



CAMERA DEI DEPUTATI
IX COMMISSIONE TRASPORTI

AC. 3278. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

**AUDIZIONE DEL DIRETTORE
DEL SERVIZIO POLIZIA STRADALE**

SINTESI

Roma, 4.10.2021

Sommario

1. MODIFICAZIONI CHE DOVREBBERO ESSERE APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE DEL DECRETO LEGGE 121/2021	3
1.1 RISERVA DI SPAZI DI SOSTA (art. 1, comma 1, del DL 121/2021).....	3
1.1.1 Modifiche del testo del DI 121/2021 riguardanti l'art. 7 CDS	3
1.1.2 Modifiche del testo del DL 121/2021 riguardanti l'art. 158 CDS.....	4
1.1.3 Modifiche del testo del DL 121/2021 riguardanti gli arti. 188 e 188-bis CDS.....	5
1.1.4 Integrazioni del testo approvato del DL 121/2021 in materia di sosta	5
1.2 TARGA PROVA (art. 1, commi 3 e 4 del DL 121/2021)	6
2. MODIFICAZIONI URGENTI SUL TEMA ACCERTAMENTO REMOTO VIOLAZIONI IN MATERIA DI ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA E REVISIONE DEI VEICOLI, DIVIETO DI TRANSITO SU INFRASTRUTTURE	6
2.1 LA SITUAZIONE ATTUALE DEL CONTROLLO REMOTO	6
2.2 PROSPETTIVE DI RIFORMA DEL CONTROLLO REMOTO	7
2.2.1 Correttivi per evitare un eccessivo peso delle sanzioni accertate da remoto.....	8
2.2.2 Misure per favorire l'identificazione del trasgressore in alcune violazioni accertate da remoto	9
3. MODIFICAZIONI URGENTI SUL TEMA DELLA CIRCOLAZIONE IN SICUREZZA DEI MONOPATTINI ELETTRICI	10

ALLEGATI N. 1

Viene illustrato in modo distinto ciò che riguarda la conversione in legge del DL 121/2021 (parte 1) rispetto alle altre proposte di adeguamento normativo che si ritengono comunque indispensabili ed urgenti ad aumentare i livelli di sicurezza stradale e che potrebbero essere oggetto di valutazione nell'ambito dell'approvazione della norma indicata (parti 2 e 3). Delle modifiche o integrazioni proposte nella parte 1, si è predisposto anche un articolato, in forma di emendamento all'art. 1, il cui *drafting* è al vaglio degli Uffici centrali del Ministero dell'interno, che si allega alla presente sintesi (all.1). Per quanto riguarda, invece, le proposte di cui alle parti 2 e 3, è in conclusione la stesura di un articolato che, ove ritenuto utile, sarà eventualmente reso disponibile dall'Ufficio affari legislativi del Ministero dell'Interno.

1. MODIFICAZIONI CHE DOVREBBERO ESSERE APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE DEL DECRETO LEGGE 121/2021

1.1 RISERVA DI SPAZI DI SOSTA (art. 1, comma 1, del DL 121/2021)

L'implementazione della facoltà accordata ai Comuni di riservare degli spazi di sosta disciplinata dall'art. 7, c. 1, lett. d) CDS, come modificato dal DL 121/2021, appare utile ed adeguata alle nuove esigenze di mobilità urbana. Il riassetto complessivo della materia iniziato con la modifica dovrebbe essere integrato con nuove ipotesi che, a nostro giudizio, sono complementari a quelli indicate.

Inoltre, dal punto di vista meramente tecnico, andrebbero fatte alcune modifiche per rendere la materia coerente con i divieti di sosta e di fermata oggetto di sanzione da parte dell'art.158 CDS.

1.1.1 Modifiche del testo del DL 121/2021 riguardanti l'art. 7 CDS

Si segnalano in particolare i seguenti punti della nuova normativa che andrebbero chiariti o modificati:

- **Riserva spazi per carico e scarico di merci.** La modifica ha introdotto un caso più generale rispetto a quello già previsto dall'art. 7, c. 1, lett g) che si riferiva solo al carico scarico merci con autocarri. Per effetto della **riforma del 2021** il comune ha ora diverse facoltà:
 - può riservare spazi di sosta per tutti i veicoli che devono effettuare operazioni di carico e scarico di merci; in tal caso, tuttavia, essendo limitato alle sole “merci” non sarebbe possibile utilizzare lo stallo di sosta per le operazioni di oggetti diversi dalle merci stesse e, quindi, non potrebbe essere usato dai privati per carico e scarico dei loro oggetti, compresi quelli acquistati da poco;
 - può fissare orari per l'effettuazione delle operazioni di carico e scarico di cose dai veicoli della categoria internazionale N (autocarri);
 - può riservare spazi di sosta ai soli veicoli della categoria internazionale N per lo scarico e carico di cose; in tal caso, per i soli autocarri, è possibile utilizzare lo stallo di sosta per tutte le operazioni di movimentazione di oggetti, anche diversi dalle merci.

