo periodo, »;

9) il comma 6-bis è sostituito dal seguente:

« 6-bis. L'installazione dei dispositivi di cui al comma 3-bis è consentita anche al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, a sue spese, previa convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada ».

2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Gli enti gestori provvedono a tali adempimenti nell'ambito delle risorse ordinariamente finalizzate alla manutenzione.

Art. 18.

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

1. All'articolo 41, comma 5, alinea, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il primo periodo è sostituito dal seguente: « Al fine di agevolare la mobilità delle persone con disabilità visiva, gli attraversamenti pedonali semaforizzati possono essere dotati di segnalazioni acustiche di indicazione dello stato di accensione delle luci nonché di guide tattili a pavimento idonee all'individuazione dei pali di sostegno delle lanterne semaforiche ».

Art. 19.

*(Disposizioni in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie)*

1. All'articolo 13, comma 17-bis, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Nelle more dell'adozione del decreto di cui al primo periodo, in caso di incidente, i gestori assicurano, con oneri a proprio carico, l'accessibilità in sicurezza delle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri alle squadre di soccorso e ai vigili del fuoco, mediante la predisposizione di attrezzature, mezzi e dotazioni specialistiche idonei. A tal fine, sulla base dell'analisi e della ricognizione delle specifiche situazioni territoriali, i gestori predispongono, nell'ambito delle risorse disponibili per la gestione e la manutenzione della rete, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in collaborazione con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, il programma annuale recante le modalità operative di accesso in sicurezza delle squadre di soccorso e dei vigili del fuoco. Di tale programma i gestori informano annualmente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ».

Capo II

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

Art. 20.

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

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 43:

1) al comma 5, dopo le parole: « o con la sicurezza della circolazione » sono inserite le seguenti: « o con la protezione degli operatori stradali »;

2) dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

« 5-bis. Sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o da altri eventi imprevedibili, il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare può avvenire anche mediante l'impiego di veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma 3-bis del medesimo articolo 12.

5-ter. I veicoli di cui al comma 5-bis, impiegati nelle attività di cui al medesimo comma, devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante unitamente a un pannello rettangolare recante la scritta: "auto di sicurezza - safety car". Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, d'intesa con il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nei casi di cui al comma 5-bis nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi »;

b) all'articolo 177:



1) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-bis. Nelle situazioni di cui all'articolo 43, comma 5-bis, è vietato il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare di cui al medesimo comma 5-bis. Nelle medesime situazioni di cui al primo periodo, i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo di cui all'articolo 151, comma 1, lettera f), e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1, 2, 3 e 3-bis, impiegati nella procedura di cui all'articolo 43, comma 5-bis »;

2) dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

« 5-bis. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 a euro 665. Alle violazioni di cui al presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Se le violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la durata della sospensione è da tre a sei mesi ».

Art. 21.

*(Uso dei pannelli a messaggio variabile con valore prescrittivo)*

1. All'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 19 sono aggiunti i seguenti:

« 19-bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificarne il momento di accensione o spegnimento e il regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario e il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3, che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicati le modalità e i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione e spegnimento degli stessi.

19-ter. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari o ambiti a essa correlati. Tali indicazioni sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme uguali a quelle dei corrispondenti segnali verticali. Nei comuni classificati a vocazione turistica le informazioni fornite attraverso i segnali a messaggio variabile possono prevedere anche l'impiego alternato di lingue straniere.

19-quater. Dall'attuazione di quanto previsto dai commi 19-bis e 19-ter non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Gli enti interessati provvedono agli adempimenti ivi previsti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente ».

Art. 22.

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

1. Al fine di contrastare il rischio della circolazione contromano, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definiti le caratteristiche, le modalità e i tempi di attuazione della segnaletica obbligatoria da installare, nelle strade a doppia carreggiata, nei punti di possibile imbocco contromano.

2. All'articolo 143, comma 12, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Qualora dalla circolazione contromano di un veicolo ai sensi del presente comma derivi un incidente con morte o lesioni personali gravi o gravissime, è sempre disposta la confisca del predetto veicolo ».

3. All'articolo 176, comma 9, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto,

in fine, il seguente periodo: « Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui all'articolo 148, comma 14, qualunque sia il numero di corsie per carreggiata e salva diversa segnalazione, ai conducenti di veicoli per cui vale il predetto divieto è fatto obbligo di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata ».

4. All'articolo 20, comma 1, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « o pregiudizio della sicurezza stradale ».

#### TITOLO IV

### DELLA SOSTA, DELLA CIRCOLAZIONE IN CASI PARTICOLARI E DELLE STRADE

#### Capo I

### DELLA DISCIPLINA E DELLA TARIFFAZIONE DELLA SOSTA

#### Art. 23.

*(Modifiche al codice della strada in materia di disciplina della sosta)*

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 7:

1) al comma 1:

1.1) alla lettera d), numero 4), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « o alla ricarica di tali veicoli »;

1.2) alla lettera d), il numero 5) è sostituito dal seguente:

« 5) dei veicoli, per la salita e la discesa dei passeggeri o per il carico e lo scarico delle cose, in prossimità di stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, capilinea del trasporto pubblico e altri luoghi di interscambio o di attrazione di flussi rilevanti »;

1.3) la lettera f) è sostituita dalla seguente:

« f) stabilire, previa deliberazione della giunta, fasce di sosta laterale e parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma di denaro; con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuati le modalità di riscossione del pagamento e, in particolare, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo della durata della sosta, le categorie dei veicoli esentati nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i limiti massimi delle tariffe »;

1.4) alla lettera g), la parola: « cose » è sostituita dalla seguente: « merci »;

2) il comma 5 è abrogato;

3) al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Tali aree sono considerate ad uso pubblico nel caso in cui l'accesso sia indiscriminato, ancorché subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili »;

4) al comma 8, dopo il primo periodo è inserito il seguente: « Il comune individua con motivata determinazione la quota di aree destinate al parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento, anche con limitazione temporale della durata del parcheggio »;

b) all'articolo 42, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Sono altresì segnali complementari i dispositivi e gli interventi sull'infrastruttura stradale che comunque contengono un elemento di segnalamento, destinati a impedire la sosta, a moderare il traffico o a rallentare la velocità dei veicoli »;

c) all'articolo 188, il comma 3-bis è sostituito dal seguente:

« 3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, fermi restando gli stalli ad essi riservati, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento ».

2. Con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 188, comma 3-*bis*, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 1, lettera *c*), del presente articolo, resta fermo quanto previsto dall'articolo 1, comma 1-*ter*, secondo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

Art. 24.

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

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 7:

1) al comma 14 sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria indicata nel primo periodo è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Nel caso di violazione per superamento dei limiti temporali di sosta consentiti ai sensi dell'articolo 157, comma 6, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 26 a euro 102. Qualora la violazione di cui al quarto periodo si protragga nel tempo, la sanzione è calcolata moltiplicando gli importi stabiliti dal quarto periodo per il numero intero dei periodi di tempo massimo consentito compresi nel tempo intercorso dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento, comunque fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi stabiliti dal quarto periodo »;

2) dopo il comma 14 sono inseriti i seguenti:

« 14-*bis*. La sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, si applica anche in caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9, consistente nel mancato pagamento dell'intera somma prevista. Al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, in tali casi, la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, è maggiorata di una somma corrispondente alla tariffa dell'intero periodo tariffato per il giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. La sanzione e la relativa maggiorazione per il recupero della tariffa si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione.

14-*ter*. Nel caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9 per insufficiente pagamento della somma prevista, alla sanzione di cui al comma 14, primo periodo, si applica la seguente disciplina:

a) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, non si applica alcuna sanzione;

b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento;

c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo.

14-*quater*. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati al comma 14-*ter*, lettere *b*) e *c*), le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente alla tariffa non corrisposta. Le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione »;

3) il comma 15 è sostituito dal seguente:

« 15. Le sanzioni di cui al comma 14, primo periodo, si applicano anche in caso di violazione della sosta tariffata di cui al comma 1, lettera *f*). In tali casi, al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, quando la violazione consiste nel mancato pagamento dell'intera somma prevista, la sanzione di cui al comma 14, primo periodo, è maggiorata di un importo pari alla tariffa corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Fuori dei casi di cui al primo e al secondo periodo, quando la violazione della sosta tariffata consiste nel pagamento insufficiente, si applica la seguente disciplina:

- a) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, non si applica alcuna sanzione;
- b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento;
- c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo »;

4) dopo il comma 15 è inserito il seguente:

« 15.1. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati dal comma 15, lettere b) e c), le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Quando la sosta senza pagamento o con pagamento insufficiente si protragga oltre le ore 24 del giorno dell'accertamento, le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione. Nei casi in cui la sosta tariffata sia anche limitata nella durata massima, si applicano le sanzioni di cui al comma 14, quarto periodo, secondo le disposizioni e nei modi indicati nel quinto periodo del medesimo comma »;

b) all'articolo 158:

1) il comma 4-bis è sostituito dal seguente:

« 4-bis. Chiunque viola le disposizioni del comma 2, lettera g), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 165 a euro 660 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 330 a euro 990 per i restanti veicoli »;

2) il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. Chiunque viola le disposizioni del comma 1, lettere a), b), c), d), e), g), h), h-bis) e h-ter), e del comma 2, lettera i), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 87 a euro 344 per i restanti veicoli »;

3) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

« 5-bis. Chiunque viola le disposizioni del comma 1, lettera f), e del comma 2, lettere d) e h), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 a euro 660 per i restanti veicoli ».

Art. 25.

*(Modifiche al codice della strada in materia di circolazione fuori dei centri abitati)*

1. All'articolo 6 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1-quinquies è inserito il seguente:

« 1-sexies. Per straordinarie e motivate esigenze connesse alla tutela di particolari ambiti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO, comunque per periodi non superiori a cinque mesi all'anno, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, per quanto di competenza, possono istituire zone a traffico limitato territoriali. Le disposizioni di cui al primo periodo non si applicano alle strade di tipo A e B di cui all'articolo 2 eventualmente ricadenti nelle zone a traffico limitato territoriali, né alle strade o zone in ambito urbano qualora per esse sia adottata una disciplina più restrittiva ai sensi dell'articolo 7. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano definiscono la perimetrazione e i criteri delle zone a traffico limitato territoriali, verificando che l'istituzione della zona a traffico limitato assicuri adeguate condizioni di circolazione e di sicurezza stradale anche sulla rete viaria esterna alle predette zone. La proposta di istituzione della zona a traffico limitato è adottata sentiti il prefetto o i prefetti competenti per territorio, limitatamente agli aspetti riguardanti la sicurezza della circolazione stradale. Gli enti proprietari delle strade interessate provvedono all'apposizione della relativa segnaletica e al controllo del rispetto dei divieti e delle limitazioni. L'apposizione della

segnaletica non è necessaria nel caso in cui il perimetro della zona a traffico limitato territoriale coincida con i confini di una o più regioni, province o comuni, a condizione che di tale divieto sia data comunicazione con tutti i mezzi di informazione disponibili, con un preavviso di almeno tre mesi rispetto alla data di entrata in vigore, e che i siti *internet* istituzionali degli enti interessati diano informazioni sulla durata del divieto per l'intero periodo. Il controllo della circolazione in tali zone può essere effettuato mediante i sistemi di controllo automatico degli accessi, di cui all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera *g*) »;

*b*) il comma 8 è sostituito dal seguente:

« 8. Le autorità che hanno disposto la sospensione o la limitazione della circolazione di cui ai commi 1, 1-*sexies* e 4, lettere *a*) e *b*), possono accordare, per esigenze gravi e indifferibili o per accertate necessità, deroghe o permessi, subordinati a speciali condizioni e cautele. L'accesso alle zone a traffico limitato per le categorie autorizzate non può in ogni caso essere a titolo oneroso. Per la gestione di eventuali deroghe ai divieti e alle limitazioni possono essere utilizzati dispositivi telematici installati sui veicoli, le cui caratteristiche sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 »;

*c*) dopo il comma 12 è inserito il seguente:

« 12-*bis*. Chiunque non ottempera ai provvedimenti di sospensione adottati ai sensi del comma 1-*sexies* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344 ».

Art. 26.

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

1. All'articolo 27, sesto comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per le sanzioni amministrative per violazione delle disposizioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la maggiorazione non può comunque essere superiore ai tre quinti dell'importo della sanzione ».

Capo II

DELLA CIRCOLAZIONE IN CASI PARTICOLARI E DELLE STRADE

Art. 27.

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

1. All'articolo 7 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a*) al comma 1, la lettera *b*) è sostituita dalla seguente:

« *b*) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli nei casi in cui risulti necessario, congiuntamente, nel rispetto dei criteri di proporzionalità e adeguatezza, ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio culturale, tenuto conto, comunque, delle esigenze di mobilità e di tutela della produzione. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuati le tipologie dei comuni che possono avvalersi della facoltà di cui alla presente lettera, le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni, i parametri di qualità dell'aria ai quali è subordinata l'attivazione delle limitazioni consentite dalla presente disposizione nonché i livelli minimi di servizio pubblico da assicurare comunque nelle aree oggetto delle citate limitazioni »;

*b*) dopo il comma 10 è inserito il seguente:

« 10-*bis*. In deroga a quanto previsto dal comma 10, i comuni, qualora si renda necessario disporre divieti o limitazioni alla circolazione con carattere di urgenza, anche in riferimento alla facoltà di cui al comma 1, lettera *b*), in determinati ambiti stradali coincidenti con zone già istituite o con l'intero

centro abitato, comunicano l'entrata in vigore del divieto o della limitazione con almeno ventiquattro ore di preavviso attraverso i mezzi di informazione disponibili ».

2. All'articolo 16 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« *I-bis*. Le disposizioni di cui al comma 1 possono essere derogate per le sedi stradali ubicate su ponti, su viadotti o in gallerie, ovvero in presenza di particolari circostanze o di condizioni orografiche. Tali deroghe, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieto, sono disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ».

Art. 28.

*(Modifica al codice della strada in materia di regolamentazione della circolazione in ambito portuale)*

1. All'articolo 6, comma 7, primo periodo, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: « capo di circondario » sono inserite le seguenti: « o al Presidente dell'Autorità di sistema portuale, ove istituita ».

Art. 29.

