



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
Direzione generale per la sicurezza stradale

Alla Camera dei Deputati
IX Commissione
c.a. del Presidente On. Alessandro Morelli
morelli_a@camera.it

Oggetto: Audizione informale di rappresentanti della Direzione generale per la motorizzazione e della Direzione generale per la sicurezza stradale del MIT, nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti "Modifiche al codice della strada" (C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1358 Meloni, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38).

Martedì 5 febbraio 2019 alle ore 13.30.

In riferimento alla convocazione dell'audizione in oggetto, ricevuta dalla S.V. il 1° febbraio, ed in particolare all'invito in essa contenuto, di predisporre un documento scritto da lasciare agli atti della Commissione, è stato predisposto il presente documento che contiene la sintetica posizione della Direzione Generale per la sicurezza stradale del MIT, per gli aspetti di competenza, sulle diverse proposte di legge di modifica al Codice della Strada.

1. Introduzione della definizione di “utente vulnerabile della strada” (art. 3 del C.d.S.)

In riferimento alla proposta di inserimento tra le definizioni di cui all'art. 3 del Codice della Strada (d'ora in poi C.d.S. per brevità) della definizione n. 53-ter)¹ di “utente vulnerabile della strada”, contenuta nella proposta, si rappresenta quanto segue.

¹ *53-ter) Utente vulnerabile della strada: conducenti di ciclomotori, motocicli, nonché altri veicoli aperti a due o tre ruote, che meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade dei veicoli chiusi a quattro o più ruote o dalla presenza di ostacoli fissi sulla strada.*

La **proposta è accoglibile ma si ritiene debba essere riformulata** in coerenza con quanto previsto della “*Direttiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali*” recepita con il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35.

In particolare nella Direttiva si menzionano gli utenti vulnerabili sia nel “considerando n. 9”

...(omissis)... Le ispezioni regolari sono uno strumento essenziale di prevenzione dei pericoli ai quali possono essere esposti tutti gli utenti della strada, segnatamente gli utenti vulnerabili, e anche in caso di lavori stradali.

sia negli Allegati, che di fatto ne sanciscono la definizione, nei seguenti punti:

- nell’Allegato I, p. 2, lett. d):
utenti della strada, compresi gli utenti vulnerabili (ad esempio pedoni, ciclisti motociclisti)
- nell’Allegato II, p. 2, lett. h)
utenti vulnerabili (ad esempio, pedoni, ciclisti, motociclisti)
- nell’Allegato II, p. 2, lett. i):
adattamento ergonomico di sistemi stradali di contenimento (mezzerie stradali e guardrail di sicurezza per evitare pericoli agli utenti vulnerabili).

Tale definizione di utenti vulnerabili prevista nella Direttiva 2008/96/CE è stata così recepita nell’Allegato I, p. 2, lett. d) del D.Lgs. n.35/11

- *d) individuazione delle tipologie di utenti della strada, compresi gli utenti deboli (pedoni e ciclisti) e vulnerabili (motociclisti);*

differenziando gli utenti deboli, già disciplinati dall’art. 53-bis del C.d.S., dagli utenti vulnerabili.

Pertanto si ritiene che la definizione proposta di cui all’art. 53-ter anche per gli utenti vulnerabili sia opportuna, e tendente a colmare una mancata e coerente introduzione nel C.d.S. già dal 2011 contestualmente all’entrata in vigore del D.Lgs. n.35/11, ma si ritiene debba essere più propriamente modificata come segue:

53-ter) Utente vulnerabile della strada: conducenti di ciclomotori e motoveicoli, di cui all’articolo 47, comma 2, lettera a, che meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.

2. Riservazione della sosta: stalli rosa per donne in gravidanza e/o neomamme e stalli rossi per ambulanze (art. 7 “Regolamentazione della circolazione nei centri abitati” del C.d.S.)

In riferimento alle modifiche relative alla possibilità di riservare stalli di sosta per le donne in gravidanza e per le neomamme, nonché per le ambulanze, contenute con diverse formulazioni nelle proposte:

- C. 1358 Meloni (art. 1, comma 1, lett. a)
- C. 1368 Scagliusi (art. 1, comma 1)
- AC 1366 - *la proposta relativa agli stalli rossi per le ambulanze risulta presente solo su AC 1366 (art 7) ma non è riportato nel testo a fronte con il Codice vigente*

si rappresenta quanto segue.

Si condivide pienamente, in linea di principio, l’obiettivo di tali proposte per le chiare ed ineludibili finalità sociali non più rinviabili, ma si ritiene doveroso sottoporre all’attenzione **un’alternativa proposta di formulazione** che non si limiti ad introdurre le due specifiche possibilità di riservare i cosiddetti “stalli rosa” e gli “stalli rossi”, ma conferisca ai Comuni più generici poteri anche per altre fattispecie di riservazione, a condizione che posseggano requisiti di interesse generale e collettivo.

Ci si riferisce al fatto che nel testo vigente del Codice della Strada le attuali possibilità di riservare la sosta sono limitate, almeno in modo esplicito, alle seguenti fattispecie:

- art. 7, c. 1, lett.d): veicoli degli organi di polizia stradale, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, nonché di quelli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, ovvero a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;
- art. 158, c. 1, lett. h-bis): veicoli elettrici in ricarica (introdotta di recente con l’art.17 del D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257 “*Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi*”);
- art. 158, c. 2, lett. o-bis): veicoli per il carico e lo scarico di merci (introdotta di recente con il D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96).

Si evidenzia peraltro l’attuale non coerenza del Regolamento di attuazione del C.d.S., che introduce, in aggiunta alle fattispecie dell’art. 7, c. 1 lett.d), attraverso la rubrica della Fig. II 79/c art. 120 del Regolamento del C.d.S., ulteriori possibilità di riservazione: veicoli delle Forze Armate, della Polizia di Stato, dei Vigili del Fuoco, della Polizia Municipale ed altri servizi di pubblico interesse e di soccorso.

Pertanto si ricava che ad oggi le riserve di spazi per la sosta istituite dai Comuni per altre finalità (veicoli delle ambasciate - corpo diplomatico, veicoli adibiti ai servizi di raccolta dei rifiuti e pulizia delle strade, veicoli di enti pubblici in genere, ma anche a veicoli adibiti al car sharing, bike sharing, ecc..) risulterebbero infondate e quindi prive della relativa ipotesi sanzionatoria.

IN riferimento a questa criticità si rappresenta che dal mese di dicembre 2018 presso la D.G. per la sicurezza stradale è attivo un tavolo tecnico con ANCI e le principali città al fine di emanare una direttiva che, a norme vigenti del C.d.S., possa fornire ai Comuni indicazioni sulle possibilità di riservare spazi per la sosta e sulle relative modalità di attuazione in termini di univoca e chiara segnaletica orizzontale e verticale; nell'ambito di tale tavolo tecnico è emersa anche la necessità di proporre una modifica all'art. 7 del C.d.S. finalizzata ad introdurre un principio di carattere generale, con le opportune limitazioni e vincoli affinché l'eventuale nuova norma non venga abusata e strumentalizzata, ma che consenta alle singole Amministrazioni comunali di provvedere all'istituzione di spazi per la sosta riservata a categorie di veicoli e/o di utenti purché sia garantito il criterio dell'uso collettivo e generalizzato di tali spazi e non si rinvenga mai l'intenzione di riservare stalli a specifici utenti o a specifiche strutture private. Infatti la destinazione di spazi riservati a specifiche strutture (alberghi, centri commerciali, ecc.) si tradurrebbe in un'illegittima sottrazione dello spazio pubblico per una finalità privata e si tradurrebbe in una forma di occupazione di suolo pubblico (come nel caso di dehors di bar e ristoranti, ecc.), possibile nelle forme e nei termini previsti nel nostro ordinamento, ed in particolare nel T.U.E.L., ma non riconducibile alla riservazione della sosta.

Nell'ambito del suddetto tavolo tecnico si è anche convenuto che, al fine di garantire omogeneità su tutto il territorio nazionale della segnaletica orizzontale e verticale relativa alle medesime fattispecie, con la prevista direttiva venisse confermato che il colore delle strisce di delimitazione della sosta riservata fosse sempre il giallo (come previsto dall'art. 137, comma 5 del Regolamento) e si provvedesse ad indicare la specifica destinazione attraverso l'uso dei relativi pittogrammi sia con il tracciamento sulla pavimentazione sia con l'inserimento dell'identico simbolo nell'apposito segnale di cui alla Fig. II 79/c art. 120 del Regolamento.