Ciò che lascia perplessi è che, per effetto della modifica dell'art. 7, c. 1, lett. d), CDS ad opera del DL 121/2021, la sosta per tutti i veicoli (e, quindi, anche delle autovetture private) sarebbe consentita solo per le merci mentre la riserva specifica di sosta per i soli autocarri (tendenzialmente utilizzati per attività commerciali) prevista dall'art. 7, c. 1, lett g), sarebbe permessa per tutte le cose, e, quindi, anche per il carico/scarico al di fuori delle attività commerciali. Appare evidente, perciò, che andrebbe invertita la parola merci della lettera d) con quella di cose presente nella lettera g) dell'art. 7, c. 1, CDS. Ciò anche per non generare equivoci nell'utenza e contenzioso inevitabile;

- **Riserva di sosta per veicoli elettrici.** La nuova formulazione dell'art. 7 prevede la possibilità di creare spazi di sosta per veicoli elettrici. Tuttavia, appare necessario operare una netta differenziazione tra stalli di sosta senza ricarica, destinati ad incentivare l'uso dei veicoli elettrici in certe aree, rispetto agli stalli con ricarica, che servono solo a ricaricare le batterie

e, perciò, devono essere liberati nel più breve tempo possibile. Tale distinzione, infatti, è fondamentale anche in relazione all'applicazione delle sanzioni. Per questo motivo, la norma andrebbe integrata prevedendo la possibilità di riservare spazi di sosta sia per veicoli elettrici che per la ricarica di tali veicoli.

- **Riserva di sosta per veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza, o di genitori con un bambino di meno di 2 anni.** La nuova norma, per la cui completa attuazione saranno comunque indispensabili anche nuove norme regolamentari di attuazione, prevede la possibilità di creare spazi di sosta per donne in stato interessante e per genitori con bambini minori molto piccoli. L'attuale formulazione, tuttavia, non appare completamente chiara quanto ad oggetto della tutela che legittima l'adozione della riserva. Infatti, dal tenore letterale sembrerebbe che gli stalli di sosta possano essere utilizzati solo dalla donna in gravidanza o dai genitori con bambini di età inferiore a 2 anni a prescindere dalla presenza sul veicolo al loro servizio dei bambini stessi. Ciò, invero, potrebbe generare situazioni di abuso e contenzioso. Per questo motivo, la norma andrebbe modificata prevedendo che lo stallone di sosta sia riservato, oltre che alla donna in gravidanza, anche ai genitori che **accompagnano** il minore stesso che, perciò, deve trovarsi a bordo del veicolo al momento in cui sosta (o quando termina la sosta stessa se essa è motivata da esigenze di recupero del minore stesso da luogo vicino). Occorre comunque aver chiaro che la norma limita necessariamente l'uso del contrassegno ai soli genitori con la conseguenza che, anche in presenza di bambino minore, il contrassegno non potrà essere apposto sull'auto dei nonni o di altre persone che accompagnano il minore a meno che non siano presenti anche i genitori. Tali condizioni, che, invero, appare più restrittiva rispetto alla corrispondente tutela accordata ai veicoli al servizio di disabili, certamente è necessaria per evitare che sia ampliato a dismisura il campo di applicazione della disposizione stessa.

1.1.2 Modifiche del testo del DL 121/2021 riguardanti l'art. 158 CDS.

La modifica delle norme dell'art. 7 sopraindicate, richiede il corrispondente adeguamento anche delle norme che prevedono sanzioni per il divieto di sosta e, in particolare, dell'art. 158 CDS che punisce chiunque sosta in spazi riservati senza averne titolo.

L'art. 158 andrebbe perciò modificato nel modo seguente:

- all'interno dell'elenco dei casi di divieto di sosta e di fermata di cui al comma 1, introduzione di un nuovo caso specifico che disciplini il divieto di sosta e di fermata negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici; questa nuova disposizione dovrebbe prevedere una sanzione per tutti i veicoli che non effettuano la ricarica (compresi gli ibridi e gli elettrici non attaccati all'impianto) che andrebbe estesa anche per i veicoli elettrici che permangono sullo spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non dovrebbe trovare applicazione dalle ore 23 alle ore 7, ad eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, come indicato dall'attuale testo dell'art. 158 (che tuttavia, non prevede, in tali casi sanzione, ma solo aumenti tariffari) ⁽¹⁾;