*(Modifica al codice della strada in materia di circolazione di macchine agricole)*

1. All'articolo 57, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il primo periodo è sostituito dal seguente: « Le macchine agricole sono macchine a ruote o a cingoli destinate a essere impiegate nelle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e nelle attività di gestione forestale e possono, in quanto veicoli, circolare su strada: *a)* per il proprio trasferimento; *b)* per il trasporto, per conto delle aziende agricole e forestali, di prodotti, sostanze di uso agrario e attrezzature destinate all'esecuzione delle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e delle attività di gestione forestale; *c)* per il trasporto di addetti alle lavorazioni nonché, nell'ambito delle attività dirette alla fornitura di beni o servizi ai sensi dell'articolo 2135, terzo comma, del codice civile, per il trasporto di soggetti in visita presso le aziende agricole, interessati a conoscere il contesto ambientale e territoriale in cui si svolgono le attività dell'impresa agricola ».

Art. 30.

*(Locazione senza conducente)*

1. All'articolo 84 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* il comma *3-bis* è sostituito dal seguente:

« *3-bis*. L'impresa autorizzata all'esercizio dell'attività di trasporto di persone su strada può utilizzare autobus locati senza conducente sulla base di un contratto di locazione stipulato con un'impresa locatrice stabilita in uno Stato membro dell'Unione europea, a condizione che i suddetti veicoli risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro »;

*b)* al comma 4:

*1)* alla lettera *b-bis*), le parole: « i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, » sono soppresse;

*2)* dopo la lettera *b-bis*) è aggiunta la seguente:

« *b-ter*) i veicoli, aventi più di nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone ».

Art. 31.

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

1. In conformità alle disposizioni di cui all'articolo 13, comma 1, lettera *m*), del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, l'articolo 179, comma 1, primo periodo, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non si applica ai veicoli speciali adibiti al trasporto di denaro o di valori nel territorio nazionale.

Art. 32.

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

1. L'articolo 1, comma 2-ter, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, è sostituito dal seguente:

« 2-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate modalità agevolate di accesso dei veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'articolo 60 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, alle aree soggette alle limitazioni della circolazione di cui al comma 2 del presente articolo ».

Art. 33.

*(Modifica al codice della strada in materia di circolazione nelle isole minori)*

1. All'articolo 8, comma 1, primo periodo, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni » sono sostituite dalle seguenti: « il presidente della regione territorialmente competente, sentita la prefettura-ufficio territoriale del Governo ».

Art. 34.

*(Disposizioni in materia di rimorchi)*

1. All'articolo 56, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: « e trainabili da » sono inserite le seguenti: « motoveicoli di cui all'articolo 53 e da ».

TITOLO V

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

Art. 35.

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

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per rivedere e riordinare la legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale, recata dal codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, apportandovi le modifiche necessarie in conformità ai principi e criteri direttivi di cui ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo e introducendo le necessarie disposizioni di carattere transitorio. I decreti legislativi di cui al primo periodo sono adottati previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro della giustizia e con gli altri Ministri interessati, previo parere del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che sono resi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione di ciascuno schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Lo schema di ciascun decreto legislativo, corredato di un testo a fronte tra la normativa vigente e le modifiche ad essa apportate, è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano entro il termine di sessanta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Se il termine previsto per il parere scade nei quaranta giorni che precedono la scadenza del termine previsto al primo periodo o successivamente, quest'ultimo è prorogato di centoventi giorni. Il Governo, qualora non intenda conformarsi al parere parlamentare, trasmette nuovamente i testi alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le Commissioni competenti per materia e per i profili finanziari possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro venti giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine, il decreto legislativo può essere comunque emanato.

2. I decreti legislativi di cui al comma 1, che recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente

legge, sono improntati, secondo criteri di essenzialità, semplicità e chiarezza, ai seguenti principi di carattere generale:

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

3. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati con l'osservanza dei seguenti principi e criteri direttivi:

- a) riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di ordine e di coerenza, nonché coordinamento e armonizzazione delle stesse con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali, con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade, prevedendo altresì il conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea;
- b) revisione degli obiettivi e delle definizioni del codice della strada, al fine di promuovere, anche attraverso opportuni adeguamenti terminologici, una cultura della sicurezza stradale fondata sulla consapevolezza dei rischi derivanti dalla circolazione stradale e sull'esigenza di tutelare, in particolare, le categorie dei soggetti particolarmente vulnerabili e maggiormente esposti ai pericoli derivanti dalla circolazione stradale;
- c) armonizzazione delle disposizioni del codice della strada con la disciplina in materia di disabilità e revisione della disciplina della circolazione dei veicoli per uso di persone con disabilità, tenuto conto dell'evoluzione delle norme tecniche di settore, al fine di rimuovere gli ostacoli alla libertà di circolazione stradale degli utenti della strada con disabilità promuovendo, nel contempo, la massima tutela dei medesimi;
- d) delegificazione della disciplina riguardante le procedure e la normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti, con particolare riferimento alle materie indicate nel comma 4, con espressa indicazione delle norme generali che regolano la materia, che sono abrogate con effetto dall'entrata in vigore dei regolamenti adottati ai sensi del medesimo comma 4;
- e) revisione della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, ivi compreso quello relativo alle materie delegificate, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità, dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea;
- f) revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza, nonché individuazione dei casi che comportano l'applicazione di misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida previste dal codice della strada, adeguandolo alle sentenze della Corte costituzionale, della Corte di giustizia dell'Unione europea e alla giurisprudenza consolidata della



Corte di cassazione, in particolare prevedendo:

- 1) la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento;
- 2) l'aggravamento delle sanzioni per comportamenti particolarmente pericolosi e lesivi dell'incolumità individuale e della sicurezza stradale e dell'utenza vulnerabile della strada;
- 3) la dissuasività delle sanzioni, che sono commisurate alla situazione reddituale ed economica di chi ha commesso l'infrazione nonché alla potenza e al tipo di veicolo guidato;
- 4) l'armonizzazione delle disposizioni del codice della strada con la disciplina concernente gli illeciti penali e amministrativi di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che hanno effetti anche sulla sicurezza della circolazione stradale;
- 5) la revisione della disciplina in materia di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada, tenuto conto anche degli esiti delle relazioni predisposte dagli enti locali sulla destinazione dei proventi delle sanzioni derivanti dalla violazione dei limiti di velocità, al fine di assicurarne l'utilizzo prioritario per gli interventi destinati alla riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale;
- g) semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali, anche prevedendo una disciplina semplificata per eventuali atti di preavviso di accertamento e conseguenti pagamenti, al fine di ridurre gli oneri a carico dei cittadini e della pubblica amministrazione, assicurando una notificazione tempestiva, con particolare riferimento all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione;
- h) revisione della disciplina in materia di solidarietà delle obbligazioni di pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, con particolare riguardo alle ipotesi di noleggio di veicoli senza conducente, prevedendo procedure semplificate che tengano conto dei diversi interessi dei soggetti interessati, ferma restando, comunque, la necessità di assicurare il pagamento della sanzione, anche mediante la semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni;
- i) revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e ridefinizione organica della disciplina dei veicoli, comprendendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale, al fine di perseguire l'obiettivo della sicurezza della circolazione e di prevenire gli incidenti stradali, individuando sistemi di identificazione dei medesimi veicoli e rendendo obbligatorio l'uso di sistemi di protezione personale, tra cui l'obbligo di utilizzo del giubbotto riflettente salvavita;
- l) adozione di misure per la tutela dell'utenza vulnerabile della strada, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica, da attuare anche attraverso:
  - 1) la revisione delle regole che disciplinano le caratteristiche tecniche e la modalità di circolazione dei velocipedi, delle biciclette a pedalata assistita, dei cicli a propulsione e dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;
  - 2) la definizione di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali, anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui *guard rail* ove prevista, e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori dei veicoli a due ruote e dei dispositivi per la mobilità personale, secondo quanto previsto alla lettera t);
  - 3) la definizione delle norme di circolazione per veicoli atipici;
- m) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, con l'obiettivo della massima semplificazione delle procedure;
- n) riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari, compresi quelli autostradali, e delle condizioni di particolare necessità e urgenza connessi all'attivazione dei predetti servizi ausiliari;
- o) riordino della disciplina per l'uso, limitatamente all'espletamento dei servizi urgenti di istituto, dei

- dispositivi acustici supplementari di allarme e dei dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante;
- p) ricognizione delle attività pubbliche e private contemplate nel codice della strada e nel relativo regolamento, introducendo inoltre forme efficaci e sostenibili per i controlli di legalità e regolarità dell'esercizio e idonee sanzioni in caso di violazioni;
- q) revisione della disciplina generale delle modalità di sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità ovvero di donne in stato di gravidanza o di genitori con bambini di età inferiore a due anni, anche finalizzata alla riserva di adeguate aree dedicate;
- r) introduzione di disposizioni atte a favorire, anche in relazione all'evoluzione del progresso tecnologico, la diffusione e l'installazione di sistemi telematici ed elettronici, ivi compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori, ai fini della sicurezza della circolazione;
- s) previsione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete autostradale nel periodo invernale, in presenza di manifestazioni atmosferiche di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare, attribuendo, esclusivamente in tal caso, all'ente proprietario o al concessionario di autostrade la facoltà di imporre l'utilizzo di pneumatici invernali o, in alternativa, di appositi dispositivi supplementari di aderenza per gli pneumatici, ove non sia possibile garantire adeguate condizioni di sicurezza mediante il ricorso a soluzioni alternative;
- t) attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale vigenti, linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani, finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote, anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui *guard rail* ove prevista;
- u) semplificazione, con finalità di snellimento degli adempimenti richiesti all'utente, delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, l'installazione di dispositivi atti a migliorare la visibilità diretta degli utenti vulnerabili della strada dal posto di guida riducendo gli angoli morti e la sistemazione del carico sui veicoli, ivi comprese le strutture amovibili per il trasporto di bagagli, biciclette, sci e attrezzature sportive;
- v) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, nella prospettiva della riduzione degli adempimenti richiesti all'utente;
- z) miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità;
- aa) razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida dei veicoli, con semplificazione delle procedure e coordinamento delle competenze dei vari soggetti intervenienti, garantendo la tutela degli interessi coinvolti e in particolare della sicurezza individuale e collettiva, anche assicurando un'adeguata attività formativa, anche con l'ausilio di simulatori di guida e con riferimento, tra l'altro, all'attività di primo soccorso;
- bb) riordino e semplificazione della disciplina relativa alla conferma di validità della patente di guida per conducenti con disabilità, diabetici e affetti da patologie neurologiche;
- cc) riordino e semplificazione della composizione delle commissioni mediche locali, anche mediante l'eventuale svolgimento delle funzioni da parte di centri sanitari privati, purché già riconosciuti da enti pubblici e sottoposti al controllo del Ministero della salute;
- dd) determinazione del termine temporale minimo di permanenza nel territorio italiano dei veicoli immatricolati all'estero decorso il quale il proprietario del veicolo deve provvedere a stipulare un contratto di assicurazione adeguato in conformità all'ordinamento nazionale;
- ee) modifica della disciplina degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero, condotti sul territorio nazionale da soggetto avente residenza anagrafica in Italia non coincidente con l'intestatario del veicolo stesso, determinando l'arco temporale minimo di permanenza nel territorio italiano decorso il quale il proprietario del veicolo deve immatricolarlo in conformità

all'ordinamento nazionale.

4. Il Governo è autorizzato ad adottare, entro il termine di un anno dalla data di entrata in vigore dell'ultimo dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi di cui ai commi 2 e 3, uno o più regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per la modifica della disciplina prevista dal codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dal regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e dalle altre norme di settore vigenti, nelle seguenti materie:

- a) caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità, con introduzione di disposizioni volte a favorire il rilevamento delle violazioni delle prescrizioni in materia di circolazione dei veicoli a pieno carico e di trasporto di merci pericolose;
- b) disciplina della massa limite e della sagoma limite dei carichi sporgenti trasportati dai veicoli adibiti all'autotrasporto;
- c) aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme internazionali in materia, e organizzazione della circolazione;
- d) disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici;
- e) per le nuove installazioni delle lanterne semaforiche, previsione di una adeguata regolamentazione della durata minima della luce gialla semaforica, comprendente altresì l'apposizione di dispositivi per la visualizzazione del tempo residuo di accensione della luce;
- f) classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica del settore e di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione, con particolare riferimento alla circolazione stradale e autostradale nel periodo invernale in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità;
- g) introduzione e implementazione di dispositivi adeguati e tecnologicamente innovativi di segnalazione di emergenza stradale, al fine di salvaguardare la sicurezza degli utenti;
- h) introduzione e definizione, nella classificazione dei veicoli, dei veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e di persone;
- i) classificazione e utilizzazione dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, con particolare riferimento alle macchine agricole e operatrici, anche in relazione alla disciplina dell'Unione europea in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino, e disciplina della loro circolazione su strada, anche al fine di assicurare il coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente normativa dettata dall'ordinamento europeo in materia di macchine;
- l) procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici, e dei veicoli di interesse storico e collezionistico, di cancellazione dai pubblici registri dei veicoli soggetti a fermo amministrativo nonché di produzione delle targhe automobilistiche;
- m) riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e delle diramazioni e ogni forma di occupazione del suolo stradale;
- n) semplificazione e razionalizzazione della disciplina relativa alle autorizzazioni alla collocazione, sui veicoli, lungo le strade o in vista di esse, di mezzi pubblicitari, anche da parte delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale, con la previsione di congrui tempi di durata delle medesime e individuazione delle ipotesi nelle quali è possibile installare i predetti mezzi pubblicitari anche sui marciapiedi, nel rispetto delle esigenze di tutela della sicurezza della circolazione e di transito dei pedoni, anche a mobilità ridotta;
- o) disciplina dell'utilizzo di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive, per prevenire il danneggiamento o la perdita delle targhe originali;

- p) disciplina delle procedure di omologazione dei veicoli che tenga conto dell'innovazione nelle tecnologie del settore e delle ricerche nonché delle sperimentazioni nazionali e internazionali sui veicoli che adottano sistemi di guida automatizzata, al fine di valutare la possibilità che tali veicoli possano circolare e siano progressivamente introdotti sul mercato nazionale;
- q) disciplina del processo di trasformazione digitale esteso progressivamente a tutte le infrastrutture appartenenti al Sistema nazionale integrato dei trasporti, di cui all'allegato « Connettere l'Italia » al Documento di economia e finanza 2017, e ad altre infrastrutture di completamento, tenuto conto che tutte le infrastrutture stradali, anche in ambito urbano, e i servizi di cui alla Piattaforma C-ITS, istituita dalla Commissione europea, interagiscono sempre più con i veicoli ad elevato livello di automazione e connessione che le percorrono;
- r) adeguamento della disciplina attuativa della legge 1° ottobre 2018, n. 117, recante introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi, in modo da garantire la piena e completa efficacia dei dispositivi antiabbandono anche attraverso la progressiva integrazione degli stessi con l'autoveicolo;
- s) aggiornamento delle modalità di valutazione della funzione uditiva per il conseguimento e il rinnovo della patente di guida tramite l'introduzione di un meccanismo di controllo strumentale.