A tal proposito si evidenzia che è in corso di definizione e di proposta, e quindi di inserimento nel Regolamento, del pittogramma per i veicoli in ricarica elettrica, nonché dei veicoli elettrici (proprio per rispondere all'esigenza prospettata da alcuni comuni di riservare stalli ai veicoli elettrici anche non in fase di ricarica), attualmente assente e quindi non standardizzato.

Pertanto, la D.G. per la sicurezza stradale è dell'avviso che le specifiche proposte di legge in oggetto (relative a stalli per mamme e ambulanze), potrebbero essere ricondotte nel più ampio alveo della seguente ipotesi di proposta di modifica:

all'articolo 7, c. 1 lett. d) infine sono aggiunte le seguenti parole:

“nonché ad altre categorie di veicoli ed utenti a condizione che la riservazione risponda a finalità pubbliche e collettive, e non costituisca una limitazione dell'uso pubblico a vantaggio di privati.”

3. Riservazione di corsie e strade per il trasporto pubblico con possibilità di circolazione delle biciclette (artt. 6 e 7 del C.d.S.)

In riferimento alle modifiche relative alla possibilità di far circolare, in ambito urbano, le biciclette sulle corsie e strade riservate al trasporto pubblico, contenute con diverse formulazioni nelle proposte:

- C. 219 Schullian (art. 2, comma 1)
- C. 1051 De Lorenzis (art. 1, comma 1, lett. a))
- C. 219 Schullian (art. 2, comma 2)
- C. 1051 De Lorenzis (art. 1, comma 1, lett. b))

si rappresenta quanto segue.

Le proposte sono mirate ad introdurre la possibilità di far circolare, in ambito urbano, le biciclette sulle corsie e strade riservate al trasporto pubblico e quindi operano sia sull'art. 7 del C.d.S. sia sul correlato art. 6, in virtù del rinvio contenuto nel comma 1, lett. a) dell'art. 7.

La D.G. per la sicurezza stradale è favorevole alla modifica di introdurre alla lettera c) del comma 4 dell'art. 6 le parole “*strade o*”, prima della parola “*corsie*” (proposta On. De Lorenzis) al fine di risolvere la carenza della formulazione vigente e di definire in modo più organico e compiuto il potere di limitare la circolazione in ambito extraurbano. Tale proposta risulta peraltro in linea con le aspettative di enti territoriali e di organismi deputati alla tutela dell'ambiente e del paesaggio che in determinati contesti sensibili vorrebbero disporre dello strumento per poter istituire divieti di circolazione (o, in modo complementare, riservare la circolazione agli autorizzati) a determinate categorie di veicoli in ambito extraurbano, in modo analogo a ciò che accade per le zone a traffico limitato in ambito urbano. Il tema è di forte attualità ed è da collegarsi alle istanze provenienti da diversi ambiti territoriali, in cui si è evidenziata la necessità di regolamentare la circolazione soprattutto dei mezzi pesanti, soprattutto nel Nord Italia. In particolare nell'area padana si sta pensando di introdurre meccanismi di regolazione della circolazione stradale finalizzati ad una riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli che devono necessariamente adottati in modo coordinato e sinergico a livello di area territoriale omogenea, travalicando le competenze sia degli enti proprietari e/gestori di strade sia i poteri dei singoli Prefetti.

La D.G. per la sicurezza stradale è anche favorevole alla modifica di introdurre alla lettera i) di tale comma 1 dell'art. 7 le parole “*e/o corsie*” (proposta On. De Lorenzis) al fine di risolvere l'impropria vigente formulazione, che proprio in ambito urbano sembra non contemplare la fattispecie più ricorrente della riservazione di corsie al TPL ma soltanto l'ipotesi più rara della sola completa riservazione dell'intera strada.

Per contro la D.G. per la sicurezza stradale è **contraria**, prima ancora che per ragioni di merito cui **si rinvia allo specifico punto relativo all'art. 182**, per motivi di carattere tecnico-giuridico alla modifica dell'art. 7 mirate ad introdurre la possibilità di circolazione delle biciclette sulle corsie dedicate al trasporto pubblico.

Infatti, non è corretto che nell'ambito di una disposizione normativa (art. 7, c. 1, lett. i)) che attribuisce il potere agli enti proprietari di strade di limitare la libera circolazione, attraverso la riservazione di strade (o, in futuro, anche di corsie) ai veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, con la precisa finalità di favorire la mobilità urbana, sia contestualmente imposto di consentire sempre l'accesso e la circolazione delle biciclette. Il potere di riservare corsie (o, in futuro, anche strade) a determinate categorie di veicoli, comprese quindi anche le biciclette ai sensi dell'art. 47 del C.d.S.), è già disciplinato dall'art. 6, c. 4, lett. c).

4. Competizioni sportive su strada (art. 9 C.d.S.)

In riferimento alla modifica relativa all'inserimento del comma 4-ter², contenuta nella proposta, si rappresenta che la **competenza** è maggiormente **della Direzione Generale per la Motorizzazione**.

Per quanto di competenza della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale si coglie l'occasione per evidenziare che è attualmente allo studio una proposta di modifica dell'articolo 9 volta a semplificare le procedure di autorizzazione allo svolgimento delle competizioni che prevedono un nulla osta ministeriale come atto propedeutico all'autorizzazione stessa.

² 4-ter. *Gli autoveicoli da competizione immatricolati rientrano tra i veicoli atipici di cui all'articolo 59.*

5. Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità (art. 10 C.d.S.)

In riferimento alle modifiche dell'articolo 10 c. 1368 On. Scagliusi (art.2) si rappresenta che, in considerazione del limitato tempo a disposizione per l'analisi della complessa e articolata proposta di modifica, **ci si riserva di formulare specifiche osservazioni di dettaglio.**

In questa sede ci si limita ad esprimere una parziale condivisione sulla eliminazione della soglia della massa limite dei veicoli eccezionali ad 8 o più assi pari a 108 t, che risulterebbero ricondotti nella soglia degli attuali 6 assi pari a 86 t, poiché questa eliminazione riduce non di poco il limite di massa per una serie di trasporti "speciali", e non quindi veramente "eccezionali" caratterizzati dal requisito fondamentale dell'indivisibilità del bene trasportato, i cui carichi vengono "progettati" in funzione di tali limiti sfruttando le modifiche apportate nel tempo all'articolo 10 che hanno snaturato il principio dell'eccezionalità introducendo un'ampia possibilità di trasporti speciali in contraddizione con l'art. 62 del C.d.S. e con limiti di massa ben superiori, solo in virtù di una procedura autorizzativa che, come noto a tutti, non garantisce sulla reale compatibilità di quei trasporti con le condizioni dell'infrastruttura stradale.

Si evidenzia che sarebbe molto più opportuna una completa riscrittura dell'articolo 10, volta ad una semplificazione ma anche ad una più rigorosa disciplina di tali trasporti, che costituiscono un fattore di rischio per la sicurezza delle infrastrutture.

6. Fasce di rispetto (art. 16 C.d.S.)

In riferimento alle modifiche dell'articolo 16 di cui alla proposta (C. 219 Shullian), ed in particolare dell'inserimento del periodo alla fine del comma 1³, **si esprime parere favorevole** sulla proposta di inserimento, poiché volta a definire con decreto ministeriale la specifica disciplina dei divieti all'interno delle fasce di rispetto stradali nelle particolari situazioni in cui la sede stradale si sviluppi su opera d'arte o in particolari contesti.

Si deve evidenziare l'opportunità/necessità che al tempo stesso sia garantita la piena attuazione degli articoli 16, 17 e 18 del C.d.S. che, come noto, è subordinata alla classificazione tecnico-funzionale delle strade esistenti che costituisce un limite per tutto il sistema di tutela delle infrastrutture stradali.

Si ritiene opportuno di dover contestualmente evidenziare la **necessità della modifica della definizione di fascia di rispetto**, di cui al p. 22 del comma 1 dell'art. 3 del C.d.S., che contiene l'improprio riferimento al "*confine stradale*" spesso più esteso, e non coerente, rispetto alla piattaforma stradale.

³ *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è stabilita la disciplina particolare per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie ovvero in particolari condizioni orografiche, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieti.*

7. Pubblicità stradale (art. 23 C.d.S.)

In riferimento alla proposta di modifica dell'art. 23 del C.d.S., (C.219 On. Schullian) consistente nella mera inversione degli importi delle sanzioni amministrative indicate nei commi 11⁴ e 12⁵ dell'art. 23 stesso **si esprime favorevole**, ferma restando la **competenza prevalente del Ministero della Giustizia**, ai sensi dell'art. 195, c. 3 del C.d.S..