¹ Per esigenze di coordinamento con le modifiche dell'art. 7 descritte, riguardando la diversa disciplina per gli stalli dei veicoli elettrici, da quella degli stalli per la ricarica dei veicoli elettrici, si interviene anche sull'art. 158 del codice della strada. Attraverso la modifica dell'art. 1, comma 1, lettera e) del DL 121/2021, si modifica il comma 1, lettera h-bis) dell'art. 158, limitando la portata di tale norma a vietare la fermata e sosta negli stalli riservati ai veicoli elettrici, eliminando tutta la parte relativa alla possibilità di prevedere tariffe maggiorate per i veicoli che permangono in sosta dopo aver completato la ricarica. Tale scelta è motivata dal fatto che l'attuale formulazione della norma non sembra coerente atteso che nella prima parte si occupa della sosta riservata ai veicoli elettrici e nella seconda parte si occupa dei veicoli elettrici che eseguono la ricarica. Infatti, con questa formulazione, qualora un veicolo elettrico sostasse senza soluzione di continuità in uno stallone riservato dove è presente anche la stazione di ricarica, non potrebbe essere sanzionato sebbene impedisca ad altri veicoli elettrici di usufruire della stazione di ricarica, e per paradosso, non gli si potrebbe neanche applicare una tariffa maggiorata per la ricarica perché non la farebbe proprio. Per tali ragioni, quindi, si introduce, dopo la richiamata lettera h-bis) del comma 1 dell'art. 158, la lettera h-ter, che va a disciplinare il divieto

- all'interno dell'elenco dei casi di divieto di sosta di cui al comma 2:
 - modifica della lettera g bis), introdotta dal DL 121/2021, prevedendo che le sanzioni per il divieto di sosta negli spazi riservati alle donne in stato di gravidanza o ai genitori muniti di contrassegno rosa, siano applicate in relazione anche alla sola mancata esposizione del contrassegno, prevedendo, cioè, che la sanzione sia applicata anche nei confronti di chi pur essendo titolare del contrassegno, non lo espone sul veicolo durante la sosta. Infatti, l'attuale formulazione potrebbe essere interpretata nel senso che la mera titolarità del contrassegno (anche senza esposizione) consenta la sosta negli stalli riservati, determinando anche dei possibili abusi quali ad esempio, l'utilizzo del contrassegno contemporaneo su più di un veicolo².
 - per le medesime ragioni di cui a punto precedente, modifica della lettera g) prevedendo che le sanzioni per il divieto di sosta negli spazi riservati ai disabili siano applicate in relazione anche alla sola mancata esposizione del contrassegno, prevedendo, cioè, che la sanzione sia applicata anche nei confronti di chi pur essendo titolare del contrassegno, non lo espone sul veicolo durante la sosta.

1.1.3 Modifiche del testo del DL 121/2021 riguardanti gli artt. 188 e 188-bis CDS

L'introduzione del nuovo art. 188-bis CDS è certamente necessaria per consentire il funzionamento delle disposizioni che riguardano la facoltà di istituzione di spazi di sosta riservati alle donne in stato di gravidanza e per i genitori con bambini piccoli.

Tuttavia, tale disposizione dovrebbe essere meglio coordinata con le disposizioni dell'art. 158 CDS che riguardano il divieto di sosta su tali spazi riservati. Infatti, la formulazione approvata, al comma 4 del nuovo art. 188-bis CDS, contiene la previsione di una sanzione per coloro che occupano lo spazio riservato senza autorizzazione che è prevista anche dall'art. 158 CDS. Pertanto, il comma 4 dell'art. 188 bis andrebbe modificato limitando la sanzione da esso prevista solo nel caso in cui il titolare di contrassegno rosa abusi del contrassegno stesso.

Per le medesime ragioni, peraltro, si dovrebbe intervenire sulla norma dell'art. 188 CDS che presenta la stessa duplicazione di fattispecie sanzionatoria prevista dall'art. 158 CDS.

1.1.4 Integrazioni del testo approvato del DL 121/2021 in materia di sosta

Si segnala, infine, l'esigenza che la nuova normativa in materia di sosta sia integrata prevedendo anche la regolamentazione dei cd "**parcheggi Kiss and ride**". Si ritiene possa essere utile prevedere, a completamento della disciplina della sosta riservata, anche la possibilità di riservare spazi di sosta ai veicoli di persone che accompagnano passeggeri in arrivo o in partenza da stazioni ferroviarie, autostazioni, porti e aeroporti. Tale riserva esiste già in molte città ma, mancando una precisa norma di riferimento, è stata declinata ed attuata con segnaletica e modalità molto diverse che, spesso, hanno generato moltissimo contenzioso (es, caso sosta kiss ad ride di Fiumicino). L'espressa previsione della facoltà di riserva di tali spazi ai comuni, che potrebbero comunque limitarne l'utilizzo ad un tempo limitato per garantire la rotazione dei veicoli, appare perciò necessaria, e, con le adeguate norme regolamentari di attuazione (che dovranno comunque essere approvate per tutti i nuovi casi) appare in grado di uniformare situazioni non omogenee presenti sul territorio.

La previsione, naturalmente, deve essere completata dalla parallela modifica dell'art. 158 CDS. Infatti, per dare completa attuazione alla nuova riserva di sosta, occorre introdurre anche un nuovo

di sosta negli stalli riservati alla ricarica dei veicoli elettrici, prevedendo una sanzione anche nei confronti dei veicoli elettrici che non eseguono l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio oltre un'ora dopo aver completato l'operazione di ricarica. Permane, invece, la deroga al limite temporale dalla ore 23.00 alle ore 07.00 con esclusione dei punti di ricarica di potenza elevata.