5. Le norme di legge che disciplinano le materie di cui al comma 4 sono abrogate con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al medesimo comma, che recano l'elenco delle norme abrogate.

6. Il Governo adotta, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, le disposizioni necessarie per coordinare il regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, con le modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti di cui al presente articolo.

7. Con uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite istruzioni tecniche attuative relative ai procedimenti amministrativi introdotti o modificati dai regolamenti di cui ai commi 4 e 6, in relazione alle modalità di semplificazione delle procedure e, previo parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, sono previste misure per realizzare la dematerializzazione della relativa documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

8. Entro tre anni dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, il Governo può adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive degli stessi, con le medesime procedure e nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi.

9. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo e dei decreti legislativi da esso previsti non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. In conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, qualora uno o più decreti legislativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i decreti stessi sono emanati solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie.

Art. 36.

*(Disposizioni attuative e clausola di invarianza finanziaria)*

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede all'aggiornamento del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in conformità alle disposizioni della presente legge modificative del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.
2. Fermo restando quando previsto dall'articolo 35, comma 9, dall'attuazione delle disposizioni della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le

amministrazioni competenti provvedono ai relativi adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

## **1.3. Trattazione in Commissione**

## 1.3.1. Sedute

---

---

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

## **1.3.2. Resoconti sommari**



## **1.3.2.1. 8<sup>^</sup> Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica)**

# 1.3.2.1.1. 8ª Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 108 (pom.) del 16/04/2024

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

## 8ª Commissione permanente (AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA)

MARTEDÌ 16 APRILE 2024

108ª Seduta

Presidenza del Presidente

[FAZZONE](#)

*Interviene il vice ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica Vannia Gava.*

*La seduta inizia alle ore 15,35.*

**SULLA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI ACQUISITI**

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la documentazione acquisita dalla Commissione nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. [1066](#) (Norme per lo sviluppo e per l'adozione di tecnologie di intelligenza artificiale) sarà resa disponibile per la pubblica consultazione sulla pagina *web* della Commissione.

La Commissione prende atto.

**IN SEDE CONSULTIVA**

**[\(Doc.LVII, n. 2\) Documento di economia e finanza 2024 e connessi allegati](#)**

(Parere alla 5ª Commissione. Esame e rinvio)

Il presidente [FAZZONE](#) (*FI-BP-PPE*), in qualità di relatore, illustra il documento in titolo che si compone di tre sezioni: Programma di stabilità; Analisi e tendenze della finanza pubblica; Programma nazionale di riforma.

Il Programma di stabilità 2024 aggiorna le sole previsioni tendenziali a legislazione vigente, mentre non fornisce un quadro programmatico macroeconomico di finanza pubblica.

Secondo quanto riferisce il Governo, lo strumento attraverso il quale si definiranno gli obiettivi di politica economica dei prossimi anni sarà il Piano fiscale-strutturale di medio termine che - alla luce della nuova *governance* economica europea, in corso di approvazione - gli Stati membri dovranno presentare entro il 20 settembre di quest'anno.

Il quadro tendenziale degli indicatori di finanza pubblica prevede un tasso di crescita del PIL dell'1 per cento per il 2024, dell'1,2 per cento per il 2025, dell'1,1 per cento per il 2026 e dello 0,9 per cento nei due anni successivi. Prudenzialmente, viene dunque apportata una leggera revisione al ribasso rispetto alle previsioni di crescita presentate nella Nota di aggiornamento dello scorso settembre, nonostante la migliore competitività e dinamicità dimostrata recentemente dall'economia italiana.

Il *deficit* - che nel 2023, a fronte di un obiettivo programmatico fissato nella NADEF al 5,3 per cento, si è attestato invece su un valore pari al 7,2 per cento, a causa delle maggiori spese legate al *superbonus* e di una più alta spesa in conto capitale rispetto a quanto atteso - sarà pari al 4,3 per cento

nel 2024, al 3,7 per cento nel 2025 e al 3 per cento nel 2026.

Il debito pubblico si attesterà al 137,8 per cento nel 2024, per poi salire al 138,9 per cento nel 2025 e al 139,8 per cento nel 2026. La lieve risalita è causata dagli ulteriori costi legati al *superbonus*. La tendenza alla crescita del debito si fermerà nel 2026, per poi intraprendere un percorso di riduzione dal 2027. A partire dal 2028, con il venir meno degli effetti di cassa legati al *superbonus* e a seguito del miglioramento di bilancio conseguente all'adozione delle nuove regole, il rapporto debito/PIL inizierà a scendere rapidamente.

A completamento della manovra di bilancio 2025-2027, il Governo conferma, quali collegati alla decisione di bilancio, i disegni di legge già indicati nel precedente Documento programmatico e indica altresì, quale disegno di legge collegato alla manovra di finanza pubblica per il 2025, il disegno di legge recante norme di principio in materia di intelligenza artificiale.

Il Programma nazionale di riforma, dopo avere fornito le stime relative all'impatto macroeconomico del PNRR, dà conto delle risposte di *policy* alle principali sfide che il Paese si trova ad affrontare, indicando per i vari settori le iniziative assunte.

Per quanto concerne le materie di interesse per la 8ª Commissione, rileva in maniera particolare il capitolo intitolato "*Verso una trasformazione economica e sociale*", che dà conto di quanto è stato fatto e di quanto è in corso di realizzazione nell'ambito della transizione ecologica e di quella digitale. In riferimento alla transizione ecologica, il documento ricorda che è in corso il processo di revisione del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC) e della Strategia di lungo termine sulla riduzione dei gas a effetto serra e che il Governo continua a lavorare alla finalizzazione di un testo unico in materia di energie rinnovabili.

Dopo aver dato conto delle misure previste nel PNRR, dei decreti recanti incentivi per la realizzazione di nuovi impianti (FER 1, FER X, FER 2) e del decreto CACER per l'autoconsumo diffuso, il documento segnala che è in corso di adozione un decreto ministeriale che introduce un obbligo di vendita di energia da fonte rinnovabile e che l'Italia sta per avviare, primo in Europa, un mercato a termine degli stoccaggi centralizzati. Il Governo sta inoltre lavorando alla definizione di una serie di misure relative all'elettrificazione dei consumi, all'efficienza energetica dei processi e dei prodotti industriali e alla riqualificazione energetica degli edifici.

In tema di mobilità sostenibile, l'Italia sta, tra l'altro, valutando la riduzione progressiva dei punti vendita di carburanti fossili per l'autotrazione, in vista della loro sostituzione, nel lungo periodo, con fonti alternative di energia.

Il documento delinea poi il percorso dell'Italia verso l'attuazione dell'Agenda 2030 e il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile. Il documento riferisce che per la maggior parte degli obiettivi si riscontra un deciso miglioramento, nonostante, su diversi di essi, l'Italia risulti indietro rispetto alla media europea.

Le ultime due parti del Programma nazionale di riforma si soffermano, rispettivamente, sull'utilizzo dei Fondi europei e sul coinvolgimento dei portatori di interessi nella definizione e attuazione del PNRR e sul ruolo del Parlamento.

Al DEF sono allegati: la relazione sugli interventi nelle aree sottoutilizzate (Allegato I); il documento "*Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica*" (Allegato II); la relazione sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (Allegato III); il documento sulle spese dello Stato nelle regioni e nelle province autonome (Allegato IV); la relazione circa l'attuazione della razionalizzazione del sistema degli acquisti di beni e servizi (Allegato V). Con particolare riferimento all'Allegato II ("*Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica*"), l'articolo 10, comma 8, della legge di contabilità e finanza pubblica (legge n. 196 del 2009) prevede tuttora che in allegato al DEF sia presentato il programma delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale, predisposto ai sensi della legge "obiettivo" (abrogata nel 2016), nonché lo stato di avanzamento del medesimo programma relativo all'anno precedente, predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 39 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023 prevede che il Governo qualifichi una infrastruttura come strategica e di preminente interesse nazionale con delibera

del Consiglio dei ministri e che l'elenco delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale sia inserito nel DEF, con l'indicazione: dei criteri di rendimento attesi in termini di sviluppo infrastrutturale, riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale, sostenibilità ambientale, garanzia della sicurezza strategica, contenimento dei costi dell'approvvigionamento energetico del Paese, adeguamento della strategia nazionale a quella della rete europea delle infrastrutture; degli esiti della valutazione delle alternative progettuali; dei costi stimati e dei relativi stanziamenti; del cronoprogramma di realizzazione.

Il documento presentato dal Governo in allegato al DEF 2024 si compone di 4 capitoli e un'appendice. Il capitolo I detta le linee programmatiche per lo sviluppo delle infrastrutture e del sistema dei trasporti e della logistica.

Il capitolo II individua la metodologia di selezione delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale, la cui concreta individuazione, ai fini dell'inserimento nel DEF, avrà luogo nel corso dei prossimi anni.

Il capitolo III aggiorna il contesto di riferimento, con riguardo ai tre sistemi infrastrutturali di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Con riferimento ai programmi di edilizia pubblica, il documento si sofferma innanzitutto sul Piano Casa, dando conto dello stato di avanzamento del processo di elaborazione delle linee guida per la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica previste dalla legge di bilancio per il 2024. Le tematiche oggetto di approfondimento che saranno trattate ai fini della stesura delle linee guida sono le seguenti: riordino e semplificazione delle procedure relative alla disciplina edilizia/urbanistica; riordino delle attività degli enti strumentali regionali (IACP comunque denominati); quantificazione del fabbisogno abitativo di edilizia residenziale pubblica e sociale (individuazione e mappatura del patrimonio immobiliare pubblico da recuperare e del privato invenduto); nuova edilizia residenziale ERP-ERS (edilizia residenziale pubblica, *housing* sociale, *senior housing*, *housing* intergenerazionale, studentato, lavoratori fuori sede, forze dell'ordine). Per quanto concerne la riforma urbanistica, il documento riferisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti "sta attivando una serie di azioni finalizzate all'elaborazione di uno strumento normativo in grado di riformulare gli obsoleti capisaldi che regolano la materia e le politiche di sviluppo urbano". Nel ricostruire il quadro delle iniziative normative, il documento fa riferimento ai disegni di legge esaminati nella scorsa legislatura, ma non a quelli attualmente all'esame dell'8ª Commissione del Senato.

Con riferimento al sistema idrico, il documento dà conto dello stato di avanzamento del processo di elaborazione del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (PNIISI), previsto dalla legge di bilancio per il 2018, come modificata dal decreto-legge n. 121 del 2021.

Il documento ricostruisce infine il contesto di riferimento relativo al sistema dei trasporti e della logistica.

Il capitolo IV riporta i *focus* strategici sulle seguenti priorità programmatiche: il Ponte sullo Stretto di Messina; la revisione delle concessioni autostradali; il programma di interventi per la sicurezza stradale; il Piano strategico nazionale della portualità e delle logistica; interporti e piattaforme logistiche; la digitalizzazione della logistica; il programma di sviluppo di sistemi di mobilità nei centri urbani; i Giochi olimpici e paralimpici invernali "Milano Cortina 2026"; *smart road* e sue applicazioni; il Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera: programmi di sviluppo e scenari futuri.

Infine, l'appendice reca una ricognizione dei principali investimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in corso e programmati, con la quantificazione delle risorse finanziarie a disposizione e degli ulteriori fabbisogni stimati.

Dall'Allegato III ("*Relazione sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra*") emerge che l'aggiornamento, avvenuto nel corso del 2023, degli obiettivi di riduzione del gas a effetto serra per i settori che ricadono nell'ambito del quadro regolatorio "sulla condivisione degli sforzi" (trasporti, civile, piccola industria, agricoltura e rifiuti) ha aumentato in

modo molto significativo il livello di ambizione.

Lo scenario di riferimento, costruito sulle misure vigenti, rimane molto distante dalle allocazioni annuali delle emissioni per il periodo 2021-2030 e anche quello con politiche aggiuntive incluse nella bozza di aggiornamento del PNIEC non riesce a mantenersi al di sotto dei massimali emissivi stabiliti. Le misure attualmente vigenti appaiono efficaci soprattutto in termini di incremento di rinnovabili nella *mix* di generazione elettrica, tuttavia, la modifica solo della generazione, se non accompagnata dalla necessaria evoluzione dei consumi, determinerebbe vantaggi contenuti in termini di riduzioni che devono avvenire nei settori in questione.

Al fine di conseguire gli obiettivi fissati dalle norme europee sarà dunque necessario incrementare gli sforzi rispetto alle misure vigenti al 2021 sia nel settore dei trasporti, anche riducendo la domanda di mobilità privata e favorendo lo *switch* tecnologico e modale di persone e merci, sia nel settore civile, dove il ruolo delle nuove tecnologie risulta determinante.

A tal fine, è in atto, anche tramite appositi tavoli di lavoro interistituzionali, la ricognizione dell'efficacia delle misure vigenti e la predisposizione di proposte di aggiornamento e di nuove misure da inserire nella versione definitiva del PNIEC, specialmente nel settore civile e dei trasporti.

Per quanto attiene invece al settore LULUCF (uso del suolo, cambiamento di uso del suolo e silvicoltura), lo scenario di riferimento stima che sia già raggiunto l'obiettivo di neutralità climatica al 2025 e che gli assorbimenti al 2030 si avvicinino al nuovo obiettivo del settore.

Il [PRESIDENTE](#) ricorda che il DEF è calendarizzato in Aula già la prossima settimana e propone pertanto di procedere alla discussione e all'approvazione del parere alla Commissione bilancio nel corso della seduta prevista per domani alle ore 14.

La Commissione conviene.

Il seguito dell'esame è rinviato.

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

(Parere alla 6ª Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 9 aprile.

Non essendovi iscritti a parlare in sede di discussione generale, il relatore [ROSSO](#) (FI-BP-PPE) formula una proposta di parere favorevole.

Si passa alle dichiarazioni di voto.