⁴ *Chiunque viola le disposizioni del presente articolo e quelle del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro **1.389** ad euro **13.890**.*

⁵ *Chiunque non osserva le prescrizioni indicate nelle autorizzazioni previste dal presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro **422** a euro **1.697** in via solidale con il soggetto pubblicizzato.*

8. Segnali verticali (art. 39 C.d.S.)

In riferimento alla proposta di inserimento della lettera l-bis⁶ nel comma 1 dell'art. 39 (C.1368 On. Scagliusi) non si condivide l'inserimento, tra i segnali di indicazione anche di "*altri segnali che indicano messaggi sociali e di sensibilizzazione*" poiché la segnaletica stradale deve essere tanto efficace e completa quanto essenziale e non eccessiva, al fine di non distogliere l'attenzione degli utenti con messaggi che non risultano pertinenti con la circolazione stradale, pertanto si esprime **parere contrario**.

9. Segnali orizzontali (art. 40 C.d.S.)

In riferimento alla proposta di inserimento del comma 10-bis⁷ nell'art. 40 (C.219 On. Schullian), tesa a introdurre la possibilità di realizzare la cosiddetta "casa avanzata" per le biciclette, **da correlarsi a quanto riportato nelle osservazioni relative all'art. 182, non si condivide la proposta** per le seguenti ragioni:

- l'inserimento di una doppia striscia di arresto dovrebbe essere limitata ad alcune particolari, limitate e ben definite situazioni in ambito urbano, in particolare laddove esiste una pista ciclabile, la strada fosse ad unica corsia per senso di marcia, nelle zone 30 e dove i flussi ciclistici costituiscono una componente significativa e quindi non si condivide la limitazione "*ove l'ente proprietario lo ritenga conforme a esigenze di sicurezza*";
- l'inserimento riguarderebbe sia l'ambito urbano sia l'ambito extraurbano;
- l'inserimento è condizionato a due ipotesi assolutamente sproporzionate e tra loro disomogenee: costruzione di nuove strade e rifacimento della segnaletica orizzontale;
- eventualmente, qualora fosse condiviso il contenuto con le limitazioni di cui sopra, dovrebbe essere inserito un periodo alla fine del comma 5 anziché un nuovo comma 10-bis, anche in riferimento alla modifica dell'art. 182. Infatti l'inserimento di tale emendamento nell'art. 40 "Segnali orizzontali" risulta non corretto, in quanto tale disposizione comporta la variazione sia di una norma di comportamento sia della realizzazione dell'intersezione nonché conseguentemente della segnaletica orizzontale e verticale (e pertanto non solo i segnali orizzontali).

⁶ *l-bis) altri segnali che indicano messaggi sociali e di sensibilizzazione.*

⁷ *10-bis. Nelle intersezioni semaforiche delle strade di nuova costruzione ovvero nei casi di rifacimento della segnaletica ove l'ente proprietario lo ritenga conforme a esigenze di sicurezza può essere predisposta a terra una linea di arresto riservata alle biciclette opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli*

10. Segnali luminosi (art. 41 C.d.S.)

Le proposte di modifica dell'art. 41 sono contenute con diverse formulazioni e per diverse finalità, nelle seguenti proposte:

- C. 219 Schullian^{8 9}
- C. 234 Gebhard¹⁰
- C. 367 Comaroli¹¹
- C. 1366 Maccanti¹²

La proposta di dotare gli attraversamenti pedonali caratterizzati da incidenti negli ultimi 5 anni di segnali e sistemi, seppur condivisibile in linea di principio poiché basata su una consequenziale attuazione di uno o più eventi incidentali gravi, che però non risultano in ogni caso statisticamente rilevanti, disattende comunque il principio che l'ente proprietario abbia la competenza tecnica e la responsabilità di individuare la priorità degli interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali. Si esprime **parere contrario**.

Inoltre la misura comporta oneri economici a carico degli enti proprietari/gestori di strade interessati dall'eventuale adempimento e risulterebbe inattuabile se priva di copertura finanziaria.

⁸ *5-bis. Gli attraversamenti pedonali non semaforizzati ove siano accaduti negli ultimi cinque anni incidenti mortali o con feriti devono essere dotati, a cura dell'ente proprietario della strada, di appositi segnali luminosi di pericolo e di prescrizione nonché di sistemi di videosorveglianza, qualora siano situati in prossimità di luoghi, quali scuole, presidi sanitari, centri per anziani o uffici pubblici, particolarmente frequentati da pedoni.*

⁹ *5-bis. Gli attraversamenti pedonali non semaforizzati ove siano accaduti negli ultimi cinque anni incidenti mortali o con feriti devono essere dotati, a cura dell'ente proprietario della strada, di appositi segnali luminosi di pericolo e di prescrizione nonché di sistemi di videosorveglianza, qualora siano situati in prossimità di luoghi, quali scuole, presidi sanitari, centri per anziani o uffici pubblici, particolarmente frequentati da pedoni.*

¹⁰ *a-bis) rosso e giallo, con significato di preavviso di via libera;*

¹¹ *5. Gli attraversamenti pedonali semaforizzati sono dotati di segnalazioni acustiche o tattili, eventualmente anche abbinata, e sono strutturati con un tipo di pavimentazione che agevoli l'individuazione delle segnalazioni medesime, al fine di agevolare la mobilità dei soggetti portatori di handicap, e in particolare dei soggetti non vedenti. Le luci delle lanterne semaforiche pedonali sono a forma di pedone colorato su fondo nero. I colori sono:*

¹² *10. Durante il periodo di accensione della luce gialla, che deve avere una durata non inferiore a 5 secondi, i veicoli non possono oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, di cui al comma 11, a meno che vi si trovino così prossimi, al momento dell'accensione della luce gialla, che non possano più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza; in tal caso essi devono sgombrare sollecitamente l'area di intersezione con opportuna prudenza.*

La proposta di inserire tra la fase semaforica del rosso, con significato di arresto, e la fase di verde con significato di via libera, una nuova fase di “rosso e giallo” con significato di “preavviso di via libera”, **non è condivisibile** per la seguente ragione:

- dal punto di vista della sicurezza introdurrebbe importanti criticità legate al possibile anticipo della partenza dei conducenti rispetto all'avvio della fase di via libera, pur riconoscendo che la misura avrebbe la validità di ridurre i tempi di reazione dei conducenti fermi al rosso.

La proposta di dotare e adeguare gli attraversamenti pedonali semaforizzati in funzione delle esigenze delle persone con disabilità in particolare visiva, potrebbe essere accolta ma, come detto sopra, la misura comporta oneri a carico degli enti proprietari/gestori di strade e pertanto risulterebbe inattuabile se priva di copertura finanziaria. Si esprime **parere contrario**.

La proposta di inserire una durata minima della fase di giallo, ipotizzata non inferiore a 5 secondi, sebbene se ne possa condividere la finalità di standardizzare la durata e quindi il comportamento degli utenti stradali, che talvolta, nei casi di durata della fase di giallo molto ridotta o comunque più ridotta rispetto alla media, commettono involontariamente l'infrazione, **non può essere accolta** per i seguenti motivi:

- la durata della fase di giallo è commisurata alla tipologia di infrastrutture stradali confluenti nell'intersezione, alla configurazione dell'intersezione stessa, alle velocità imposte ed a quelle operative, e deve pertanto essere parte integrante del progetto dello specifico impianto semaforico;
- imporre una durata minima di 5 secondi può costituire un inutile vincolo progettuale e può rivelarsi nella maggior parte delle intersezioni eccessiva, considerato che in ambito urbano la durata minima è anche di 3 secondi;
- un allungamento della fase di giallo, laddove attualmente negli impianti esistenti fosse inferiore, costituirebbe un allungamento del complessivo ciclo semaforico, con importanti ricadute negative in termini di tempi di attesa, di congestione veicolare e di incrementi delle emissioni inquinanti.

La criticità dell'apparente vuoto legislativo relativo alla carenza della durata della fase di giallo, oggetto di numerose contestazioni in caso di accertamento delle infrazioni attraverso sistemi automatici di rilevazione, su cui la giurisprudenza è tutt'altro che unanime, deve essere risolta attraverso una doppia azione su due piani distinti e tra loro complementari: da un lato il proprietario/gestore della strada deve operare un corretto dimensionamento della durata del giallo in funzione delle caratteristiche tecniche delle infrastrutture di cui sopra; dall'altro deve essere fornita prova al trasgressore che la durata del giallo rilevata all'atto dell'accertamento della specifica infrazione da lui commessa fosse pari o superiore al tempo preimpostato della centralina del semaforo, funzione del predetto dimensionamento.