² La modifica naturalmente va coordinata con la modifica il comma 2 del nuovo art. 188-bis) codice della strada.

caso di divieto di sosta negli spazi di sosta riservati ai veicoli di persone che accompagnano passeggeri in arrivo o partenza dalle stazioni ferroviarie, autostazioni, porti e aeroporti³.

1.2 TARGA PROVA (art. 1, commi 3 e 4 del DL 121/2021)

Gli interventi in materia di targa prova sono stati molto utili per fare chiarezza su alcune questioni da tempo aperte e si ritiene siano pienamente soddisfacenti rispetto alle esigenze di certezza nell'applicazione della normativa.

Sul tema della targa prova e sulla possibilità di installazione anche sui veicoli già immatricolati, si segnala che appare comunque necessaria ed urgente anche la modifica del DPR 472/2001 allo scopo di regolamentare meglio i soggetti ai quali è consentito ottenere le targhe di prova e ciò allo scopo di evitare che tale targa temporanea non diventi lo strumento per eludere gli obblighi derivanti dall'obbligo di assicurazione o di effettuazione della revisione periodica dei veicoli.

2. MODIFICAZIONI URGENTI SUL TEMA ACCERTAMENTO REMOTO VIOLAZIONI IN MATERIA DI ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA E REVISIONE DEI VEICOLI, DIVIETO DI TRANSITO SU INFRASTRUTTURE

Le disposizioni dell'art. 201 CDS rendono possibile l'accertamento da remoto, senza necessità di contestazione immediata, di molte violazioni stradali il cui contrasto appare indispensabile per garantire, nel nostro Paese, un accettabile livello di sicurezza stradale.

Ritengo che, tuttavia, sia necessario focalizzare l'attenzione su alcune violazioni per le quali, pur essendo possibile l'accertamento senza contestazione immediata, non ci sono, al momento, strumenti e procedure idonee all'effettuazione di tale controllo. In particolare, credo che sia indispensabile intervenire sulle norme che riguardano l'accertamento da remoto delle violazioni in materia di omessa revisione dei veicoli (art. 80 CDS), mancata copertura assicurativa (art. 193 CDS) e divieto di transito su ponti o infrastrutture soggette a sollecitazioni dannose (artt. 6 e 7 CDS).

2.1 LA SITUAZIONE ATTUALE DEL CONTROLLO REMOTO

L'accertamento da remoto delle violazioni del CDS che riguardano le norme sopraindicate (artt. 6, 7, 80, 193), come situazione che legittima la contestazione differita ai sensi dell'art. 201 CDS, è subordinato alla circostanza che i dispositivi automatici di controllo siano omologati per l'accertamento della specifica violazione e che siano chiaramente definite le procedure di impiego di tali apparecchi.

Mentre per l'accertamento delle violazioni relative agli eccessi di velocità o dei semafori (artt. 142 e 146 CDS) il regolamento atto a definire caratteristiche e requisiti di omologazione dei dispositivi o sistemi, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è stato approvato e, sulla base di esso, numerosi dispositivi sono stati omologati, per quanto riguarda le violazioni relative ai requisiti tecnici o amministrativi non esiste un regolamento, definito e le norme in materia dell'art. 201 del CDS sono spesso poco chiare e frammentarie, anche perché sono state oggetto di successivi interventi di modifica.

Per questa ragione, i dispositivi automatici di controllo da remoto per le violazioni sopraindicate possono essere attualmente utilizzati esclusivamente come strumenti di ausilio dell'operatore di polizia stradale che deve essere presente e, ove possibile, contestare immediatamente la violazione al trasgressore.

Inoltre, con particolare riferimento alla violazione dell'obbligo di copertura assicurativa, l'accertamento da remoto è disciplinato da molte disposizioni legislative che, oltre a creare incertezze

³ In attuazione alle modifiche proposte in materia di riserva degli spazi di sosta, si potrebbe introdurre la lettera e-bis al comma 2 dell'art. 158 codice della strada (modificando l'art. 1, comma 1, lettera e) del DL 121/2021) che prevede il divieto di sosta negli spazi di sosta riservati ai veicoli di persone che accompagnano passeggeri in arrivo o partenza dalle stazioni ferroviarie, autostazioni, porti e aeroporti.

interpretative, si sovrappongono tra di loro determinando difficoltà di carattere procedurale od operativo⁴.