La senatrice [SIRONI](#) (M5S) preannuncia, a nome del Gruppo di appartenenza, il voto contrario.

Il decreto-legge all'esame della Commissione, infatti, si limita a seguire le politiche adottate dal precedente esecutivo ma non fornisce alcuna risposta alle reali aspettative dei cittadini e del mondo imprenditoriale.

Il senatore [IRTO](#) (PD-IDP) osserva che il provvedimento in esame non fornisce efficaci soluzioni alle problematiche connesse al *superbonus* edilizio e allo sblocco dei crediti incagliati.

Con riferimento all'efficientamento energetico, inoltre, sono previste agevolazioni del tutto inadeguate a rispettare gli obiettivi fissati in sede europea.

Stante quanto precede preannuncia, a nome della propria parte politica, il voto contrario.

Poiché nessun altro chiede di intervenire, il presidente [FAZZONE](#), previa verifica del numero legale, pone in votazione la proposta di parere favorevole del relatore, che viene approvata.

*SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE*

Il [PRESIDENTE](#) comunica che è stato assegnato, in sede referente, il disegno di legge n. [1086](#), recante "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285", già approvato dalla Camera dei deputati.

Propone pertanto di integrare il calendario dei lavori della Commissione con l'esame di tale provvedimento, a partire dalla seduta già convocata domani, mercoledì 17 aprile, alle ore 14.

La Commissione conviene.

*INTEGRAZIONE DELL'ORDINE DEL GIORNO*

Il [PRESIDENTE](#) avverte che, come stabilito poc'anzi, l'ordine del giorno della Commissione è integrato con l'esame del disegno di legge n. 1086.

La Commissione prende atto.

*La seduta termina alle ore 15,45.*

## 1.3.2.1.2. 8ª Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) - Seduta n. 109 (pom.) del 17/04/2024

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

### 8ª Commissione permanente (AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA, ENERGIA, LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA)

MERCOLEDÌ 17 APRILE 2024

109ª Seduta

Presidenza del Vice Presidente

[BASSO](#)

indi del Presidente

[FAZZONE](#)

*Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Ferrante.*

*Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per Leonardo S.p.A., l'ingegner Alessandro Massa, head of product and technology innovation, accompagnato dal dottor Stefano D'Aprile, responsabile dei rapporti con il Parlamento, e dalla dottoressa Roberta Samarelli, ufficio media relations & internal communication.*

*La seduta inizia alle ore 14,10.*

**SULLA PUBBLICITA' DEI LAVORI**

Il [PRESIDENTE](#) comunica che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo, anche sul canale satellitare e sulla web-TV, per la procedura informativa all'ordine del giorno e che la Presidenza ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso.

Avverte, inoltre, che della procedura informativa sarà redatto il resoconto stenografico.

Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

**PROCEDURE INFORMATIVE**

**Seguito dell'indagine conoscitiva sull'utilizzo delle tecnologie digitali e dell'intelligenza artificiale nella pianificazione, nella costruzione e nel monitoraggio delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e logistiche: audizione di rappresentanti di Leonardo S.p.A.**

Prosegue l'indagine conoscitiva, sospesa nella seduta del 21 marzo.

Il [PRESIDENTE](#) dà il benvenuto ai rappresentanti di Leonardo S.p.A. e cede la parola all'ingegner Alessandro Massa, *head of product and technology innovation*.

L'ingegner MASSA svolge il proprio intervento.

Il presidente [BASSO](#) (PD-IDP) interviene per porre alcuni quesiti.

L'ingegner MASSA risponde ai quesiti posti.

Il [PRESIDENTE](#) ringrazia i rappresentanti di Leonardo S.p.A. per la disponibilità e dichiara conclusa

l'audizione odierna, rinviando ad altra seduta il seguito dell'indagine conoscitiva.

*IN SEDE REFERENTE*

**(1086) Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**, approvato dalla Camera dei deputati - e petizioni nn. [6](#), [103](#), [108](#), [172](#), [217](#), [263](#), [264](#), [265](#), [266](#), [267](#), [268](#), [269](#), [270](#), [271](#), [296](#), [368](#), [382](#), [433](#), [492](#), [649](#), [712](#), [720](#), [754](#), [773](#) e [792](#) ad esso attinenti (Esame e rinvio)

Il relatore [DE PRIAMO](#) (FdI) illustra il provvedimento in esame.

L'articolo 1 modifica in senso più restrittivo la disciplina sanzionatoria per la guida in stato di ebbrezza e per quella successiva all'assunzione di stupefacenti.

L'articolo 2 inasprisce il quadro sanzionatorio in materia di abbandono di animali, con particolare riferimento ai casi in cui l'abbandono avvenga su strada o nelle relative pertinenze, e prevede che le pene stabilite per l'omicidio stradale e per le lesioni personali stradali si applichino anche a colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona la morte o le lesioni personali.

L'articolo 3 introduce la disciplina dell'*alcolock*, dispositivo che impedisce l'avviamento del motore nel caso in cui il tasso alcolemico del guidatore sia superiore a zero.

L'articolo 4 modifica in senso di maggior rigore il sistema della penalizzazione del punteggio sulla patente, introducendo - in aggiunta alla graduale diminuzione dei punti a disposizione - l'istituto della sospensione breve della patente di guida.

Esso inasprisce inoltre il quadro sanzionatorio per l'eccesso di velocità all'interno del centro abitato e per l'uso di telefoni durante la guida.

L'articolo 5 prevede che a coloro che partecipano a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati da istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado e dalle autoscuole, sia attribuito il credito di due punti all'atto di rilascio delle patenti AM, A1, B1, A2, B, BE, C1 e C1E.

L'articolo 6 istituisce il registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto.

L'articolo 7 interviene sulle limitazioni alla guida per i neopatentati, aumentando la potenza dei veicoli di cui è consentita la guida ma, al contempo, estendendo la durata del limite da uno a tre anni dal conseguimento della patente.

L'articolo 8 introduce alcuni ulteriori obblighi relativi alle esercitazioni alla guida di coloro che aspirano al conseguimento della patente. In particolare, si prevede che gli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti per la guida delle moto non possano mai trasportare passeggeri e che l'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B possa esercitarsi con il foglio rosa solo dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna, che devono essere attestate da un certificato rilasciato dall'autoscuola.

L'articolo 9 abbassa i limiti minimi di età per poter condurre veicoli adibiti al trasporto di persone a favore dei titolari di carta di qualificazione del conducente (CQC) conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame.

L'articolo 10 apporta modifiche alla regolamentazione dell'accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico, prevedendo, tra l'altro, che in caso di violazioni reiterate entro la stessa ora e su un tratto di strada che ricada nella competenza di uno stesso ente, non si ha il cumulo materiale delle sanzioni, ma l'applicazione della sanzione amministrativa prevista per la violazione più grave aumentata di un terzo, ove sia più favorevole.

Si prevede inoltre che se, attraverso dispositivi di controllo da remoto, sono accertate più violazioni degli articoli 6 e 7 del codice nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o uno stesso divieto, si applica una sola sanzione per ciascun giorno, anche nel caso in cui le limitazioni al traffico riguardino solo una certa fascia oraria ovvero quandanche il termine di vigenza di una fascia oraria termini il giorno successivo.



L'articolo 11 autorizza l'utilizzo di apparecchiature di rilevamento per l'accertamento dell'inosservanza dei limiti di velocità nelle vie d'acqua della città di Venezia.

L'articolo 12 disciplina le campagne di richiamo dei veicoli per i quali sia stata valutata la presenza di un rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone.

L'articolo 13 prevede una nuova disciplina dei compensi da riconoscere al personale della motorizzazione civile per le operazioni svolte e la estende a ulteriori tipologie di operazioni.

L'articolo 14 introduce nuove disposizioni sui monopattini, prevedendo, tra l'altro: l'obbligo di esporre un contrassegno identificativo; l'obbligo del casco per tutti i conducenti; l'autorizzazione a circolare solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h; l'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile.

Si introducono inoltre sanzioni per chi circola con un dispositivo di micromobilità elettrica, diverso dai monopattini, avente caratteristiche tecniche e costruttive non conformi a quelle definite con apposito decreto ministeriale.

L'articolo 15 reca una serie di disposizioni inerenti alla circolazione delle biciclette, principalmente mediante la modifica di alcune definizioni legislative, dei poteri dei comuni di regolamentare la circolazione nei centri urbani, nonché della disciplina della precedenza e del sorpasso.

Si prevede inoltre l'inclusione dei conducenti di ciclomotori e di motocicli tra gli utenti vulnerabili della strada.

L'articolo 16 introduce una deroga al divieto di circolazione dei motocicli sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali a favore di alcune tipologie di motocicli, a condizione che siano condotti da un soggetto di maggiore età.

L'articolo 17 modifica le norme di comportamento alle quali i conducenti si devono attenere in prossimità dei passaggi a livello ferroviari.

L'articolo 18 reca misure volte a facilitare l'attraversamento pedonale delle persone con disabilità visiva.

L'articolo 19 reca disposizioni volte a potenziare la sicurezza nelle gallerie ferroviarie, nelle more dell'adozione del decreto ministeriale recante le linee guida finalizzate a garantire un livello adeguato di sicurezza ferroviaria.

L'articolo 20 introduce misure di regolazione dei flussi veicolari volte a proteggere gli operatori stradali e a prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o da altri eventi imprevedibili.

L'articolo 21 prevede che, ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile debbano essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificarne il momento di accensione o spegnimento e il regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario e il corretto svolgimento delle operazioni stesse.

L'articolo 22 reca disposizioni volte a contrastare la circolazione contromano e vieta l'occupazione della sede stradale nelle zone di rilevanza storico-ambientale, qualora ciò comporti pregiudizio della sicurezza stradale.

L'articolo 23 reca modifiche alla disciplina della sosta dei veicoli.

L'articolo 24 modifica il quadro sanzionatorio in materia di sosta vietata e di violazioni delle limitazioni della circolazione nelle ZTL.

L'articolo 25 autorizza le regioni e gli enti proprietari e gestori di infrastrutture stradali a istituire zone a traffico limitato territoriale (ZTLT), per straordinarie e motivate esigenze connesse alla tutela di particolari ambiti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO, per periodo non superiore a cinque mesi all'anno.

L'articolo 26 fissa un tetto massimo alla maggiorazione dovuta in caso di ritardato pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie derivanti da violazione del codice della strada.

L'articolo 27, comma 1, circoscrive il potere dei sindaci di limitare la circolazione nei centri abitati ai casi in cui risulti necessario, congiuntamente, nel rispetto dei criteri di proporzionalità e adeguatezza,

ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio culturale, tenuto conto, comunque, delle esigenze di mobilità e di tutela della produzione. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono individuati le tipologie dei comuni che possono avvalersi della suddetta facoltà, le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni, i parametri di qualità dell'aria ai quali è subordinata l'attivazione delle limitazioni consentite dalla presente disposizione nonché i livelli minimi di servizio pubblico da assicurare comunque nelle aree oggetto delle citate limitazioni.

Il comma 2 introduce deroghe alla disposizione che vieta ai proprietari dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati di eseguire escavazioni nei terreni laterali alle strade; costruire, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e impiantare alberi, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni.

L'articolo 28 interviene sulla regolamentazione della circolazione in ambito portuale, prevedendo che nelle aree portuali la competenza a disciplinare la circolazione delle strade interne aperte all'uso pubblico spetta, oltre che al comandante di porto capo di circondario, anche al Presidente dell'Autorità di sistema portuale, ove istituita.

L'articolo 29 modifica la definizione di macchine agricole ed estende il novero dei casi in cui esse possono circolare su strada.

L'articolo 30 estende la possibilità di utilizzare autobus locati senza conducente da parte delle imprese autorizzate all'esercizio dell'attività di trasporto di persone su strada.

L'articolo 31 esenta i veicoli portavalori dall'obbligo di dotarsi del cronotachigrafo.

L'articolo 32 modifica la disposizione (introdotta dal Senato durante l'esame del decreto-legge n. 121 del 2023, in materia di qualità dell'aria) che demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'adozione di un decreto che regolamenti l'accesso dei veicoli di interesse storico e collezionistico alle aree soggette a limitazioni della circolazione.

L'articolo 33 prevede che il provvedimento con cui, nei mesi di più intenso movimento turistico, può essere vietato l'afflusso e la circolazione nelle piccole isole di veicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile sia adottato dal Presidente della regione territorialmente competente, sentite le prefetture e i comuni interessati, anziché dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come disposto dalla normativa vigente.

L'articolo 34 estende ai motoveicoli la disciplina in materia di carrelli appendice a non più di due ruote destinati al trasporto di bagagli, attrezzi e simili, attualmente riferita ai soli autoveicoli.

L'articolo 35 reca, nei commi da 1 a 3, una delega al Governo, da esercitare entro dodici mesi, per l'emanazione di decreti legislativi di riordino della legislazione in materia di motorizzazione e di circolazione di cui al codice della strada.

Il comma 4 autorizza il Governo ad emanare, entro un anno dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi, regolamenti di delegificazione sulla disciplina di alcune materie, tra cui il trasporto eccezionale, i limiti di massa e sagoma dei veicoli, l'aggiornamento della segnaletica stradale e la disciplina tecnica di classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni, della pubblicità e di occupazione del suolo stradale.

L'articolo 36 prevede che il Governo aggiorni il regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, in conformità alle modifiche apportate al codice dal disegno di legge in esame, e reca la clausola di invarianza finanziaria.

Il [PRESIDENTE](#) propone di fissare a martedì 23 aprile il termine entro il quale i Gruppi potranno far pervenire i nominativi di eventuali soggetti da audire.

La Commissione conviene.

Il seguito dell'esame è rinviato.

*IN SEDE CONSULTIVA*

**[\(Doc. LVII, n. 2\)](#) Documento di economia e finanza 2024 e connessi allegati**

(Parere alla 5ª Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

Il presidente [FAZZONE](#) (FI-BP-PPE) formula, in qualità di relatore, una proposta di parere

favorevole e comunica che i senatori Irto, Basso e Fina hanno presentato uno schema di parere alternativo, pubblicato in allegato.

Non essendovi iscritti in discussione generale, avverte che, come convenuto nella seduta di ieri, si passerà alle dichiarazioni di voto.