Per quanto riguarda questo aspetto gli uffici competenti del MIT stanno provvedendo a specificare che la funzionalità della rilevazione della effettiva durata del giallo è un requisito essenziale ai fini dell'omologazione dei dispositivi automatici e a regime tale criticità dovrebbe essere superata.

11. Uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni (art. 45 C.d.S.)

La proposta di modifica dell'art. 45 è contenuta, con identica formulazione nelle seguenti proposte:

- C. 192 Schullian ¹³
- C. 219 Schullian ¹⁴

La proposta è **pienamente condivisibile** poiché in coerenza ed attuazione con quanto stabilito dalla sentenza n. 113/2015 della Corte Costituzionale, riguardo l'illegittimità costituzionale dell'art. 45, comma 6 del C.d.S. nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e taratura, la modifica risolverebbe l'attuale incostituzionalità dell'art. 45, peraltro non limitata ai misuratori di velocità ma estesa a tutti i dispositivi utilizzati per l'accertamento delle violazioni.

Ciò comporterà anche un adeguamento delle procedure di omologazione delle diverse tipologie di dispositivi, di competenza della D.G. per la sicurezza stradale del MIT, poiché l'obbligo delle verifiche periodiche richiederà un intervento regolamentare specifico, per ogni settore di accertamento delle infrazioni (semaforo, controllo accessi, ...), in analogia a quanto provveduto per il prioritario settore dei misuratori di velocità con l'emanazione del D.M. 282/17, relativo alle "Procedure per l'approvazione dei rilevatori di velocità e per le verifiche periodiche di funzionalità e taratura."

¹³ 6. Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, ed i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all'approvazione od omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione, **nonché le modalità di verifica periodica della funzionalità e della taratura.**

¹⁴ **Proposta identica a quella della nota 13;**

12. Velocipedi (art. 50 C.d.S.)

La proposta di modifica dell'art. 50, contenuta nell'art. 3 del C. 1368 On. Scagliusi, consiste nell'inserimento, alla fine del comma 1¹⁵, di un periodo che intenderebbe assimilare ai velocipedi anche i mezzi elettrici utilizzati per la mobilità personale.

La D.G. per la sicurezza stradale è **contraria** a questo inserimento per i seguenti motivi:

- i velocipedi rientrano nella categoria di veicoli, mentre i dispositivi elettrici di cui alla proposta in oggetto sono mezzi elettrici che per le loro caratteristiche tecniche e prestazionali sono molto diversi dai velocipedi (o biciclette);
- la modalità di funzionamento di tali dispositivi è completamente diversa da quella delle biciclette a pedalata assistita, caratterizzate oltre che da limiti di velocità e potenza, dal fatto che il motore ausiliario entri in funzione solo all'atto della pedalata;
- il funzionamento di questi dispositivi è del tutto analogo a quello dei veicoli L1e-a e L1e-b, che hanno potenze maggiori di quelle della bicicletta a pedalata assistita, ma soprattutto hanno un funzionamento del motore elettrico indipendente dal movimento dei pedali;
- in attuazione del comma 102 dell'art. 1 della legge di stabilità 2019, il MIT sta predisponendo il decreto finalizzato a definire le modalità della sperimentazione dell'utilizzo su strada dei dispositivi in oggetto, a seguito della quale potrà essere valutata qualunque ipotesi di eventuale inserimento tra le categorie di veicoli previste dal C.d.S. o di specifica categoria;
- l'eventuale assimilazione contenuta nella proposta consentirebbe in automatico a tali mezzi elettrici la libera circolazione non solo sulle piste ciclabili, dove la loro compatibilità con le biciclette non è affatto scontata, ma anche sulla carreggiata di tutte le strade urbane ed extraurbane (ad eccezione delle strade di tipo A e B), in totale promiscuità con tutte le altre categorie di veicoli, con gravi conseguenze in termini di sicurezza stradale ed in particolar modo proprio per i conducenti di tali dispositivi elettrici, che devono essere assimilati agli utenti deboli e pertanto da tutelare e proteggere.

¹⁵ 6. Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di 1. I velocipedi sono i veicoli con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare, **nonché i mezzi elettrici, concepiti per il trasporto di una sola persona di età non inferiore a sedici anni, con bilanciamento assistito ovvero dotati di due ruote in asse, con sistemi e sottosistemi di sicurezza ridondanti, che hanno una velocità massima di 20 km/h con possibilità di autolimitazione a 6 km/h.**

13. Servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone (art. 85 C.d.S.)

In riferimento alle proposte di modifica dell'art. 85, dei commi 2 e 4 contenute nella proposta C. 219 Schullian (art. 11)^{16 17}, ferma restando la competenza per la D.G. per il trasporto stradale e l'intermodalità, si esprime **parere contrario** nell'aggiunta alla lettera f) del comma 2 anche dei motoveicoli per il trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone, in quanto tale modalità presenta forti criticità in termini di sicurezza per il passeggero trasportato.

¹⁶ 2. Possono essere destinati ad effettuare servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone:

- a) i motocicli con o senza sidecar;
- b) i tricicli;
- b-bis) i velocipedi;
- c) i quadricicli;
- d) le autovetture;
- e) gli autobus;
- f) **i motoveicoli e gli autoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone;**
- g) i veicoli a trazione animale.

¹⁷ 4. Chiunque adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso ovvero, pur essendo munito di autorizzazione, guida un **veicolo** adibito al servizio di noleggio con conducente senza ottemperare alle norme in vigore, ovvero alle condizioni di cui all'autorizzazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 169 ad euro 680 e, se si tratta di autobus, da euro 422 ad euro 1.697. La violazione medesima importa la sanzione amministrativa della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a otto mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

14. Limiti di velocità (art. 142 C.d.S.)

In riferimento alle proposte di modifica dell'art. 142, contenute con diverse formulazioni nelle proposte:

- C. 219 Schullian (art. 16)^{18 19 20}
- C. 681 Baldelli²¹
- C. 1366 Maccanti (art. 6)²²

¹⁸ e) treni costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio di cui alle lettere h), i) e l) dell'art. 54, comma 1: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade; **nel caso di autotreni, di cui alla lettera h) del comma 1 dell'articolo 54, costituiti da un autoveicolo di categoria M1 o N1 trainante un rimorchio di categoria O1 o O2, come definiti dal comma 2 dell'articolo 47: 70 km/h fuori dei centri abitati e 100 km/h sulle autostrade;**

¹⁹ 6-bis. Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice, **prevedendo una distanza di almeno 300 metri tra l'avviso di segnaletica indicante l'obbligo di riduzione della velocità e la collocazione del sistema elettronico di rilevamento automatico della velocità.** Le modalità di impiego sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.

²⁰ 12-quater. Ciascun ente locale pubblica nel proprio sito internet istituzionale, in formato aperto, come definito dalla lettera l-bis) del comma 1 dell'articolo 1 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e trasmette in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza di cui al comma 1 dell'articolo 208 e al comma 12-bis del presente articolo, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. **Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 giugno di ogni anno, pubblica in un'apposita sezione del proprio sito internet istituzionale le relazioni di cui al primo periodo in formato aperto. Entro il medesimo termine del 30 giugno presenta, altresì, alle Camere una relazione sullo stato di attuazione delle disposizioni dei commi 12-bis, 12-ter e del presente comma, indicando in un apposito elenco gli enti locali inadempienti agli obblighi di cui al presente comma.** La percentuale dei proventi spettanti ai sensi del comma 12-bis è ridotta del 90 per cento annuo nei confronti dell'ente che non trasmetta la relazione di cui al primo periodo, ovvero che utilizzi i proventi di cui al primo periodo in modo difforme da quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 208 e dal comma 12-ter del presente articolo, per ciascun anno per il quale sia riscontrata una delle predette inadempienze. Le inadempienze di cui al periodo precedente rilevano ai fini della responsabilità disciplinare e per danno erariale e devono essere segnalate tempestivamente al procuratore regionale della Corte dei conti.

²¹ Identica a quella della nota 18

²² 1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, **in relazione alle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato il limite massimo di velocità è elevato a 150 km/h, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio.** In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali.

- C. 1368 Scagliusi (art. 7)²³

In relazione alla proposta modifica da apportare al comma 1 (C. 1366 Maccanti) che prevede diverse condizioni e procedure per l'eventuale innalzamento del limite di velocità in autostrada a 150 km/h **si esprime parere contrario** in quanto devono essere valutato dall'ente proprietario e/o gestore, in relazione alle caratteristiche dell'infrastruttura autostradale, la possibilità di elevare detto limite ma che non può essere un fatto automatico. Infatti deve rimanere la necessità della verifica della sussistenza di tutte le condizioni per poter imporre il limite di 150 km/h attraverso la relativa segnaletica.