2.2 PROSPETTIVE DI RIFORMA DEL CONTROLLO REMOTO

Per superare le difficoltà derivanti dall'attuazione delle norme vigenti, oltre alla necessità che il MIMS adotti il regolamento sulla base del quale effettuare l'omologazione dei dispositivi di rilevamento a distanza, si ritiene necessario intervenire anche sull'art. 201 CDS con i seguenti obiettivi:

- riordinare e organizzare le disposizioni che prevedono l'utilizzo di tali dispositivi per evitare duplicazioni ed incertezze interpretative;
- incrementare il numero delle violazioni suscettibili di essere accertate da remoto senza obbligo di contestazione immediata;
- consentire l'accertamento di più violazioni da parte di un medesimo dispositivo omologato;
- consentire l'accertamento di determinate violazioni, utilizzando le immagini acquisite mediante dispositivi omologati per l'accertamento di altre violazioni, quando l'accertamento può essere effettuato anche attraverso la sola visione delle immagini del veicolo.

Per il controllo remoto delle violazioni in materia di assicurazione obbligatoria, andrebbe modificato anche l'art. 193 CDS allo scopo di adeguare la procedura di controllo remoto con le esigenze connesse all'applicazione della misura cautelare del sequestro del veicolo non coperto da assicurazione.

Per tale motivo, dovrebbe essere previsto che:

- anche quando il veicolo è stato temporaneamente affidato, a qualsiasi titolo, ad altra persona fisica o giuridica, il proprietario debba garantire comunque che il veicolo stesso non sia posto in circolazione senza rispettare l'obbligo di assicurazione;
- quando la violazione di cui all'art. 193 è accertata senza contestazione immediata, l'organo di polizia che l'ha accertata provveda senza ritardo all'applicazione della misura

⁴ La disciplina del controllo remoto della mancanza di copertura assicurativa è regolata dalle seguenti norme, non coordinate tra loro:

- 1. Procedura prevista dai commi 4 ter e seguenti dell'art. 193 CDS.** La mancanza di copertura assicurativa viene accertata attraverso le risultanze degli apparecchi di controllo remoto della velocità, degli accessi alle ZTL, delle corsie riservate, della corsia d'emergenza, dei semafori e del sorpasso. Il meccanismo di contestazione, in questo caso, presuppone l'invito a produrre il certificato di assicurazione obbligatoria, in mancanza del quale l'organo di polizia potrà procedere a contestare la violazione dell'art. 193 CDS sulla base dell'accertamento remoto realizzato in precedenza (contestazione differita). Tale procedura provoca un appesantimento operativo a causa di dover procedere a:
 - sviluppare i dati assicurativi su grandi quantità di veicoli selezionati dai dispositivi di controllo remoto della velocità, degli accessi alle ZTL;
 - invitare il proprietario del veicolo o altro obbligato in solido ad esibire un valido certificato di assicurazione.
- 2. Procedura di accertamento remoto prevista dall'art. 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.** La violazione viene accertata sulla base del raffronto tra le risultanze degli strumenti di controllo remoto e dei dati inseriti in una *black list* formata dal MIMS sulla base dei dati relativi alle polizze assicurative stipulate e registrate nell'Archivio Nazionale dei veicoli. L'accesso alle informazioni sulla copertura assicurativa RCA dei veicoli è disponibile attraverso i siti (www.mit.gov.it) e (www.ilportaledellautomobilista.it), sui quali è possibile consultare i numeri di targa di autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori immatricolati in Italia che non risultano in regola con gli obblighi assicurativi. Gli iscritti nell'elenco hanno 15 giorni di tempo per regolarizzare la propria posizione, trascorso il quale il medesimo elenco viene messo a disposizione delle Forze di Polizia e delle Prefetture competenti in ragione del luogo di residenza del proprietario del veicolo. La procedura è inattuabile in quanto manca il decreto attuativo previsto dallo stesso art. 31 che indichi le caratteristiche dei sistemi di rilevazione nonché le modalità di attuazione della procedura.
- 3. Procedura prevista dall'art. 201, comma 1-bis, lett. g-ter.** La nuova lettera g ter) del comma 1 bis dell'art. 201 CDS ha introdotto un'ulteriore ipotesi che consente l'accertamento della violazione dell'obbligo assicurativo attraverso appositi dispositivi di rilevamento che interrogano l'elenco dei veicoli formato dal MIMS ai sensi dell'art. 31 del Dl. 1/2012. Tale procedura non risulta attualmente praticabile perché manca il regolamento di omologazione che definisca caratteristiche e requisiti dei dispositivi o sistemi.

del sequestro amministrativo del veicolo e, contestualmente, ove possibile, alla notifica del verbale di contestazione della violazione, incaricando, se necessario, l'organo di polizia più vicino rispetto al luogo di residenza dell'intestatario del veicolo. In caso di infruttuosità dell'operazione, inoltre, dovrebbe essere previsto che la misura del sequestro sia applicata virtualmente, a far data dal perfezionamento della notifica del verbale di contestazione della violazione, attraverso l'iscrizione al PRA della misura stessa e con l'inserimento del provvedimento nel Centro Elaborazione Dati di cui all'art. 8 della L. 1° aprile 1981 n. 121 (Archivio gestito dal Ministero dell'Interno). La modifica normativa dovrebbe essere completata con la possibilità di applicare al veicolo sottoposto a sequestro amministrativo virtuale le sanzioni di cui all'art. 213 CDS

Naturalmente, andrebbero di conseguenza abrogate le disposizioni che prevedono altre procedure e, in particolare, quella di cui ai commi 4 ter eseguenti dell'art. 193 CDS e quella dell'art. 31 del DL 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

2.2.1 Correttivi per evitare un eccessivo peso delle sanzioni accertate da remoto

Le previsioni sopraindicate di incremento dell'impiego di dispositivi, quando verranno omologati, determinerà la possibilità di accertare numerose violazioni da remoto e, di conseguenza, l'incremento incontrollato di dispositivi automatici lungo le nostre strade.