Il senatore [IRTO](#) (PD-IDP) - alla luce del fatto che la Conferenza dei capigruppo che si è appena conclusa ha posticipato l'esame in Aula del DEF a mercoledì prossimo e che le audizioni in Commissione bilancio si concluderanno lunedì - chiede di rinviare alla prossima settimana l'espressione del parere.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che, non essendovi obiezioni, l'espressione del parere avrà dunque luogo nella giornata di martedì 23.

Il seguito dell'esame è rinviato.

*La seduta termina alle ore 14,40.*

### **SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAI SENATORI IRTO, BASSO E FINA SUL DOC. LVII, N. 2 E CONNESSI ALLEGATI**

La Commissione 8ª Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica,

in sede di esame del Documento di economia e finanza 2024;

premesso che,

il DEF 2024, contrariamente a quanto previsto dall'articolo 10 della legge n. 196 del 2009, è privo di alcuni fondamentali contenuti, il più rilevante dei quali è il quadro programmatico;

la motivazione utilizzata dal Governo secondo cui la Commissione europea avrebbe indicato ai Governi di presentare per quest'anno soltanto Programmi di stabilità sintetici, limitandosi a fornire contenuti e informazioni di carattere essenziale, in vista della redazione del Piano strutturale di bilancio di medio termine (quinquennale), previsto dal nuovo Patto di stabilità, non giustifica la mancata presentazione del quadro programmatico, anche di natura sintetica, e delle linee generali della prossima manovra;

il DEF 2024 risulta poco credibile e si limita a prendere atto dell'andamento dell'economia e delle finanze pubbliche registrato negli esercizi precedenti e del quadro tendenziale a legislazione vigente per gli esercizi relativi al periodo previsionale 2024-2027;

sul fronte macroeconomico il DEF riporta una ottimistica crescita tendenziale del PIL dell'1,0 per cento nel 2024, dell'1,2 per cento nel 2025 e dell'1,1 per cento nel 2026 e nel 2027, mentre le stime più recenti diffuse da Banca d'Italia e da Eurostat stimano una crescita economica del Paese che oscilla tra lo 0,6 per cento e lo 0,8 per cento;

sul fronte della finanza pubblica, il Documento di economia e finanza conferma il peggioramento di taluni obiettivi della Nota di aggiornamento del DEF 2023, tra cui il dato del *deficit* 2023 e il preoccupante andamento del debito pubblico per tutto il periodo previsionale;

a causa dell'andamento della finanza pubblica in atto, la Commissione europea si appresta ad aprire la procedura d'infrazione per *deficit* eccessivo nei confronti del nostro Paese. Nella premessa al DEF 2024, il Governo annuncia che, per far fronte alla prossima procedura d'infrazione per *deficit* eccessivo, si predisporrà per una trattativa con la Commissione europea per un aggiustamento della finanza pubblica in un arco temporale di sette anni. Alla luce di tale affermazione, le prime stime in circolazione prefigurano manovre di rientro non inferiori a 0,5 punti percentuali - al netto dell'attivazione di ulteriori clausole che potrebbero innalzarne l'impatto intorno all'1 per cento - per ciascuno degli anni del predetto arco temporale;

oltre alla mancata previsione del quadro programmatico, il Governo omette di evidenziare nel DEF 2024 anche la cornice entro cui collocare la prossima legge di bilancio e non fornisce alcuna indicazione concreta sulle misure di entrata e di spesa che l'esecutivo intenderà introdurre nei prossimi mesi;

alla luce dei dati tendenziali disponibili, tuttavia, è possibile stimare a grandi linee l'entità minima della prossima manovra. Alla nota correzione dei conti pubblici di almeno 0,5 punti percentuali, il Governo dovrà aggiungere alcune misure di proroga di provvedimenti temporanei adottati nella scorsa

manovra di bilancio le misure di carattere inderogabile, le annunciate ulteriori misure di riduzione della pressione fiscale in attuazione della riforma e gli altri interventi di politica economica; non potendo più fare ricorso alle clausole di salvaguardia e all'ulteriore *deficit*, il Governo, a fronte di un calo delle entrate in rapporto al PIL da imposte dirette e indirette per tutto l'arco temporale di riferimento del DEF, sembra indirizzato a conseguire risparmi di spesa sul fronte dei consumi intermedi, del reddito da lavoro dipendente, dai contributi agli investimenti e alla produzione, dalla sanità e dalle prestazioni sociali, con inevitabili ricadute negative sulle prestazioni sociali e sulle imprese,

considerato che,

il DEF 2024, per quanto di competenza della Commissione, risulta essere assolutamente insufficiente sotto il profilo dei contenuti, a partire dalla tematica degli investimenti totalmente affidati all'attuazione del PNRR e rispetto ai quali è prevista una caduta verticale a partire dal 2027; in relazione al PNRR e al PNC, richiamati nel documento, si evidenziano preoccupazioni per i ritardi che si stanno accumulando, la scarsa trasparenza dei dati relativi allo stato di avanzamento degli interventi e al rispetto degli obiettivi originari del PNRR a cui il DEF non dedica alcuna attenzione. Avere la piena disponibilità dei dati relativi al PNRR e al PNC appare irrinunciabile e necessario per monitorare, informare e comprendere lo stato di attuazione degli interventi, a maggior ragione nel contesto attuale, in cui stanno emergendo molte difficoltà di gestione da parte del Governo. Inoltre, sta emergendo in tutta evidenza la problematica del mancato rispetto degli obiettivi trasversali del PNRR, ossia Mezzogiorno, giovani e donne. Resta altresì aperto il problema della messa a punto di adeguati strumenti di gestione dei programmi, che rischia di influenzare negativamente la capacità di spesa delle Amministrazioni, considerata in particolare la presenza di tempi di realizzazione delle opere pubbliche sistematicamente superiori a quelli medi nazionali;

preoccupano notevolmente le procedure messe in atto per l'opera del Ponte sullo Stretto di Messina, considerata di assoluta strategicità da questo Governo, ma non altrettanto da operatori economici, associazioni e residenti, a partire da quelli che hanno ricevuto notizia di espropri delle loro proprietà. Le caratteristiche geometriche del Ponte (ponte a campata unica più lungo al mondo) e le elevatissime richieste prestazionali dello stesso in un'area geologicamente interessata da forti eventi tellurici, configurano l'opera come un intervento di difficilissima realizzazione e di difficile sostenibilità finanziaria. A tale proposito preoccupano le numerose osservazioni tecniche formulate dal Ministero dell'ambiente e dal Comitato tecnico scientifico sul progetto del Ponte sullo Stretto, i cui membri sono stati nominati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

il tema ambientale e dello sviluppo sostenibile non trova un apposito capitolo dedicato nell'ambito del DEF 2024, confermando la lontananza dell'esecutivo da tali tematiche. Gli unici richiami si riscontrano nella sezione III dedicata al Programma nazionale di riforma dove la tematica ambientale è affidata completamente all'attuazione degli interventi inclusi nel PNRR;

in tema di transizione ecologica ed energetica, il DEF 2024 non prefigura l'adozione di ulteriori iniziative, anche in questo caso facendo pieno affidamento al percorso già avviato in tema di approvvigionamenti energetici e alle misure già inserite nel PNRR;

in relazione alle importanti sfide energetico-ambientali al 2030 e al 2050, mentre risulta abbastanza chiaro il percorso verso il rapido superamento del *superbonus*, nessuna chiara indicazione viene prevista in merito alla riforma complessiva delle detrazioni fiscali per la riqualificazione energetica degli edifici;

nessun passaggio di approfondimento è dedicato alle tematiche del dissesto idrogeologico che ormai colpiscono periodicamente il nostro Paese, sulle possibili attività di mitigazione del rischio idrogeologico e sulle procedure di allertamento. Mancano, dunque, indicazioni sulla prevenzione dei dissesti e su una corretta gestione del rischio idrogeologico, tra cui anche l'aggiornamento dei Piani di assetto idrogeologico e di gestione delle alluvioni, e su investimenti nella manutenzione estensiva del territorio la quale deve riguardare non solo fiumi e torrenti, ma anche i terreni presenti sui versanti che quando vengono abbandonati diventano concausa dei fenomeni di dissesto,

tutto ciò premesso,

esprime parere contrario.

## **1.4. Trattazione in consultiva**

## 1.4.1. Sedute

---

---

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

## **1.4.2. Resoconti sommari**



## **1.4.2.1. 7<sup>^</sup> Commissione permanente (Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica)**

# 1.4.2.1.1. 7<sup>a</sup> Commissione permanente (Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica) - Seduta n. 120 (ant.) del 23/04/2024

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

## 7<sup>a</sup> Commissione permanente (CULTURA E PATRIMONIO CULTURALE, ISTRUZIONE PUBBLICA, RICERCA SCIENTIFICA, SPETTACOLO E SPORT)

MARTEDÌ 23 APRILE 2024

120<sup>a</sup> Seduta

*Presidenza del Presidente*

MARTI

*Interviene il sottosegretario di Stato per la cultura Mazzi.*

*La seduta inizia alle ore 11,05.*

*IN SEDE REDIGENTE*

### **(1021) Istituzione del Museo del Ricordo in Roma**

(Seguito della discussione e rinvio)

Prosegue la discussione sospesa nella seduta del 9 aprile, nel corso della quale - ricorda il [PRESIDENTE](#) - è stata svolta la relazione introduttiva ed è stato fissato alle ore 12 di giovedì 18 aprile il termine per la presentazione di ordini del giorno ed emendamenti al provvedimento in titolo.

Comunica che, alla scadenza del suddetto termine, sono stati presentati 2 emendamenti (pubblicati in allegato) e nessun ordine del giorno.

Informa infine che sul testo si sono espresse la Commissione affari costituzionali e la Commissione bilancio, entrambe con pareri non ostativi, mentre la Commissione per le questioni regionali ha comunicato che non renderà il proprio parere. Non è ancora giunto il parere della Commissione giustizia.

Si passa alla illustrazione degli emendamenti.

Ha la parola la senatrice [D'ELIA](#) (PD-IDP) per l'illustrazione degli emendamenti 1.1 e 1.2. In relazione alla proposta emendativa 1.1, evidenzia che essa è intesa a specificare la vicenda del confine orientale italiano mediante l'introduzione dei riferimenti alla prima guerra mondiale, al trattato di Rapallo e all'avvento del regime fascista.

Per quanto concerne l'emendamento 1.2, richiamando quanto già segnalato in sede di discussione generale, precisa che lo stesso è volto a prevedere espressamente la menzione di Roma Capitale tra i possibili soci della Fondazione Museo del Ricordo.

Il seguito della discussione è quindi rinviato.

**(845) Deputati LUPI e Alessandro COLUCCI. - Introduzione dello sviluppo di competenze non cognitive e trasversali nei percorsi delle istituzioni scolastiche e dei centri provinciali per l'istruzione degli adulti nonché nei percorsi di istruzione e formazione professionale**, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e rinvio)

Prosegue la discussione sospesa nella seduta del 10 aprile.

Il [PRESIDENTE](#) prende atto che non vi sono iscritti a parlare in discussione generale e propone di rinviare il seguito dell'esame del provvedimento in titolo.

Poiché nessuno interviene in senso contrario, così rimane stabilito.

Il seguito della discussione è quindi rinviato.

*IN SEDE CONSULTIVA*

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

(Parere alla 5ª Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 17 aprile, nel corso della quale il [PRESIDENTE](#) ricorda di aver svolto, in qualità di relatore, la relazione sul documento in titolo.

Dichiara aperta la discussione generale e, preso atto che non vi sono iscritti a parlare, dichiara chiusa tale fase procedurale. Illustra indi uno schema di parere favorevole, pubblicato in allegato.

Avverte infine che i senatori Pirondini, Vincenza Aloisio e Castiello hanno presentato uno schema di parere contrario, pubblicato in allegato.

Il sottosegretario MAZZI si esprime favorevolmente sulla proposta di parere del Presidente relatore e in senso contrario sulla proposta di parere alternativa presentata dal Gruppo del Movimento 5 Stelle. Si passa alle dichiarazioni di voto.

La senatrice [D'ELIA](#) (PD-IDP) dichiara il voto contrario del suo Gruppo sullo schema di parere del relatore, tenuto conto della mancata definizione, nel documento in titolo, di un quadro programmatico chiaro.

Con l'occasione, informa dell'imminenza di una conferenza stampa, nella quale esponenti del Partito Democratico esprimeranno le ragioni della contrarietà al documento in esame.

Il senatore [CASTIELLO](#) (M5S), nel dichiarare il voto contrario sullo schema di parere del relatore, richiama l'attenzione su alcuni contenuti del parere alternativo presentato dal suo Gruppo.

In particolare, rileva criticamente che il documento di economia e finanza, sotto il profilo dell'istruzione, appare, a suo parere, meramente ragionieristico, in quanto fondato sulla logica, esclusivamente quantitativa, che, in conseguenza dell'accrescersi della denatalità, possano essere proporzionalmente ridotti gli investimenti nel sistema scolastico.

Reputa che tale approccio denoti uno scollamento dalla situazione reale, per colmare le cui lacune si sarebbe reso piuttosto necessario l'immediato investimento nell'istruzione delle risorse liberate, anche considerato che la media dei Paesi europei investe nel settore il 5 per cento del prodotto interno lordo e che l'Italia risulta ancora distante dal suddetto valore.

Tra le molteplici criticità rilevabili nel sistema scolastico italiano, menziona: la sproporzione tra una sola ora dedicata all'educazione civica e la varietà di contenuti che in essa sono stati concentrati; le ridotte risorse destinate alla formazione del personale docente; l'improcrastinabile introduzione, nella scuola, della figura dello psicologo, nell'ottica di prevenire i rischi di degenerazione di attitudini e comportamenti aggressivi che possono manifestarsi sin dall'età scolare.

Contesta, infine, che, in nome dell'attuazione dell'autonomia differenziata, si possa derogare alla disposizione costituzionale che attribuisce alla competenza esclusiva dello Stato le norme generali sull'istruzione (articolo 117, secondo comma, lettera n)), tenuto conto che alla regionalizzazione delle norme generali sull'istruzione conseguirà la frammentazione dell'unità formativa del Paese e il venir meno dell'identità del messaggio culturale trasmesso.

Non essendovi ulteriori richieste d'intervento per dichiarazioni di voto, accertata la presenza del prescritto numero di senatori, lo schema di parere favorevole del Presidente relatore è posto in votazione e approvato, con conseguente preclusione della votazione dello schema di parere contrario presentato dal Gruppo del Movimento 5 Stelle.