In relazione alla proposta modifica da apportare al comma 3, lettera e) (C. 219 Schullian) **si rende necessario un maggior approfondimento.**

In relazione alla proposta modifica da apportare al comma 6-bis (C. 219 Schullian) **non si condivide** l'inserimento della distanza minima di 300 metri in modo indistinto, per ogni tipologia di infrastruttura stradale e senza alcun riferimento al limite imposto della velocità. Peraltro la disciplina del segnalamento delle postazioni di controllo è stata oggetto di specifica Direttiva del Ministero dell'Interno del 21 luglio 2017.

In relazione alla proposta modifica da apportare al comma 12-quater (C. 219 Schullian) si esprime **parere favorevole** con modificazioni, come di seguito riportato:

12-quater. Ciascun ente locale, **entro il 30 giugno di ogni anno, pubblica nel proprio sito internet istituzionale, in formato aperto, come definito dalla lettera l-bis) del comma 1 dell'articolo 1 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e trasmette in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza di cui al comma 1 dell'articolo 208 e al comma 12-bis del presente articolo, come risultante da**

²³ 12-quater. Ciascun ente locale trasmette in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza di cui al comma 1 dell'articolo 208 e al comma 12-bis del presente articolo, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. La percentuale dei proventi spettanti ai sensi del comma 12-bis è ridotta del 90 per cento annuo nei confronti dell'ente che non trasmetta la relazione di cui al periodo precedente, ovvero che utilizzi i proventi di cui al primo periodo in modo difforme da quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 208 e dal comma 12-ter del presente articolo, per ciascun anno per il quale sia riscontrata una delle predette inadempienze. Le inadempienze di cui al periodo precedente rilevano ai fini della responsabilità disciplinare e per danno erariale e devono essere segnalate tempestivamente al procuratore regionale della Corte dei conti. **Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 giugno di ogni anno, pubblica in un'apposita sezione del sito internet istituzionale le relazioni di cui al primo periodo in un formato dati di tipo aperto, come definito dalla lettera l-bis) del comma 1 dell'articolo 1 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modificazioni.**

rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. **Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 giugno di ogni anno, presenta, altresì, alle Camere una relazione sullo stato di attuazione delle disposizioni dei commi 12-bis, 12-ter e del presente comma, indicando in un apposito elenco gli enti locali inadempienti agli obblighi di cui al presente comma.** La percentuale dei proventi spettanti ai sensi del comma 12-bis è ridotta del 90 per cento annuo nei confronti dell'ente che non trasmetta la relazione di cui al **primo** periodo, ovvero che utilizzi i proventi di cui al primo periodo in modo difforme da quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 208 e dal comma 12-ter del presente articolo, per ciascun anno per il quale sia riscontrata una delle predette inadempienze. Le inadempienze di cui al periodo precedente rilevano ai fini della responsabilità disciplinare e per danno erariale e devono essere segnalate tempestivamente al procuratore regionale della Corte dei conti.

15. Segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli (art. 152 C.d.S.)

In relazione alla proposta modifica C. 1366 Maccanti (art. 16)²⁴, che intende eliminare l'obbligo delle luci diurne dei veicoli in ambito extraurbano e dei ciclomotori e motoveicoli anche in ambito urbano, si esprime **parere contrario** per le seguenti motivazioni.

Esistono numerosi studi internazionali che dimostrano l'efficacia dell'accensione diurna delle luci dei veicoli ed i benefici in termini di sicurezza stradale. Pertanto, avuto riguardo degli aspetti di sicurezza che hanno determinato l'introduzione della norma sembrerebbe inopportuna la sua eliminazione solo per un principio di riduzione dei consumi e di durata della vita utile delle lampade che risulta non prioritario rispetto a quello della sicurezza.

16. Divieto di fermata e di sosta dei veicoli (art. 158 C.d.S.)

- C. 219 Schullian (art. 17)²⁵
- C. 1358 Meloni (art. 1, comma 1, lett. b))²⁶
- C. 1366 Maccanti (art. 16)²⁷
- C 1368 Scagliusi (art. 11)²⁸

In relazione alla proposta modifica da apportare al comma 2, attraverso l'inserimento della lettera g-bis) (C. 1358 Meloni), si rimanda a quanto già rappresentato al punto 2 della presente relazione, relativamente alle modifiche dell'art. 7, c. 1 lett. d) del C.d.S., con la quale questa Direzione Generale ha proposto che infine siano aggiunte le seguenti parole:

²⁴ **1. I veicoli a motore durante la marcia fuori dei centri abitati utilizzano, se ne sono dotati, le luci di marcia diurna. I ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli, definiti ai sensi del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013 durante la marcia, hanno l'obbligo di usare le luci di posizione, i proiettori anabbaglianti e, se prescritte, le luci della targa e le luci d'ingombro. Fuori dei casi indicati dall'articolo 153, comma 1, in luogo dei dispositivi di cui al periodo precedente possono essere utilizzate, se il veicolo ne è dotato, le luci di marcia diurna. Fanno eccezione all'obbligo di uso dei predetti dispositivi i veicoli di interesse storico e collezionistico.**

²⁵ **4-bis. È consentita la sosta dei velocipedi sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio; in ogni caso, il velocipede in sosta non deve recare intralcio ai pedoni e non deve essere collocato lungo i percorsi tattili per i disabili visivi.**

²⁶ **g-bis) negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli condotti dalle donne in stato di gravidanza e dai genitori che trasportano bambini fino al terzo anno di età, muniti del contrassegno famiglia disciplinato dal regolamento;**

²⁷ **5. Chiunque viola le disposizioni del comma 1 e delle lettere d), g) e h) del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 40 ad euro 164 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 161 ad euro 647 per i restanti veicoli.**

²⁸ **4-bis. Con ordinanza del sindaco è autorizzata la sosta dei velocipedi sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio; in ogni caso, il velocipede in sosta non deve recare intralcio ai pedoni e non deve essere collocato lungo i percorsi tattili per i disabili visivi.**

“nonché ad altre categorie di veicoli ed utenti a condizione che la riservazione risponda a finalità pubbliche e collettive, e non costituisca una limitazione dell’uso pubblico a vantaggio di privati.”

Pertanto l'**introduzione** non deve essere **inserita** nel comma 2 bensì **nel comma 1 alla lettera i)** che deve essere così **reformulata**:

i) *“negli spazi riservati alla sosta di cui alla lettera d) del comma 1 dell’articolo 7”*

In relazione alla proposta modifica di inserire il comma 4-bis (C. 219 Schullian) e (C 1368 Scagliusi) si esprime **parere contrario** in quanto ogni veicolo in sosta deve avere la sua specifica regolamentazione, i sensi dell’art. 157, e non è ammissibile che l’utilizzo del marciapiede e/o delle aree pedonali, possa essere condizionato da un uso improprio, per la sosta delle biciclette, o di altri dispositivi per la mobilità personale, dello spazio destinato agli utenti deboli, quali pedoni e o persone con disabilità, non solo visiva, per i quali il C.d.S. prevede una tutela ed una individuazione dello spazio dedicato nell’infrastruttura stradale.

Pertanto deve essere cura del proprietario e/o gestore stradale attuare una pianificazione degli spazi pubblici, ordinata e coerente, in relazione a tutte le esigenze delle componenti di traffico e/o utenti.

Sarebbe quindi pertanto opportuno riservare spazi, sia per i velocipedi sia per i dispositivi per la mobilità personale (di cui al comma 102, dell’art. 1 della Legge di Bilancio 2019), in coerenza con quanto introdotto nella proposta di modifica di questa Direzione Generale nell’art. 7, c. 1 lett. d), e quindi destinando adeguati spazi anche per la sosta dei veicoli/dispositivi in *sharing* con la modalità *free floating*, al fine di evitare che l’impropria sosta/abbandono sul marciapiede costituisca un ostacolo ed un’insidia per i pedoni e gli altri utenti.

In relazione alla proposta modifica da apportare al comma 5 (C. 1366 Maccanti), attraverso l’inasprimento della sanzione amministrativa si concorda in linea di principio ma si ritiene opportuna una armonizzazione delle diverse sanzioni, di **competenza** non solo di questo Ministero ma anche del **Ministero della Giustizia** e del Ministero dell’Economia e Finanze che, ai sensi dell’art. 195, c.3, del C.d.S., emanano il decreto di adeguamento biennale delle sanzioni amministrative.