La circostanza potrebbe avere dei riflessi per una serie di violazioni accertate da remoto che non attengono propriamente alla condotta del conducente del veicolo, ma alle caratteristiche tecniche (ad esempio, mancato funzionamento dei dispositivi di illuminazione) o alle condizioni amministrative del veicolo (ad esempio, targa, revisione, assicurazione, sussistenza di provvedimenti restrittivi quali fermo o sequestro). In tali casi, molte violazioni riferibili alla medesima condizione di irregolarità tecnica o amministrativa del veicolo potrebbero essere accertate da diversi dispositivi automatici, verosimilmente gestiti da organi di polizia stradale diversi, anche in periodi di tempo molto ravvicinati, senza che il conducente possa averne immediata conoscenza. Tutto ciò potrebbe determinare conseguenze molto negative su tale modalità di accertamento delle violazioni. Infatti, uno stesso veicolo potrebbe essere sanzionato anche dieci o più volte per la mancanza di copertura assicurativa o della revisione in una medesima giornata o nei giorni successivi ed il conducente avrebbe contezza della sua irregolarità solo dopo la notificazione del primo verbale che, ai sensi dell'art. 201 CDS, può avvenire entro i **90 giorni** successivi.

Per evitare situazioni di questo tipo – che anziché sostenere l'efficacia deterrente della sanzione, incrementata dall'utilizzo dei dispositivi automatici, finirebbe con rendere riprovevole o non opportuna l'azione repressiva – potrebbe essere previsto che:

- gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti per la circolazione sulla strada (ad esempio, mancanza di revisione, assicurazione, dispositivi obbligatori, ecc.) siano considerati permanenti e che la relativa condotta sia considerata come unica violazione anche se reiterata nel tempo;
- la permanenza dovrebbe essere interrotta quando la violazione è oggetto di contestazione immediata sulla strada da parte di organo di polizia, ovvero, in mancanza, in occasione della notifica del primo verbale di contestazione relativo. Dal momento dell'interruzione, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione;
- l'interruzione della permanenza, nel caso di più violazioni accertate in modo automatico, che consegue alla notifica di uno dei verbali oggetto dell'attività di accertamento, assorba tutti gli illeciti accertati nei 90 giorni precedenti per i quali la notifica della violazione non sia ancora avvenuta ovvero sia avvenuta in tempi successivi al primo verbale indicato; in tali casi il trasgressore sarebbe tenuto a pagare solo la sanzione per la violazione che è stata notificata per prima, a prescindere al momento in cui è stata accertata.

Questo sistema, oltre a risolvere i problemi che potrebbe generare l'applicazione del principio del cumulo giuridico delle violazioni, certamente imporrà agli organi di controllo di velocizzare al massimo le operazioni di notificazione dei verbali relativi ad illeciti permanenti accertati con controllo remoto, con benefici sulla sicurezza stradale e sulla tempistica del procedimento sanzionatorio.

Allo scopo di limitare gli effetti dell'applicazione del principio del cumulo giuridico per le violazioni relative al divieto di transito in ambiti stradali limitati (es. ZTL aree pedonali, tratti di strade omogenee) di cui agli artt. 6 e 7 CDS che, con l'impiego massivo di dispositivi di controllo remoto potrebbero generare le distorsioni che sono state più sopra evidenziate, si dovrebbe inoltre intervenire anche sull'art. 198 CDS in modo da circoscrivere l'applicazione delle regole del concorso formale di violazioni ivi previsto.

In particolare, dovrebbe essere previsto che, quando più violazioni della medesima disposizione degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sulla medesima strada attraverso dispositivi di controllo remoto delle violazioni di cui all'articolo 201 CDS, si dovrebbe applicare una sola sanzione per ciascun giorno di calendario ovvero una sanzione per ciascuna fascia oraria, quando sono previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata.