***(1110) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, recante ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), approvato dalla Camera dei deputati***

(Parere alla 5ª Commissione. Esame. Parere favorevole)

Il relatore [PAGANELLA](#) (LSP-PSd'Az) [illustra le disposizioni del disegno di legge in titolo, rilevando innanzitutto che, per quanto concerne i profili di interesse della Commissione, l'articolo 5, comma 1, del decreto-legge, al fine di assicurare il conseguimento entro il 30 giugno 2026 degli obiettivi della M4C1 del PNRR relativa alla realizzazione di nuovi posti letto destinati agli studenti universitari, dispone la nomina di un Commissario straordinario il quale opera presso il Ministero dell'università e](#)

[della ricerca e a cui sono attribuiti poteri sostitutivi, alle condizioni di legge, per l'attuazione della misura.](#)

In base al comma 2 del medesimo articolo, per l'esercizio dei compiti assegnati, il Commissario straordinario resta in carica fino al 31 dicembre 2026 e si avvale di una struttura di supporto posta alle sue dirette dipendenze, che opera sino alla data di cessazione dell'organo commissariale. Alla struttura di supporto è assegnato un contingente massimo di personale pari a cinque unità, di cui una di personale dirigenziale di livello non generale e quattro di personale non dirigenziale, dipendenti di pubbliche amministrazioni centrali e di enti territoriali. Accenna poi al comma 3 che reca la clausola di copertura degli oneri derivanti dal comma 2.

Passa indi a dar conto dell'articolo 12-*bis*, specificando che lo stesso reca semplificazioni in materia di verifica preventiva dell'interesse archeologico. In particolare, la citata verifica è esclusa: per gli interventi qualificabili come "di lieve entità", se finalizzati alla realizzazione di infrastrutture di rete rientranti nei progetti finanziati dal PNRR; per gli interventi realizzati in aree già occupate da strade, opere o altri impianti di rete, a condizione che non comportino uno scavo che ecceda la quota di profondità già impegnata dagli impianti o delle opere presenti; per gli interventi necessari al ripristino dell'erogazione del servizio pubblico. In caso di interventi, riguardanti infrastrutture di rete qualificabili come "di media entità", è prevista invece una modalità semplificata di effettuazione della citata verifica preventiva dell'interesse archeologico. I criteri per la qualificazione degli interventi come di "lieve" o "media entità" sono definiti dall'articolo medesimo.

Fa poi riferimento al capo II del titolo II del decreto-legge, evidenziando che esso, composto degli articoli da 13 a 16, reca "Disposizioni urgenti in materia di istruzione e merito".

L'articolo 13 modifica alcune disposizioni della legge istitutiva del Sistema terziario di istruzione tecnologica superiore (legge n. 99 del 2022) per garantire il rispetto degli obiettivi e dei traguardi del PNRR. Il comma 1, lettera *a*), prevede che il decreto del Ministro dell'istruzione e del merito già appositamente previsto debba ora definire la tabella di corrispondenza dei titoli rilasciati dagli ITS *Academy* con le classi di concorso e non più anche i «crediti riconoscibili». La lettera *b*) elimina l'attuale vincolo normativo per cui i finanziamenti prioritari del Fondo per l'istruzione tecnologica superiore sono ammessi soltanto per la realizzazione di nuove sedi degli ITS *Academy* e non anche per interventi su quelle già esistenti. La lettera *c*) introduce due nuove disposizioni di carattere straordinario, la prima delle quali rende facoltativo, esclusivamente fino al 2025, il cofinanziamento regionale dei piani triennali di attività degli ITS *Academy*. La seconda disposizione prevede che, in via straordinaria, esclusivamente per gli anni 2024, 2025 e 2026, le risorse del Fondo per l'istruzione e formazione tecnica superiore possano essere utilizzate altresì per spese di gestione ordinaria per il corretto funzionamento delle Fondazioni ITS *Academy*.

Si sofferma, quindi, sull'articolo 14, che, al comma 1, lettera *a*), introduce il possesso del diploma di specializzazione per le tecnologie applicate e del diploma di specializzazione superiore per le tecnologie applicate quale requisito per la partecipazione al concorso per i posti di insegnante tecnico-pratico a partire dai concorsi banditi dopo il 31 dicembre 2024. La lettera *b*) prevede - contrariamente a quanto disposto in precedenza - che i contenuti del sistema di formazione e aggiornamento permanente delle figure di sistema e dei docenti di ruolo siano delineati, anziché con regolamento ministeriale, con decreto di natura non regolamentare, il quale deve altresì precisare le modalità di valutazione dei docenti stabilmente incentivati. La lettera *c*) dispone, a decorrere dall'anno scolastico 2023/2024, che le attività formative durante il periodo annuale di servizio in prova prevedono anche la frequenza di uno o più moduli formativi, erogati nell'ambito delle linee di investimento 2.1 (Didattica digitale integrata e formazione sulla transizione digitale del personale scolastico) e 3.1 (Nuove competenze e nuovi linguaggi) della M4C1 del PNRR. Per quanto riguarda la lettera *c-bis*) del comma 1, evidenzia che essa prevede che, in caso di esaurimento delle graduatorie dei concorsi per il personale docente banditi secondo modalità semplificate per assicurare che i concorsi ordinari per il personale docente per la scuola dell'infanzia, primaria e secondaria per i posti comuni e di sostegno siano banditi con frequenza annuale, al fine dell'immissione in ruolo dei docenti di sostegno, fino al 31 dicembre 2025, le facoltà assunzionali autorizzate per la predetta tipologia di posto sono utilizzate per

le assegnazioni dalle graduatorie provinciali per le supplenze del biennio 2024/2026 secondo la procedura straordinaria per l'assegnazione a tempo determinato dei posti di sostegno vacanti e disponibili per l'anno scolastico 2023/2024, che residuano dopo l'effettuazione delle immissioni in ruolo in base alla vigente legislazione.

Menziona poi il comma 2 dello stesso articolo 14, che abroga le disposizioni che disciplinavano la possibilità di partecipare, unicamente ai fini dell'abilitazione all'insegnamento, all'apposita procedura straordinaria per titoli ed esami per docenti della scuola secondaria di primo e di secondo grado finalizzata all'immissione in ruolo nonché all'abilitazione all'insegnamento nella scuola secondaria. Lo stesso comma 2 abroga, altresì, la disciplina contenuta nella legge di bilancio 2021, che ha autorizzato il Ministero dell'istruzione a bandire nuove procedure selettive, su base regionale, per l'accesso in ruolo su posto di sostegno dei soggetti in possesso del relativo titolo di specializzazione, affidando la definizione delle modalità di espletamento ad un decreto del Ministro dell'istruzione.

Il comma 3 specifica che - in sede di definizione mediante regolamento ministeriale, tra l'altro, della disciplina dei requisiti e delle modalità della formazione iniziale - alla stessa si accede con il possesso dei titoli di studio per la partecipazione al concorso per i posti comuni di docente di scuola secondaria di primo e secondo grado e per i posti di insegnante tecnico-pratico, riferiti alla classe di concorso del relativo grado di scuola. Il comma 4 rende annuale - da biennale - la durata del corso teorico-pratico al termine del quale si consegue l'apposito titolo di specializzazione per l'accesso ai concorsi speciali per il reclutamento del personale direttivo e del personale docente negli istituti per non vedenti e negli istituti per sordomuti. Il comma 5 demanda a un decreto ministeriale l'adozione del modello nazionale di consiglio di orientamento, rilasciato dalle istituzioni scolastiche agli alunni della classe terza della scuola secondaria di primo grado, da integrare nell'E-Portfolio previsto dalle Linee guida ministeriali per l'orientamento. Il comma 6 stabilisce che, nel documento da allegare al diploma, al termine del primo ciclo di istruzione, contenente l'indicazione, in forma descrittiva, del livello raggiunto nelle prove a carattere nazionale e delle rispettive competenze, in una specifica sezione sono indicati, in forma descrittiva, i livelli di apprendimento conseguiti nelle prove scritte a carattere nazionale, distintamente per ciascuna delle discipline oggetto di rilevazione e la certificazione sulle abilità di comprensione e uso della lingua inglese. Il comma 7 prevede una anticipazione delle facoltà assunzionali dei docenti anche relative alle annualità successive, fermo restando che le assunzioni potranno essere effettuate nei limiti delle facoltà assunzionali maturate e disponibili a legislazione vigente. Il comma 8 prevede che il Ministero dell'istruzione e del merito - Unità di missione per il PNRR individui, a decorrere dal 1° aprile 2024 e fino al termine dell'anno scolastico 2025/2026, un contingente di ulteriori cinque unità tra docenti e assistenti amministrativi da porre in posizione di comando presso l'amministrazione centrale, al fine di potenziare le azioni di supporto alle istituzioni scolastiche per l'attuazione degli interventi legati al PNRR relativi alla digitalizzazione delle scuole. Il comma 9 stabilisce che le risorse destinate al pagamento dei canoni di locazione da corrispondere all'INAIL per la realizzazione delle scuole innovative sono altresì utilizzabili per l'affitto di immobili o il noleggio di strutture temporanee modulari ad uso scolastico per il tempo necessario alla realizzazione degli interventi di demolizione e ricostruzione di edifici scolastici. Il comma 10 prevede che il decreto di riparto annuale delle risorse dell'apposito fondo nel quale confluiscono i risparmi conseguiti mediante l'applicazione del nuovo sistema di definizione dei contingenti organici dei dirigenti scolastici (DS) e dei direttori dei servizi generali e amministrativi (DSGA) è adottato previo parere della Conferenza unificata, salvo nel caso di utilizzo delle risorse finanziarie in ambiti inerenti al finanziamento del trattamento retributivo del personale scolastico. I commi 11, lettera *a*) e 12, recano disposizioni in materia di incarichi temporanei di personale amministrativo, tecnico, ausiliario (ATA), nell'ambito degli organici PNRR o Agenda Sud, disponendo, tra l'altro, che le istituzioni scolastiche possano attingere alle graduatorie di istituto in caso di rinuncia all'incarico. Viene inoltre dettata una specifica disciplina volta all'incremento degli stanziamenti dei capitoli di bilancio destinati al pagamento delle retribuzioni del predetto personale ATA, con incarico temporaneo, destinato alla realizzazione dei progetti finanziati dal PNRR (comma 11, lettera *b*)).

I commi 10-*bis* e 10-*ter* dell'articolo 14 incrementano di 2,09 milioni di euro per il 2024 e di 7,587

milioni di euro annui a decorrere dal 2025 il limite di spesa previsto per far sì che, a decorrere dall'anno scolastico 2024/2025, anche i dirigenti scolastici delle scuole oggetto di accorpamento, a seguito del dimensionamento della rete scolastica, possano chiedere all'Ufficio scolastico regionale competente la concessione dell'esonero o del semi esonero dall'insegnamento, per un numero massimo di un docente nel caso di esonero e di due nel caso di semi esonero, per attività di collaborazione nello svolgimento delle funzioni amministrative e organizzative. Quanto sopra, al fine di attuare la Riforma 1.3 della Missione 4, Componente 1 del PNRR, relativa all'organizzazione del sistema scolastico.

In relazione all'articolo 15, specifica che, al fine di garantire il rispetto dei *target* previsti dal PNRR, esso reca talune modifiche ai criteri cui il Governo deve attenersi nella riforma degli istituti tecnici in corso. Le modifiche sono finalizzate, nel loro complesso, ad assicurare una maggiore aderenza dei curricula degli istituti alle esigenze del tessuto produttivo nazionale.

L'articolo 15-*bis* stabilisce che, al fine di assicurare la continuità dell'erogazione dei servizi educativi e scolastici comunali dell'infanzia, le graduatorie comunali vigenti del personale scolastico educativo e ausiliario, gestite direttamente dai Comuni, possono essere utilizzate fino all'anno scolastico 2026-2027 anche in deroga al possesso del titolo di studio previsto dal CCNL funzioni locali 2019-2021 per l'immissione in servizio a tempo determinato, e per l'immissione in servizio a tempo indeterminato nell'Area degli istruttori nei casi in cui il personale abbia maturato almeno tre anni di esercizio dell'attività professionale. La deroga di cui al primo periodo si applica esclusivamente ai soggetti già iscritti nelle suddette graduatorie. Per le finalità di cui al primo periodo, sino al 31 dicembre 2027, in deroga ai vincoli assunzionali di cui all'articolo 9, comma 28, del decreto-legge n. 78 del 2010, la spesa per il personale scolastico, educativo e ausiliario destinato ai servizi scolastici gestiti direttamente dai comuni, non può essere superiore a quella sostenuta per le stesse finalità nell'anno 2009, incrementata del 40 per cento.

L'articolo 16 è volto a ricondurre, nell'ambito della struttura amministrativa del Ministero dell'istruzione e del merito, la Scuola di alta formazione dell'istruzione, superando l'assetto attualmente vigente, che vede tale ente in una posizione di autonomia amministrativa e contabile rispetto al Ministero, da cui era solo vigilato. Sono conseguentemente riviste le funzioni gestionali della Scuola, l'assetto organizzativo dei suoi organi di supporto e il regime della dotazione organica ad essa assegnata.

Fa cenno al Capo III, che si compone degli articoli da 17 a 18 e reca "Disposizioni urgenti in materia di università e ricerca".

L'articolo 17, in materia di alloggi e residenze per studenti universitari, modifica la legge n. 338 del 2000 e l'articolo 15 del decreto-legge n. 13 del 2023, al fine di semplificare l'attuazione degli interventi aventi ad oggetto le residenze universitarie, intervenendo in particolare sulla normativa urbanistico-edilizia e prevedendo alcune agevolazioni in materia. Integra poi l'articolo 11 del decreto-legge n. 145 del 2023, anch'esso in materia di edilizia universitaria, prevedendo, in particolare, il supporto di Cassa depositi e prestiti Spa nelle relative procedure amministrative. Ciò al fine di raggiungere gli obiettivi della Riforma 1.7 della Missione 4, Componente 1 del PNRR, denominata "Riforma della legislazione sugli alloggi per studenti e investimenti negli alloggi per studenti" (M4C1-R 1.7-27-30), che prevede, come *target* finale, al 30 giugno 2026, la creazione di 60.000 posti letto supplementari per gli studenti universitari fuorisede.