17. Rimozione e blocco dei veicoli (art. 159 C.d.S.)

- C. 219 Schullian (art. 18)²⁹

In relazione alla proposta modifica da apportare al comma 1, con l'inserimento della lettera d-bis (C. 219 Schullian), si esprime **parere contrario** per i seguenti motivi:

- non deve essere introdotta una fattispecie specifica di rimozione dei veicoli per i soli stalli riservati al *car sharing*, in quanto tale fattispecie *attualmente* non risulta compresa le possibilità di riservazione della sosta;
- tale possibilità di riservare anche al *car sharing* è già ricompresa nella proposta avanzata da questa Direzione Generale per l'art. 7, c. 1 lett. d) del C.d.S.;
- ai sensi della lettera b) del comma 1 dell'art. 159 la rimozione ed il blocco dei veicoli è possibile per tutti i casi in cui la sosta è riservata.

18. Sistemazione del carico sui veicoli (art. 164 C.d.S.)

In relazione alla proposta modifica C. 1051 De Lorenzis (art. 2)³⁰, di inserimento del periodo finale al comma 2-bis, si esprime **parere favorevole**.

²⁹ *d-bis) non adibiti al servizio di car sharing che sostano negli stalli riservati al car sharing*

³⁰ *2-bis. Nel caso di autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, in deroga al comma 2, è consentito l'utilizzo di strutture portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente; tale struttura può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore fino ad un massimo di 80 cm dalla sagoma propria del mezzo. La sistemazione delle biciclette è verificata dal conducente.*

19. Uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida (art. 173 C.d.S.)

- C. 219 Schullian (art. 19)³¹
- C. 1113 Pagani (art. 6)³²
- C. 1366 Maccanti (art. 14)
- C. 1368 Scagliusi (art. 9)³³

In relazione alla proposta modifica da apportare al comma 2 di inserire il divieto di utilizzare altri dispositivi (*smartphone, computer portatili, notebook, tablet ecc..*) si esprime **parere favorevole**, sebbene l'uso di tali dispositivi non sia molto diverso da quello dei display touch screen in dotazione nella maggior parte dei veicoli.

Sarebbe auspicabile un intervento, a livello di norme comunitarie, più coerente per limitare tutte le fonti di distrazione alla guida, spesso presenti come dotazioni dello stesso veicolo.

In relazione alla proposta modifica da apportare al comma 3-bis si concorda con l'inasprimento delle pene, fermo restando il vincolo della necessità di una armonizzazione delle diverse sanzioni, di **competenza** non solo di questo Ministero ma anche del **Ministero della Giustizia** e del Ministero dell'Economia e Finanze che, ai sensi dell'art. 195, c.3, del C.d.S. , emanano il decreto di adeguamento biennale delle sanzioni amministrative.

³¹ 2. E' vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, **smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi**, ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle forze armate e dei Corpi di cui all'art. 138, comma 11, e di polizia. E' consentito l'uso di apparecchi a viva voce, o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani.

³² 2. E' vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, **smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi**, ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle forze armate e dei Corpi di cui all'art. 138, comma 11, e di polizia. E' consentito l'uso di apparecchi a viva voce, o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani.

³³ 2. E' vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, **smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento della mani dal volante** ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle forze armate e dei Corpi di cui all'art. 138, comma 11, e di polizia. E' consentito l'uso di apparecchi a viva voce, o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani.

20. Divieto di fumare durante la guida (art. 173-bis C.d.S.)

- C. 1368 Scagliusi (art. 10)^{34 35}

In linea di principio si esprime **parere favorevole**, poiché anche il fumo costituisce un fattore di distrazione alla guida, ma l'inserimento dell'articolo 173-bis appare di difficile attuazione, anche in considerazione delle difficoltà delle azioni di controllo.

³⁴ 1. È vietato al conducente di fumare durante la guida.

³⁵ 2. Chiunque viola la disposizione di cui al comma 1 del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 173, comma 3.

21. Circolazione dei velocipedi art. 182 C.d.S.)

- C. 219 Schullian Art. 21^{36 37}
- C. 777 Gusmeroli³⁸
- C. 1051 De Lorenzis (art. 1, comma 1 lett. c))^{39 40}
- C. 1368 Scagliusi (art. 11)⁴¹

In relazione alla proposta modifica (C. 219 Schullian) di inserire il comma 1-bis si esprime **parere favorevole a condizione che vengano inserite ulteriori e necessarie condizioni.**

³⁶ *1-bis. Nelle strade o nelle zone all'in-terno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, può essere consentita, se espressamente prevista con ordinanza, la circolazione dei ciclisti anche in senso opposto a quello della marcia di tutti gli altri veicoli. La facoltà di cui al periodo precedente è adeguatamente segnalata mediante l'ag-giunta, ai segnali verticali di divieto e di obbligo generico, di un apposito pannello integrativo indicante l'eccezione per i velocipedi.*

³⁷ *9. I velocipedi devono transitare sulle piste loro **esclusivamente** riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento.*

³⁸ *4-bis. Durante la marcia, ai ciclisti è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati. Chiunque viola tale obbligo è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria consistente nel pagamento di una somma da euro 80 a euro 323. Quando il mancato uso del casco riguarda un minore, della violazione ri-sponde chi ne esercita la potestà genitoriale. Quando il mancato uso del casco riguarda un minore trasportato ai sensi del comma 5, della violazione risponde il conducente.*

³⁹ *9-ter. Con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, la circolazione delle biciclette può essere consentita anche sulle strade o corsie di cui al medesimo articolo 7, comma 1, lettera i).*

⁴⁰ *9-quater. Nelle intersezioni semaforizzate, sulla base di apposita ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, la linea di arresto per le biciclette può essere realizzata sulla soglia dell'intersezione ed estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semi-carreggiata, in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli. La linea di arresto avanzata, denominata "casa avanzata", può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o eguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione.*

⁴¹ *9-ter. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E o F ovvero nelle zone a traffico limitato, nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, i velocipedi possono circolare anche in senso opposto a quello di marcia rispetto agli altri veicoli, previa valutazione delle condizioni di sicurezza. La circolazione dei velocipedi prevista ai sensi del primo periodo, denominata "doppio senso ciclabile", è disposta con ordinanza de sindaco, adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, ed è segnalata mediante l'aggiunta di un pannello integrativo di eccezione per i velocipedi ai segnali verticali di divieto, di obbligo generico e utili alla guida, indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al traffico.*

Infatti la sola condizione del limite di velocità massimo di 30 km/h non risulta sufficiente a garantire condizioni di sicurezza della circolazione delle biciclette in senso opposto a quello dei veicoli, ma deve essere previsto anche il divieto mezzi >3,5 t ed assenza della sosta sul lato riservato al transito delle biciclette ed inoltre risulta necessario graduare gli interventi e conseguentemente utilizzare la corrispondente segnaletica verticale e orizzontale (uso dei delimitatori di corsia, strisce orizzontali o in alcuni casi particolari, quali ambiti in centri storici, anche senza l'uso della segnaletica orizzontale) in relazione alle diverse tipologie delle infrastrutture di traffico, e prevedendo quindi le seguenti possibilità di circolazione dei velocipedi:

- pista ciclabile su corsia riservata in carreggiata di verso discorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore e con l'uso dei delimitatori di corsia;
- pista ciclabile su corsia riservata in carreggiata di verso discorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore e con l'uso della sola segnaletica orizzontale;
- senso di circolazione riservato alle biciclette.

Si ritiene quindi di proporre la seguente **reformulazione**, che deve però essere inserita come comma 9-ter:

9-ter. Nei centri abitati, con ordinanza di cui all'articolo 7, nelle strade in cui il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, è possibile riservare la circolazione dei velocipedi o delle sole biciclette, in senso opposto all'unico senso di marcia per tutti gli altri veicoli, ed alle condizioni definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In relazione alla proposta (C. 777 Gusmeroli) di inserire il comma 4-bis, relativo all'obbligo del casco protettivo, si esprime **parere favorevole**.

In riferimento alla proposta (C. 219 Schullian) di inserimento dell'avverbio "esclusivamente" nel comma 9 si esprime **parere contrario**.