2.2.2 Misure per favorire l'identificazione del trasgressore in alcune violazioni accertate da remoto

Alcune violazioni dei comportamenti disciplinati dagli artt. 142 (velocità eccessiva), 148 (sorpasso vietato) e 176 (circolazione sulla corsia d'emergenza o contromano in autostrada) del codice della strada, che incidono in modo significativo sull'infortunistica stradale, prevedono l'applicazione non solo di sanzioni pecuniarie ma anche di sanzioni accessorie sulla patente di guida del conducente (sospensione e decurtazione dei punti). Tuttavia, quando una di queste violazioni è accertata da remoto attraverso l'utilizzo di appositi dispositivi per il rilevamento a distanza, non si procede con la contestazione immediata, con la conseguenza che il conducente al quale, in ragione della particolare gravità della sua condotta illecita, dovrebbe essere applicata una anche misura limitativa del diritto di condurre i veicoli, non può essere oggetto delle stesse sanzioni non essendo identificato immediatamente. In questi casi, infatti, il verbale di contestazione viene notificato all'intestatario del veicolo con l'invito a fornire i dati della persona che al momento della violazione si trovava alla guida. Molto spesso, tuttavia, l'intestatario del veicolo, una volta ricevuto il verbale di contestazione, omette di segnalare il nominativo del conducente ovvero dichiara di non ricordare chi si trovava alla guida. In questi casi, anche se il proprietario del veicolo incorre nella violazione di cui all'art. 126-bis, comma 2, che prevede una sanzione amministrativa pecuniaria, non può essere applicata nessuna sanzione al trasgressore, che resta non identificato. Tale sistema determina una inaccettabile situazione per la quale, chi ha la disponibilità economica, preferisce pagare l'ulteriore sanzione invece di comunicare i dati del trasgressore. Determina, inoltre, una minore incisività delle sanzioni previste, con la conseguenza che, in alcuni casi, le stesse perdono di potere dissuasivo nei confronti degli utenti della strada più indisciplinati.

Per ovviare a tale comportamento si dovrebbero prevedere delle misure più incisive, che rendano più certa l'azione sanzionatoria e maggiore il potere deterrente per disincentivare comportamenti di guida potenzialmente pericolosi. E' necessario prevedere che, per le violazioni più gravi sopraindicate, al proprietario che omette di indicare chi era alla guida del veicolo, oltre alla sanzione pecuniaria sia applicata anche la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo con il quale è stata commessa la violazione⁵. Il fermo amministrativo del veicolo dovrebbe permanere fino a che non sia stato adempiuto il predetto onere di comunicare chi era alla guida e, comunque, per

⁵ Tale intervento prevede l'introduzione del comma 2-bis all'art. 126-bis C.d.S.

un periodo non superiore a sessanta giorni, con spese a carico dell'autore della violazione.⁶ L'applicazione del fermo amministrativo nell'ipotesi in esame, non penalizzando direttamente il titolo di guida del proprietario del veicolo, riveste il carattere di misura che incide su di un bene patrimoniale del proprietario stesso che, con il suo comportamento omissivo, non consente di individuare l'autore di una grave violazione al codice della strada⁷.

3. MODIFICAZIONI URGENTI SUL TEMA DELLA CIRCOLAZIONE IN SICUREZZA DEI MONOPATTINI ELETTRICI

La legge di conversione del decreto c.d. “*milleproroghe*”⁸, al fine di tutelare la sicurezza stradale e l'incolumità dei conducenti dei monopattini elettrici, che negli ultimi anni hanno avuto una larghissima diffusione, ha dettato alcune regole per disciplinarne la circolazione su strada, equiparandoli alle biciclette⁹.

I monopattini elettrici che possono circolare sulle strade sono solo quelli che hanno le caratteristiche indicate dalla norma che richiama il decreto sulla sperimentazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 4 giugno 2019.

La circolazione del monopattino elettrico, in forza dell'equiparazione ai velocipedi, segue anche le regole previste per tale categoria di veicoli, comprese quelle recentemente introdotte dal “decreto semplificazioni”¹⁰ che ha riformato il settore della mobilità ciclistica nell'ottica dell'integrazione e della promiscuità tra i veicoli circolanti sulla strada.

Infatti, al concetto di pista ciclabile che presuppone la separazione degli spazi dedicati alla circolazione delle biciclette, sono state aggiunti la corsia ciclabile, destinata anche alla circolazione in senso contrario a quello di marcia, la strada urbana ciclabile dedicata alla circolazione prioritaria delle biciclette e la possibilità di circolare anche sulle corsie preferenziali.

La grande diffusione dei monopattini, soprattutto nei grandi centri urbani, favorita dalla praticità di utilizzo e dalla incondizionata fruibilità, ha fatto registrare un incremento dell'incidentalità stradale con alcuni eventi di una certa gravità che hanno anche avuto risalto mediatico per la giovane età delle vittime.

Al fine di arginare questo trend negativo è necessario che l'utilizzo di tale nuovo veicolo, nato per favorire la mobilità urbana, sia accompagnato da una rinnovata consapevolezza in capo agli utenti della strada e da un sistema normativo che incrementi le regole di prudenza a tutela degli utenti deboli.