L'articolo 18 reca misure volte a favorire il conseguimento di obiettivi e traguardi fissati dal PNRR in materia di formazione superiore e ricerca. Le misure introdotte riguardano, in particolare: la semplificazione delle procedure di adozione dei decreti ministeriali concernenti il riconoscimento dei crediti formativi universitari; l'ampliamento della platea dei potenziali destinatari delle assunzioni e delle chiamate dirette di studiosi da parte delle università e degli enti pubblici di ricerca, finanziate con le risorse del PNRR, nonché la possibilità di utilizzare tali risorse anche ai fini dello svolgimento dei progetti di ricerca connessi a tali assunzioni o chiamate; il riconoscimento, ai fini dell'inquadramento retributivo, dei periodi di servizio prestati nelle istituzioni di provenienza, nell'ambito delle procedure di mobilità tra università ed enti pubblici di ricerca incentivate dal PNRR.

Il medesimo articolo consente, inoltre, a talune categorie di candidati stranieri che abbiano sostenuto la

prova di ammissione ai corsi di laurea magistrale a ciclo unico in medicina e chirurgia, odontoiatria e protesi dentaria e medicina veterinaria, ai fini dell'immatricolazione nell'anno accademico 2023/2024, senza però presentare istanza di inserimento nelle relative graduatorie, di presentare istanza per l'inserimento nella graduatoria nazionale per l'iscrizione ai predetti corsi nell'anno accademico 2024/2025, senza necessità di ripetere la relativa prova di ammissione. Posticipa, infine, il termine per la pubblicazione del bando per le prove di ammissione a trenta giorni prima della loro effettuazione, in luogo dei sessanta previsti dalla normativa vigente.

Fa menzione del capo IV, in materia di sport, che si compone del solo articolo 19. Tale articolo reca misure volte a snellire le procedure di utilizzo, da parte del Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri, di talune tipologie di risorse di cui all'investimento 3.1 della Missione 5, Componente 2 del PNRR. In particolare: consente al Dipartimento di autorizzare i soggetti attuatori degli interventi di impiantistica sportiva ad utilizzare le economie derivanti dai ribassi d'asta; autorizza il Dipartimento a riprogrammare le risorse rese disponibili in seguito a revoche o a rinunce da parte dei soggetti attuatori, per l'efficientamento energetico di impianti sportivi pubblici destinati alla pratica di sport natatori, sport del ghiaccio e sport invernali e per la realizzazione di nuove palestre pubbliche nei Comuni delle isole minori marine.

Infine, nell'ambito delle misure del decreto-legge in materia di digitalizzazione, segnala che il comma 2 dell'articolo 20 prevede che il Ministero dell'università e della ricerca trasmetta all'Anagrafe nazionale dell'istruzione superiore (ANIS), entro il 30 giugno 2025, i dati in suo possesso relativi ai titoli di studio conseguiti.

Anticipa, conclusivamente, l'espressione di una proposta di parere favorevole sul provvedimento in titolo.

Poiché non vi sono richieste di intervento in discussione generale, si passa alle dichiarazioni di voto. La senatrice [D'ELIA](#) (PD-IDP), nel dichiarare, a nome del suo Gruppo, il voto contrario sulla proposta di parere del relatore, ritiene che siano molteplici gli aspetti non convincenti del decreto-legge in esame.

Contesta, in primo luogo, che si sia fatto nuovamente ricorso a un decreto *omnibus*, nonostante l'impegno assunto dal Governo a non far uso di tale prassi legislativa, e, sotto il profilo procedurale, paventa un nuovo ricorso alla posizione della questione di fiducia.

Sotto il profilo dei contenuti, esprime preoccupazione per la riduzione dei finanziamenti agli investimenti pubblici e per la concomitante valorizzazione delle iniziative private, soprattutto con riguardo al tema degli alloggi universitari, nonché per la pesante riduzione delle risorse del Fondo di coesione e sviluppo, che penalizzerà, in particolare, le regioni meridionali.

Lamenta, quindi, sia le deroghe introdotte alle disposizioni a favore dell'occupazione femminile e di sostegno alla natalità, sia i tagli al settore sanitario, evidenziati anche dalla Conferenza Stato-regioni. Dopo aver fatto cenno al discusso emendamento, a suo giudizio, inteso ad aprire i consultori ai gruppi antiabortisti, dichiara di ritenere inefficaci ed eccessivamente generiche le disposizioni relative alla sicurezza e alla repressione degli illeciti.

Non essendovi altre richieste di intervento in dichiarazione di voto, verificata la presenza del numero legale, il [PRESIDENTE](#) pone in votazione la proposta di parere favorevole del relatore, che viene approvata.

**(1086) Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**

(Parere alla 8a Commissione. Esame. Parere favorevole)

Il presidente relatore [MARTI](#) (LSP-PSd'Az) riferisce sul disegno di legge in titolo, già approvato dalla Camera dei deputati il 27 marzo 2024, soffermandosi innanzitutto sul Titolo I, che introduce disposizioni in materia di illeciti, di sanzioni, di formazione e di rafforzamento del controllo, è suddiviso in tre capi: il capo I (articoli 1-3) ha ad oggetto la guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti; il capo II, costituito dal solo articolo 4, modifica la disciplina della sospensione della patente di guida e aggrava le sanzioni per condotte lesive della sicurezza stradale; il capo III (articoli 4-13) contiene disposizioni in materia di formazione, titoli abilitativi e relativi

requisiti, nonché misure di rafforzamento del controllo.

Il Titolo II ha ad oggetto la micromobilità ed è articolato in due capi: il capo I (articolo 14) reca disciplina dei veicoli destinati alla micromobilità elettrica, vale a dire i monopattini; il capo II (articoli 15 e 16) detta regole di circolazione, modificando la disciplina della ciclabilità.

Il Titolo III, recante disposizioni in materia di segnali e regole di comportamento in casi particolari, è suddiviso in due capi: il capo I (articoli 17-19), relativo ai passaggi a livello, e il capo II (articoli 20-22), che introduce norme di comportamento a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico e misure per contrastare il rischio della circolazione contromano.

Il Titolo IV è articolato in due capi: il capo I (articoli 23-26) disciplina la sosta, mentre il capo II (articoli 27-34) disciplina la circolazione in specifici ambiti, tra cui l'ambito urbano e l'ambito portuale. Il Titolo V è costituito dagli articoli 35 e 36: all'articolo 35, si conferisce delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale, mentre l'articolo 36 reca disposizioni attuative e la clausola di invarianza finanziaria.

Passa indi a segnalare più specificamente le disposizioni di competenza della Commissione.

Menziona l'articolo 5, che modifica l'articolo 230 del nuovo codice della strada (di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992), in materia di educazione stradale, con l'intento di promuovere l'attività formativa nelle scuole.

In particolare, si prevede che - in conseguenza della partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado, statali e paritarie, - sia attribuito, all'atto del rilascio della patente, il credito di due punti sulle tipologie di patenti che abilitano alla guida di veicoli per i quali si richiede di aver compiuto 16 e 18 anni. Precisa che si tratta delle patenti AM, A1, B1, A2, B, BE, C1, C1E, di cui all'articolo 115, comma 1, lettere *b*) e *c*), del codice della strada.

L'articolo, inoltre, demanda a un decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, adottato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, l'individuazione dei soggetti erogatori dei suddetti corsi extracurricolari di educazione stradale tra gli enti pubblici e privati competenti in materia di sicurezza stradale, compresi gli enti di formazione professionale e le autoscuole, nonché la definizione delle modalità per lo svolgimento dei medesimi corsi e per la relativa certificazione.

Fa cenno, infine, all'articolo 32, che propone novella alle vigenti disposizioni (articolo 1, comma 2-ter, del decreto-legge n. 121 del 2023) relative alla circolazione sul territorio nazionale dei veicoli di interesse storico e collezionistico (di cui all'articolo 60 del codice della strada).

Nello specifico, si prevede che per tali veicoli siano individuate modalità agevolate di accesso alle aree soggette alle limitazioni della circolazione (di cui al comma 2 del richiamato articolo 1). Detta individuazione è demandata a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Preso atto che non vi sono iscritti a parlare in discussione generale, il Presidente relatore propone l'espressione di un parere favorevole sul provvedimento in titolo.

La senatrice [D'ELIA](#) (PD-IDP) fa presente che il proprio Gruppo non condivide i contenuti del provvedimento in titolo nel testo approvato dalla Camera dei deputati, rilevando che esso non persegue l'obiettivo della sicurezza. Stigmatizza, in proposito, la scelta di affiancare all'inasprimento delle pene per i trasgressori del codice, misure volte a favorire l'incremento della velocità di percorrenza dei veicoli, la limitazione dell'utilizzo dei dispositivi di controllo della velocità, nonché la riduzione delle zone a traffico limitato.

Poiché nessun altro senatore chiede di intervenire, si passa alla votazione della proposta di parere favorevole del relatore che, previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, è posta ai voti e accolta.

*La seduta termina alle ore 11,30.*

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE  
SUL DOCUMENTO N. LVII, N. 2 E CONNESSI ALLEGATI**



La Commissione, esaminato il documento in titolo, premesso che:

esso espone l'analisi del quadro macroeconomico italiano relativo all'anno 2023 e le previsioni tendenziali per il 2024 e per il triennio successivo;

riguardo al quadro programmatico, gli obiettivi di politica economica dei prossimi anni saranno definiti nel Piano strutturale di bilancio di medio periodo, in conformità con quanto previsto dalle nuove regole europee;

nell'ambito delle risposte di *policy* alle principali sfide economiche, occupazionali e sociali contenute nel Programma nazionale di riforma (PNR) (di cui si dà conto nel Documento), un posto di rilievo è occupato dalle misure in materia di istruzione, università e ricerca, considerate prioritarie nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR);

nel DEF 2024 si stima che dagli interventi contenuti nel PNRR su tali versanti possa derivare un effetto sul prodotto interno lordo (PIL) reale pari allo 0,4 per cento al 2026, allo 0,8 per cento al 2030, e al 2,8 per cento al 2050;

premessò altresì che:

come indicato nel PNR, il sistema di istruzione e formazione è stato interessato da riforme strategiche inserite nel PNRR, relative ai seguenti ambiti: reclutamento dei docenti, orientamento scolastico, riorganizzazione del sistema scolastico, riforma degli istituti tecnici e professionali, riforma degli Istituti tecnologici superiori, Scuola di alta formazione e formazione del personale scolastico;

tali riforme sono state attuate tramite un complesso ridisegno normativo della legislazione primaria e l'adozione dei connessi atti di normazione secondaria;

rilevato, con riguardo al settore universitario, che il DEF:

dà conto delle misure adottate al fine di garantire il diritto allo studio (assicurando agli studenti meritevoli in condizioni svantaggiate di accedere al percorso universitario), di potenziare gli alloggi universitari per studenti fuori sede, di favorire la mobilità tra atenei, di ampliare l'offerta e l'interdisciplinarietà dei corsi di laurea (con particolare riferimento alla riforma delle classi di laurea), nonché di semplificare le procedure per l'accesso all'esercizio delle professioni, tramite l'introduzione delle lauree abilitanti;

richiama l'introduzione dei dottorati innovativi e la promozione dei percorsi di studio e dei dottorati nelle discipline STEM;

considerato, con riguardo alle iniziative nel settore della ricerca:

l'impegno del Governo a procedere con l'attuazione delle linee di azione strategiche inserite nel Programma nazionale per la ricerca 2021-2027, dedicate al trasferimento di nuove conoscenze e tecnologie, nonché a promuovere una maggiore collaborazione tra università, ricerca e impresa nei settori digitale, industriale e aerospaziale;

il consolidamento di iniziative volte a favorire processi di internazionalizzazione e di potenziamento dell'attrattività dell'Italia, fra cui l'istituzione del Fondo Italiano per la Scienza (FIS), il rafforzamento della cooperazione con università e le istituzioni europee, la definizione di un quadro comune a livello europeo per la progettazione, l'erogazione e il rilascio di programmi di laurea congiunti;

tenuto conto che:

il Programma nazionale di riforma del DEF 2024 reca anche una sezione dedicata al percorso dell'Italia verso il raggiungimento degli Obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS) di Agenda 2030 ed al ruolo che svolgono in tale direzione le riforme e gli investimenti in corso di attuazione grazie al PNRR, anche in relazione all'Obiettivo 4 (Istruzione di qualità per tutti - fornire un'educazione di qualità, equa ed inclusiva e promuovere opportunità di apprendimento continuo);

al fine di raggiungere l'Obiettivo 4 dell'Agenda 2030, l'Italia ritiene prioritari interventi infrastrutturali per incrementare gli asili nido, i servizi per la prima infanzia e il tempo pieno, nonché programmi specifici per la riduzione dell'abbandono scolastico, lo sviluppo della formazione professionale terziaria, di nuove competenze e linguaggi per i docenti,

esprime, per quanto di competenza, parere favorevole.

**SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAI SENATORI  
PIRONDINI, Vincenza ALOISIO E CASTIELLO  
SUL DOCUMENTO N. LVII, N. 2 E CONNESSI ALLEGATI**

La 7ª Commissione permanente,

esaminato per le parti di competenza il Documento di economia e finanza 2024 (Doc. LVII, n. 2 e connessi Allegati),

premesso che:

il Documento di economia e finanza (DEF) costituisce il principale documento di programmazione della politica economica e di bilancio, che traccia, in una prospettiva di medio-lungo termine, gli impegni, sul piano del consolidamento delle finanze pubbliche, e gli indirizzi, sul versante delle diverse politiche pubbliche, adottati dall'Italia per il rispetto del Patto di Stabilità e Crescita europeo e per il conseguimento degli obiettivi di sviluppo, occupazione, riduzione del rapporto debito-PIL e per gli altri obiettivi programmatici prefigurati dal Governo per l'anno in corso e per il triennio successivo; considerato tuttavia che:

si tratta dell'ultimo DEF così concepito e conseguentemente redatto;

come sottolineato, infatti, dallo stesso ministro Giorgetti nel corso dell'audizione tenutasi nell'ambito dell'Indagine conoscitiva sulle prospettive di riforma delle procedure di programmazione economica e finanziaria e di bilancio, in relazione alla riforma della *governance* economica europea, le regole di *governance* in via di approvazione introducono un nuovo strumento di programmazione, definito come «Piano fiscale-strutturale di medio termine»;

il DEF, pertanto, è l'ultimo sottoposto all'esame del Parlamento, dal momento che la prima e la terza sezione - rispettivamente, «Programma di stabilità» e «Programma nazionale di riforma» - saranno rispettivamente assorbiti dal Piano fiscale-strutturale di medio termine e dal Rapporto di monitoraggio; il nuovo regolamento del "braccio preventivo" stabilisce che il Piano fiscale-strutturale di medio termine dovrà essere presentato alle autorità europee entro il 30 aprile, con una cadenza allineata alla durata della Legislatura nazionale, che - nel nostro ordinamento - è fissata in cinque anni. Nel periodo di vigenza del Piano, la normativa europea richiede la presentazione di un Rapporto di monitoraggio annuale, sottoposto allo stesso termine previsto per il Piano;

valutato che:

il Documento in titolo non riporta il profilo programmatico, limitandosi a confermare il quadro tendenziale prospettato con la Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanze-NaDef 2023, con previsioni di un *deficit* al 4,3 per cento per il 2024, al 3,7 per cento per il 2025, al 3 per cento per il 2026 e al 2,2 per cento per il 2027. Conseguentemente l'impercepibile tasso di crescita del PIL si attesta, per il 2024, all'1,0 per cento, mentre si prospetta pari all'1,2 per cento nel 2025 e all'1,1 e allo 0,9 per cento, rispettivamente per i due anni successivi;

né, a tale riguardo, possono risultare convincenti le motivazioni fornite dallo stesso Ministro dell'economia e delle finanze legate alla riforma della *governance* economica europea, dal momento che allo stato attuale vige ancora l'articolo 10 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, e pertanto Governo e Parlamento sono tenuti a rispettare i contenuti e le prescrizioni di programmazione economica in esso contenuti, come in particolare e nel dettaglio gli obiettivi da conseguire per accelerare la riduzione del debito pubblico, nonché, nel contempo, le previsioni di finanza di lungo periodo e gli interventi che si intendono adottare per garantire la sostenibilità;

considerato altresì che:

deprivato degli aspetti essenziali, che sottostanno alla sua stessa ragion d'essere, debole e assolutamente privo di incisività rispetto alle gravose sfide da affrontare, il DEF 2024 appare una «scatola vuota», e sostanzialmente si rivela fin da ora del tutto inadeguato a riportare il nostro Paese sul percorso (come intrapreso dai governi Conte) della crescita e dello sviluppo;

a distanza di 7 mesi dalla NaDef, dunque, i principali dati macroeconomici volgono al negativo, le previsioni di crescita sono riviste al ribasso. La disoccupazione appare in discesa: dato che deve esser letto, tuttavia, in filigrana alla crescita del lavoro precario, temporaneo, saltuario;

come evidenziato dallo stesso Ufficio Parlamentare di Bilancio, il testo non concorre a fornire

rassicurazioni in merito alle crescenti preoccupazioni riguardanti le inadeguate e intempestive misure adottate dal Governo per fronteggiare lo stallo in cui versa l'economia italiana da circa un anno e mezzo. In estrema sintesi: nel DEF in esame viene meno l'essenza stessa del documento di programmazione, limitandosi a fornire una sbiadita diapositiva dell'esistente, una pedissequa replica di quanto già annunciato con la NaDef 2023;

considerato che con riferimento ai profili d'interesse della 7ª Commissione:

se il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) rappresenta per il futuro prossimo la principale iniziativa di riforme e investimenti del Paese e la più grande sfida a livello tecnico, organizzativo e di coordinamento fra amministrazioni e livelli di governo, non sarà fuor di luogo esprimere preoccupazione per il rischio, non trascurabile, che la revisione complessiva del Piano (che inserisce nuove spese senza cancellare quelle già previste, ma "esternalizzandole" a carico del bilancio nazionale), possa generare un cospicuo aumento della spesa, salvo che l'impegno a mantenere la realizzazione delle spese originarie non vada inteso come meramente programmatico e privo di contenuto fattivo;

non solo il governo Meloni ha operato tagli nel settore dell'istruzione - motivando tale scelta, com'è ampiamente noto, sulla base della «denatalità», ovvero sul «dimensionamento», come già previsto nella misura indicata dalla legge di bilancio 2023 - ma il PNRR, che se utilizzato al meglio potrebbe portare ad alcuni risultati notevoli, registra, in sede attuativa, difficoltà di spesa e di realizzazione del Piano da parte del Governo che sono sotto gli occhi di tutti;

l'originario obiettivo - esplicitamente dichiarato nelle intenzioni del PNRR, di rimettere la scuola e l'università al centro delle politiche per la crescita - si scontra con una mancanza di visione di fondo. Sanità e istruzione pubblica, insieme con il complesso delle prestazioni sociali necessarie a contrastare la povertà, non rappresentano alcuna priorità. Tanto che, tutto ciò che riguarda i profili di interesse della 7ª Commissione appare posto sostanzialmente in litote in questo DEF 2024;

da "Caivano" fino agli ultimi provvedimenti - che comunque costituiscono una cartina di tornasole per capire l'idea di scuola e di società che vi sottostà - ci siamo limitati a rilevare un'impostazione di fondo troppo spesso ingessata e punitivo-sanzionatoria a fronte della mancanza di una parte costruttivo-propositiva;

in buona sostanza, se si vuole davvero «ripristinare la cultura del rispetto», «affermare l'autorevolezza dei docenti», nonché «rimettere al centro il principio della responsabilità», restituendo piena serenità al contesto lavorativo degli insegnanti e del personale scolastico, occorre in particolare:

- incoraggiare, disciplinandola, l'istituzione di corsi di formazione per il personale scolastico, finalizzati alla prevenzione e alla gestione delle situazioni di conflitto nonché a migliorare la qualità della comunicazione con gli studenti e le loro famiglie, valutando altresì l'opportunità di promuovere momenti di confronto tra il corpo docente, i genitori e i figli che durante l'attività didattica hanno manifestato un comportamento violento o aggressivo, al fine di prevenire analoghi episodi in seno alle istituzioni scolastiche;
- restituire autorevolezza e prestigio, con un rafforzamento della dignità professionale dei lavoratori della scuola, alla figura e alla funzione del docente in particolare, attraverso un miglioramento e un significativo aumento delle retribuzioni, agendo nel medesimo tempo per un deciso superamento del precariato, nonché potenziando il personale docente e il tempo scuola;
- potenziare l'integrazione, ridurre i tempi di accesso a interventi specialistici e di ascolto, promuovere e incentivare, nelle istituzioni scolastiche di ogni ordine e grado, l'istituzione di un Servizio di consulenza psicologica espressamente finalizzato al mondo e alle problematiche della Scuola;
- contribuire allo sviluppo degli scolari e degli studenti - a contrasto d'ogni forma di violenza e di bullismo, disagio, depressione, povertà educativa e dispersione scolastica, e di «analfabetismo emozionale» quand'anche derivante da un impiego eccessivo del digitale e di videogiochi o come esito di problematiche legate alla pandemia da Covid-19, e contro il consumo di alcol e droghe - attraverso l'introduzione nell'offerta formativa dell'intelligenza emotiva (insieme con l'educazione sessuale), considerata ormai materia rilevante per la costruzione dei legami sociali e per l'ottimizzazione dei contesti di apprendimento nonché per il miglioramento del clima relazionale tra studenti, e, in

particolare, tra studenti e insegnanti;

- incrementare e rafforzare, a principiarsi dalla scuola dell'obbligo, la formazione sportiva nonché la cultura musicale e ogni forma di espressione da veicolarsi attraverso linguaggi non verbali e artistici, quali strumenti di apprendimento cognitivo, formativo, relazionale, di aggregazione, socializzazione e integrazione sociale, ovvero quale parte integrante del percorso scolastico;
  - reperire adeguate risorse da destinare alla scuola pubblica e portare gli investimenti in istruzione, educazione e formazione almeno al 5 per cento del PIL come il resto d'Europa, al fine di restituire peso e valore all'istruzione scolastica, per promuovere la formazione degli insegnanti, per valorizzare la professionalità docente e per sostenere l'innovazione didattica e organizzativa, nella consapevolezza che la scuola debba rappresentare uno dei più importanti fattori di crescita del Paese, garantendo il diritto allo studio e la garanzia di accesso per tutti e a tutti i livelli di istruzione;
  - incrementare i finanziamenti per il rinnovo del contratto di lavoro al personale di scuola università e ricerca;
  - reperire le risorse necessarie per la piena attuazione del Piano nazionale per la promozione del sistema integrato di educazione e istruzione dalla nascita sino a sei anni;
  - adottare misure di prevenzione e di contrasto dell'abbandono precoce dell'istruzione e della formazione;
  - procedere a contrastare l'eccessivo affollamento delle classi e la povertà educativa, diminuendo il numero degli alunni per classe e garantendo la formazione delle classi nei territori disagiati, montani, nelle piccole isole, nelle aree interne;
  - difendere il diritto allo studio scolastico e universitario, assicurando borse di studio e servizi per tutti gli idonei;
  - intervenire, con azioni forti e immediate, per sostenere le famiglie, in estrema difficoltà per questo anno scolastico, per l'acquisto dei libri scolastici e garantire il diritto allo studio in modo uniforme su tutto il territorio nazionale;
  - istituire il beneficio della dote educativa da destinare a tutte le alunne e alunni, studentesse e studenti del primo e secondo ciclo di istruzione, al fine di sostenere economicamente le famiglie durante tutto il percorso educativo dei figli e contrastare le disuguaglianze socio-culturali e territoriali;
  - adottare, già nella prossima legge di bilancio, misure volte a rivedere la disposizione approvata inerente il dimensionamento scolastico, abrogando la disciplina introdotta, anche alla luce dei rischi e delle criticità che potrebbero derivare dalla controversa riforma dell'autonomia differenziata da riconsiderare integralmente, con particolare riguardo al sistema di istruzione, che deve mantenere i caratteri di uniformità ed eguaglianza su tutto il territorio nazionale;
  - incrementare e rafforzare, a principiarsi dalla scuola dell'obbligo, la formazione sportiva nonché la cultura musicale e ogni forma di espressione da veicolarsi attraverso linguaggi non verbali e artistici, quali strumenti di apprendimento cognitivo, formativo, relazionale, di aggregazione, socializzazione e integrazione sociale, ovvero quale parte integrante del percorso scolastico;
  - implementare e promuovere la creazione di nuove strutture di edilizia universitaria, anche incrementando il Fondo per l'*housing* universitario, al fine di ridurre in modo significativo il divario del Paese rispetto alla media UE;
  - rafforzare i dottorati e la ricerca universitaria al fine di promuovere pari opportunità, riducendo le disparità regionali, rafforzando le tecnologie digitali e contrastando il divario di genere;
  - dare piena attuazione alle politiche volte a un rapido inserimento nel mondo del lavoro, come la riforma delle lauree abilitanti, delle classi di laurea e dei dottorati, nonché, tempestivamente e in particolare, alla riforma del sistema di accesso programmato per l'accesso ai corsi di laurea di medicina e chirurgia;
- considerato inoltre che occorre:
- incoraggiare la formazione di giovani diplomati e laureati per la valorizzazione del paesaggio e la tutela dei beni culturali e promuovere la nascita di *start-up* nel settore;
  - promuovere un'opera di sensibilizzazione sull'importanza sociale della cultura e del patrimonio culturale e a sostenere il ruolo trainante del patrimonio storico e artistico del nostro Paese e delle

elevate professionalità presenti nei relativi settori;

- predisporre piattaforme digitali contenenti i dati raccolti sui beni culturali per renderli fruibili dai cittadini, nella prospettiva di potenziare un programma di censimento, catalogazione e messa in rete di tali beni (i cosiddetti "giacimenti culturali"), anche definendo modalità per sfruttare l'intelligenza artificiale come preziosa risorsa da applicare al patrimonio e alla nuova produzione culturale;
- impiegare fondi cospicui per proteggere paesaggio e patrimonio culturale dal rischio idrogeologico e da un impatto climatico devastante, in particolare prevedendo forme di coordinamento tra le diverse strategie e istituzioni nazionali ed europee, redigendo mappe di localizzazione del patrimonio a rischio, modulando le risorse economiche in base a obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale, valorizzando progetti tesi a rigenerare tessuti urbani ed ecosistemi;

tenuto conto che:

risulta ormai acclarato come «il pubblico dei più giovani» - in particolare - cerchi nei musei «un'esperienza immersiva»: luoghi accoglienti, tecnologie, spazi per leggere, per mangiare, laboratori per bambini, come nei Paesi più avanzati; bisognerebbe, pertanto, come avviene già da tempo fuori d'Italia - in sinergia con l'azione di Governo e di concerto con il Ministero e con tutti i soggetti interessati - provvedere a riunire e far dialogare fra loro i principali musei nazionali italiani con le università e le principali istituzioni culturali, con il compito di promuovere non solo e non tanto esposizioni *glamour*, quanto mostre e iniziative di carattere internazionale e - al fine di ottimizzare la promozione della cultura e i ricavi in termini economici che se ne possono trarre - ampliare e differenziare l'offerta, nonché, nel medesimo tempo, pubblicizzare e trasmettere in maniera efficace tutto ciò che ruota intorno alla diffusione della cultura e alla qualità del prodotto (*merchandising* intelligente e raffinato compreso), esprime, per quanto di competenza, parere contrario.

#### EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE

N. [1021](#)

#### Art. 1

##### 1.1

[Rojc](#), [D'Elia](#), [Crisanti](#), [Rando](#), [Verducci](#)

*Al comma 1, dopo le parole: "e della più complessa vicenda del confine orientale italiano" inserire le seguenti: "attraverso la prima Guerra mondiale e il Trattato di Rapallo del 12 novembre 1920, l'avvento del regime fascista con l'italianizzazione forzata e brutale, culminata con i gravissimi atti di violenza nel regno jugoslavo nel 1941 durante l'occupazione nazifascista".*

##### 1.2

[D'Elia](#), [Crisanti](#), [Rando](#), [Verducci](#)

*Al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: "la regione Lazio" inserire le seguenti: ", Roma Capitale".*

---

--- Il presente fascicolo raccoglie i testi di tutti gli atti parlamentari relativi all'iter in Senato di un disegno di legge. Esso e' ottenuto automaticamente a partire dai contenuti pubblicati dai competenti uffici sulla banca dati Progetti di legge sul sito Internet del Senato (<https://www.senato.it>) e contiene le sole informazioni disponibili alla data di composizione riportata in copertina. In particolare, sono contenute nel fascicolo informazioni riepilogative sull'iter del ddl, i testi stampati del progetto di legge (testo iniziale, eventuale relazione o testo-A, testo approvato), e i resoconti sommari di Commissione e stenografici di Assemblea in cui il disegno di legge e' stato trattato, sia nelle sedi di discussione di merito sia in eventuali dibattiti connessi (ad esempio sul calendario dei lavori). Tali resoconti sono riportati in forma integrale, e possono quindi comprendere contenuti ulteriori rispetto all'iter del disegno di legge.