In relazione alla proposta di inserire il comma 9-ter (C. 1051 De Lorenzis), relativo alla possibilità della circolazione delle biciclette anche sulle strade o corsie riservate al trasporto pubblico (di cui all'articolo 7, comma 1, lettera i) **si esprime parere contrario** in quanto la previsione "previa valutazione delle condizioni di sicurezza" risulta troppo generica mentre risulta necessario inserire condizioni più restrittive tendenti a garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione stradale, e soprattutto dei ciclisti. Si ritiene che tale possibilità possa essere consentita solamente in quelle corsie riservate al trasporto pubblico locale (TPL) di linea, a condizione che sia vietato il transito a tutti gli altri veicoli assimilati al trasporto pubblico (quali taxi, noleggio con conducente, car sharing, ecc.), che sia istituita nella corsia riservata una velocità massima di percorrenza di 30 km/h, che il

numero dei transiti non sia elevato e che la lunghezza dei mezzi pubblici in transito non sia superiore a 12 metri di lunghezza. Si ritiene quindi di proporre la seguente **riformulazione**, che deve però essere inserita come comma 9-quater:

9-quater. Con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, la circolazione delle biciclette può essere consentita sulle strade o corsie, di cui dell'articolo 7, comma 1, lettera i), riservate ai veicoli del solo trasporto pubblico locale, di lunghezza non superiore ai 12 metri, e nelle quali sia stata imposta una velocità massima di percorrenza di 30 km/h.

In relazione alla proposta di inserire il comma 9-ter (C. 1368 Scagliusi), relativo alla possibilità di riservare la circolazione dei velocipedi, in senso opposto all'unico senso di marcia per tutti gli altri veicoli, **si rimanda alla formulazione sopra riportata**, proposta da questa Direzione Generale per il comma 9-ter.

In relazione alla proposta di inserire il comma 9-quater (C. 1051 De Lorenzis), relativo alla possibilità di tracciare la linea di arresto avanzata, denominata “*casa avanzata*”, si esprime **parere contrario** in quanto l'utilizzo della “*casa avanzata*” dovrebbe essere previsto solo nelle zone 30 e dove i flussi ciclistici costituiscono una componente significativa rispetto a quelli dei veicoli motorizzati e comunque nelle strade ad una corsia per senso di marcia e laddove sia presente nella strada una pista ciclabile.

La previsione di un utilizzo della casa avanzata in qualunque tipologia di intersezione semaforizzata, in area urbana, presenta forti criticità in termini di sicurezza, derivanti da un utilizzo dello spazio in approccio all'area di intersezione regolato in maniera non facilmente comprensibile, soprattutto per gli utenti motorizzati, anche su quelle strade in cui non sia presente una pista ciclabile. Pertanto l'eventuale utilizzo della casa avanzata deve essere correlato alla presenza della pista ciclabile su sede riservata o in sede propria, affinché tutti gli altri utenti della strada percepiscano la reale presenza, su quell'asse stradale, della componente ciclistica, e conseguentemente la riservazione nell'intersezione di uno spazio per i ciclisti, la “*casa avanzata*”, avrebbe una coerenza e giustificazione.

Si ritiene quindi di proporre la seguente **riformulazione**, che deve però essere inserita come comma 9-quinquies:

9-quinquies. Con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, nelle strade ad una corsia, in cui sia presente una pista ciclabile, e nelle quali sia stata imposta una velocità massima di percorrenza di 30 km/h, può essere realizzata sulla soglia dell'intersezione semaforizzata una linea di arresto per le biciclette, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semi-carreggiata, in posizione avanzata di almeno 3 metri rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli.

22. Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide (art. 188 C.d.S.)

In relazione alla proposta di modifica (C. 1368 Scagliusi), di inserimento, alla fine del c.3⁴² dell'esenzione della corresponsione di alcuna somma nelle aree di sosta a pagamento per i veicoli a servizio delle persone con disabilità, si esprime **parere favorevole**.

23. Comportamento dei pedoni (art. 190 C.d.S.)

In relazione alla proposta di modifica (C. 1366 Maccanti), di inserimento, alla fine del c.7⁴³ della possibilità, per le macchine ad uso delle persone con disabilità, di circolare sulle piste ciclabili in caso di necessità, si esprime **parere favorevole**.

⁴² 3. I veicoli al servizio di persone invalide autorizzate a norma del comma 2 non sono tenuti all'obbligo del rispetto dei limiti di tempo se lasciati in sosta nelle aree di parcheggio a tempo determinato, **né alla corresponsione di alcuna somma nel caso di occupazione di spazi in aree di sosta o di parcheggio a pagamento qualora gli stalli a loro riservati risultino indisponibili..**

⁴³ 7. Le macchine per uso di bambini o di persone invalide, anche se asservite da motore, con le limitazioni di cui all'articolo 46, possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni, secondo le modalità stabilite dagli enti proprietari delle strade ai sensi degli articoli 6 e 7. **Le macchine per uso di persone invalide, se asservite da motore, possono altresì transitare sulle piste riservate ai velocipedi in caso di necessità.**

24. Notificazione delle violazioni (art. 201 C.d.S.)

- C. 193 Schullian ⁴⁴
- C. 219 Schullian (art. 22)^{45 46 47 48}
- C. 1368 Scagliusi (art. 12)⁴⁹

In riferimento alla proposta di modifica (C. 1368 Scagliusi) del comma 1-bis, lett.g), di sostituire il riferimento della L. 127/97 con quello di un regolamento MIT per l'omologazione dei dispositivi di controllo degli accessi, si esprime **parere favorevole**, poiché la proposta è coerente con l'intendimento della D.G. per la sicurezza stradale di rivedere le regole per l'omologazione di tali dispositivi alla luce delle mutate potenzialità degli stessi e delle maggiori esigenze delle amministrazioni che intendono installarli.

⁴⁴ **4-bis. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabiliti i criteri e i limiti per la determinazione delle spese di cui al comma 4.**

⁴⁵ *g-bis) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 141, 143, commi 11 e 12, 146, 167, 170, 171, , 213 e 214, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento;.*

⁴⁶ *g-ter) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 80 e 193, utilizzando appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento, di cui è data informazione ai conducenti dei veicoli a motore interessati, effettuato mediante il confronto dei dati rilevati riguardanti il luogo, il tempo e l'identificazione dei veicoli con quelli risultanti rispettivamente dall'archivio nazionale dei veicoli, di cui all'articolo 225, comma 1, lettera b), del presente codice e dall'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi, di cui all'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27*

⁴⁷ *1-quater. In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-bis, lettera g-ter), non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1. **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. Qualora, in base alle risultanze del raffronto dei dati di cui al comma 1-bis, lettera g-ter), risulti che al momento del rilevamento un veicolo munito di targa di immatricolazione non risultasse presentato alla prescritta revisione, o fosse sprovvisto della copertura assicurativa obbligatoria, l'organo di polizia stradale procedente in-vita il proprietario o altro soggetto obbligato in solido a produrre rispettivamente: la carta di circolazione o autorizzazione alla circolazione rilasciata dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale o un altro organo di polizia stradale, ovvero il certificato di assicurazione obbligatoria, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 180, comma 8.***

⁴⁸ **4-bis. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabiliti i criteri e i limiti per la determinazione delle spese di cui al comma 4.**

⁴⁹ *g) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate attraverso dispositivi omologati mediante regolamento adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.*

In riferimento alla modifica (C. 219 Schullian) della lett. g-bis) del c. 1-bis, consistente nell'eliminazione delle fattispecie delle violazioni degli articoli 80 e 193 e della contestuale modifica della lett. g-ter), al fine di assimilare le procedure per l'accertamento delle infrazioni di mancata revisione e mancata copertura assicurativa, si esprime **parere favorevole**.

In riferimento alla modifica del comma 1-quater si esprime **in linea di principio parere favorevole sebbene la procedura in esso indicata richieda un più approfondito esame**.

L'inserimento del c. 4-bis che prevede l'emanazione di uno specifico decreto del Ministero Interno di concerto con il MIT **risulta condivisibile**.

Si evidenzia che la D.G. per la sicurezza stradale ha richiesto l'attivazione di un tavolo tecnico interministeriale (MIT, MISE e Ministero Interno, oltre che dell'Autorità per la riservatezza dei dati personali) al fine di valutare tutti gli aspetti connessi con le procedure di omologazione dei dispositivi di accertamento delle infrazioni ed in particolare di quelli per le violazioni dell'art. 80 e 193. Il tavolo tecnico si riunirà per la prima volta il prossimo 19 febbraio p.v..

Nell'ambito delle attività di tale tavolo tecnico saranno analizzate anche le problematiche dei dispositivi che sono attualmente utilizzati in modalità pseudo-automatica ma che non sono omologati dal MIT.

25. Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie (art. 208 C.d.S.)

In relazione alla proposta modifica da apportare al comma 2, lett. a) (C. 1368 Scagliusi) si esprime parere **contrario**. Chi effettua i controlli sulla circolazione stradale nell'ambito dei servizi di polizia stradale di cui all'art. 11 e 12 del Codice della strada è principalmente il Ministero dell'Interno (Polizia stradale, Polizia di stato) ed il Ministero della Difesa (Arma dei Carabinieri).

A tal fine potrebbe essere proposto la seguente modifica introducendo la lettera d):

d) al Ministero dell'interno nella misura del x per cento del totale annuo per l'assistenza e previdenza del personale della Polizia di Stato, dell'Arma dei carabinieri, della Guardia di finanza, della Polizia penitenziaria e del Corpo forestale dello Stato nonché per l'intensificazione dei controlli sulla circolazione stradale

e contestualmente eliminando dalla lettera a) il seguente testo:

“e previdenza del personale della Polizia di Stato, dell'Arma dei carabinieri, della Guardia di finanza, della Polizia penitenziaria e del Corpo forestale dello Stato”.

In relazione alla proposta modifica da apportare al comma 4, lett. a) e lett. b) si esprime parere **favorevole**.

In relazione alla proposta modifica introdotta con il comma 4-bis si esprime parere **contrario**.

Le penalizzazioni per chi non invia le relazioni sulla destinazione dei proventi e sugli interventi previsti con tali risorse sono già previste al comma 12-quater dell'art. 142;

Se il Piano nazionale della sicurezza stradale non viene finanziato, come non lo è da 10 anni, l'esclusione non ha effetti.

In relazione alla proposta modifica introdotta con il comma 5-ter si esprime parere contrario, per i seguenti motivi:

- La trasmissione dei dati relativi ai proventi derivanti dalle violazioni al codice della strada è già regolamentata dal comma 12 quater dell'art. 142 e spetta agli Enti locali e non ai soggetti che accertano le violazioni. Gli enti locali trasmettono in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza di cui al comma 1 dell'articolo 208 e al comma 12-bis dell'art. 142, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. corpi di Polizia Locale in quanto organi accertatori.

- La pubblicazione dei dati può essere effettuata solo dopo l'emanazione del decreto interministeriale (Ministero infrastrutture e trasporti e Ministero dell'interno) di cui al comma 2 dell'art. 25 della legge 120/2010. Tale decreto, tra l'altro, regola contenuto e modalità di trasmissione della relazione di cui al comma 12 –quater dell'art. 142. Lo schema di decreto (trasmesso alla Conferenza stato-città ed autonomie locali) prevede l'indispensabile informatizzazione del processo alimentando un'apposita sezione della piattaforma informatica che il Ministero dell'interno ha per i bilanci degli Enti Locali. Al momento risulterebbe possibile pubblicare solo le delibere/relazioni così come arrivano ai due Ministeri e non i dati in esse contenuti con scarso significato e rilevanza.
- I dati che si intende pubblicare sono in possesso solo degli organi accertatori e quindi degli enti locali da cui essi dipendono, per cui sarebbe più efficace una pubblicazione da parte degli stessi enti locali come previsto dalla legislazione vigente (confrontare parere su modifica comma 14 quater dell'art. 142) .

Pareri della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale sulle proposte di modifica del Codice della Strada

Audizione del 05 febbraio 2019

1. <u>Introduzione della definizione di “utente vulnerabile della strada” (art. 3 del C.d.S.)</u>		Parere favorevole con riformulazione
2. <u>Riservazione della sosta: stalli rosa per donne in gravidanza e/o neomamme e stalli rossi per ambulanze (art. 7 “Regolamentazione della circolazione nei centri abitati” del C.d.S.)</u>		Parere favorevole con riformulazione
3. <u>Riservazione di corsie e strade per il trasporto pubblico con possibilità di circolazione delle biciclette (artt. 6 e 7 del C.d.S.)</u>		Parere contrario <i>si rinvia allo specifico punto relativo all’art. 182</i>
4. <u>Competizioni sportive su strada (art. 9 C.d.S.)</u>		<i>competenza della Direzione Generale per la Motorizzazione</i>
5. <u>Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità (art. 10 C.d.S.)</u>		Necessità di formulazione organica di tutto l’articolo 10
6. <u>Fasce di rispetto (art. 16 C.d.S.)</u>		Parere favorevole

7. <u> Pubblicità stradale (art. 23 C.d.S.)</u>		Parere favorevole <i>competenza prevalente del Ministero della Giustizia</i>
8. <u> Segnali verticali (art. 39 C.d.S.)</u>		Parere contrario
9. <u> Segnali orizzontali (art. 40 C.d.S.)</u>		Parere contrario <i>si rinvia allo specifico punto relativo all'art. 182</i>
10. <u>Segnali luminosi (art. 41 C.d.S.)</u>	C. 219 Schullian	Parere contrario
	C. 234 Gebhard	Parere contrario
	C. 367 Comaroli	Parere contrario
	C. 1366 Maccanti	Parere contrario
11. <u>Uniformità della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni (art. 45 C.d.S.)</u>	C. 192 Schullian C. 219 Schullian	Parere favorevole
12. <u>Velocipedi (art. 50 C.d.S.)</u>		Parere contrario
13. <u>Servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone (art. 85 C.d.S.)</u>		Parere contrario

<u>14.Limiti di velocità (art. 142 C.d.S.)</u>	comma 1 (C. 1366 Maccanti)	Parere contrario
	comma 3, lettera e) (C. 219 Schullian)	Si rende necessario un maggior approfondimento
	comma 6-bis (C. 219 Schullian)	Parere contrario
	comma 12-quater (C. 219 Schullian)	Parere favorevole con riformulazione
<u>15.Segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli (art. 152 C.d.S.)</u>	C. 1366 Maccanti (art. 16)	Parere contrario
<u>16.Divieto di fermata e di sosta dei veicoli (art. 158 C.d.S.)</u>	(C. 1358 Meloni)	Parere favorevole con riformulazione <i>si rimanda a quanto già rappresentato al punto 2 della relazione, relativamente alle modifiche dell'art. 7, c. 1 lett. d) del C.d.S.,</i>
	(C. 219 Schullian) e (C 1368 Scagliusi)	Parere contrario
	(C. 1366 Maccanti) competenza Ministero della Giustizia	Parere favorevole
<u>17.Rimozione e blocco dei veicoli (art. 159 C.d.S.)</u>	C. 219 Schullian (art. 18)	Parere contrario <i>si rimanda a quanto già rappresentato al punto 2 della relazione, relativamente alle modifiche dell'art. 7, c. 1 lett. d) del C.d.S.,</i>

18. Sistemazione del carico sui veicoli (art. 164 C.d.S.)	C. 1051 De Lorenzis (art. 2)	Parere favorevole
19. Uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida (art. 173 C.d.S.)	comma 2	Parere favorevole
	comma 3-bis competenza Ministero della Giustizia	Parere favorevole
20. Divieto di fumare durante la guida (art. 173-bis C.d.S.)	C. 1368 Scagliusi (art. 10)	Parere favorevole
21. Circolazione dei velocipedi art. 182 C.d.S.)	(C. 219 Schullian) comma 1-bis	Parere favorevole con riformulazione
	(C. 777 Gusmeroli) comma 4-bis	Parere favorevole
	(C. 219 Schullian) comma 9	Parere contrario
	(C. 1051 De Lorenzis) comma 9-ter	Parere contrario con riformulazione
	(C. 1368 Scagliusi), comma 9-ter	Parere contrario con riformulazione
	(C. 1051 De Lorenzis), comma 9-quater	Parere contrario con riformulazione
22. Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide (art. 188 C.d.S.)	(C. 1368 Scagliusi),	Parere favorevole .

<u>23. Comportamento dei pedoni (art. 190 C.d.S.)</u>	(C. 1366 Maccanti),	Parere favorevole
<u>24. Notificazione delle violazioni (art. 201 C.d.S.)</u>	(C. 1368 Scagliusi) comma 1-bis, lett.g),	Parere favorevole
	(C. 219 Schullian) della lett. g-bis) del c. 1-bis	Parere favorevole
	modifica del comma 1-quater	Parere favorevole <i>Necessità di un più approfondito esame</i>
	comma 4-bis	Parere favorevole <i>L'inserimento del c. 4-bis che prevede l'emanazione di uno specifico decreto del Ministero Interno di concerto con il MIT</i>
<u>25. Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie (art. 208 C.d.S.)</u>	(C. 1368 Scagliusi) comma 2, lett. a)	Parere contrario <i>con eventuale riformulazione</i>
	comma 4, lett. a) e lett. b)	Parere favorevole
	introdotta con il comma 4-bis si esprime	Parere contrario
	comma 5-ter	Parere contrario