L'accrescimento della sicurezza della circolazione dei monopattini, pertanto, non può contare esclusivamente sulla presenza di regole specifiche dotate di una spiccata efficacia coercitiva, peraltro

⁶ Tale soluzione sanzionatoria non è in contrasto neanche con il contenuto della sentenza della Corte Costituzionale n. 27 del 12 gennaio 2005, che era intervenuta dichiarando l'incostituzionalità dell'art. 126-bis, comma 2, del codice della strada, nella parte in cui prevedeva (nel testo allora vigente) la decurtazione dei punti della patente del proprietario del veicolo in caso di mancata comunicazione da parte dello stesso, dei dati del conducente autore della violazione. A seguito dell'intervento della Corte Costituzionale il testo dell'art. 12-bis, comma 2, del codice della strada è stato modificato inserendo una sanzione amministrativa pecuniaria nei confronti del proprietario del veicolo che omette di comunicare i dati del conducente ai fini della decurtazione dei punti dalla patente di guida.

⁷ Tale sanzione patrimoniale è perfettamente in linea con le indicazioni fornite dalla corte costituzionale con la sentenza n. 27 del 12 gennaio 2005 in cui si afferma che “*la responsabilità del proprietario di un veicolo, per le violazioni commesse da chi si trovi alla guida, costituisce, nel sistema delle sanzioni amministrative previste per la violazione delle norme relative alla circolazione stradale, un principio di ordine generale*”, ed ancora che “*con l'irrogazione della sanzione del fermo amministrativo del veicolo non si incide sulla “persona” del proprietario, giacché la norma «si limita a sottrargli la disponibilità, per un tempo limitato, di un bene patrimoniale» (ordinanza n. 282 del 2001), determinando così una compressione soltanto di quelle facoltà di “godimento” della res che ineriscono al diritto di proprietà*”.

⁸ Legge 28 febbraio 2020, n. 8

⁹ Art. 1, commi 75 e ss., della legge 27 dicembre 2019, n. 160, come modificati dal decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito con modificazioni dalla L. 28 febbraio 2020, n. 8.

¹⁰ Decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

già esistenti¹¹, ma deve mirare ad una responsabilizzazione dei conducenti di tali veicoli e, più in generale, di tutti gli utenti della strada.

In tale prospettiva, per incrementare l'efficacia dissuasiva delle norme vigenti, potrebbero essere introdotte ulteriori misure¹², in modo da prevedere:

- la riconoscibilità del monopattino tramite l'apposizione di un codice alfa/numerico, tipo targhino, associato al proprietario o, in caso di veicoli a noleggio della società che lo gestisce. La presenza di una targa sul veicolo, che lo renderebbe facilmente identificabile, anche da parte degli organi di polizia stradale, potrebbe contribuire a responsabilizzare i conducenti costringendoli ad adeguare il proprio comportamento alle regole cautelari generali e a quelle particolari di comportamento che governano la circolazione stradale
- il possesso da parte del conducente di una patente di guida, a prescindere dalla sua categoria, ovvero, in alternativa, di un documento di identità come era previsto per la conduzione dei ciclomotori quando, prima dell'introduzione della patente AM, era necessario il certificato di idoneità alla guida (cosiddetto "patentino")¹³;
- la contestazione di eventuali infrazioni anche in tempi differiti e attraverso l'uso di dispositivi di rilevazione a distanza;
- l'obbligatorietà dell'uso del casco da parte dei conducenti a prescindere dall'età.

¹¹ I commi 75-ter e 75-quater dell'art. 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 prevedono specifiche norme di comportamento, analoghe a quelle delle biciclette, la cui violazione comporta l'applicazione di sanzioni ben più severe di quelle previste per queste ultime.

¹² Che potrebbero avere l'effetto di circoscrivere l'utilizzabilità di tale tipologia di veicolo, oggi largamente diffusa a causa della sua immediata fruibilità.

¹³ Il comma 6 dell'art. 180 CDS, prima dell'abrogazione avvenuta ad opera del decreto-legge n. 59/2011, così disponeva: *"Il conducente di ciclomotore deve avere con sé il certificato di circolazione del veicolo, il certificato di idoneità alla guida ove previsto e un documento di riconoscimento"*.

NOVELLATO RELATIVO AL PUNTO 1 (in forma di emendamento al testo vigente dell'art. 1 DL 121/2021 che riguarda il Codice della Strada)

Emendamento XX

All'art. 1 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, la lettera a), è sostituita dalla seguente: “a) all'articolo 7, comma 1, la lettera d) è sostituita dalla seguente: «d) riservare limitati spazi alla sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari:

- 1) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso;
- 2) dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento;
- 3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza, o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni che accompagnano lo stesso, munite di contrassegno speciale, denominato «permesso rosa»;
- 4) dei veicoli elettrici o per la ricarica degli stessi;
- 5) dei veicoli per il carico e lo scarico delle cose nelle ore stabilite;
- 6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;
- 7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;
- 8) dei veicoli di persone che accompagnano passeggeri in arrivo o in partenza da stazioni ferroviarie, autostazioni, porti e aeroporti»;

b) dopo il comma 1, lettera a) è aggiunta la seguente: “a-bis) all'articolo 7, comma 1, lettera g), la parola “cose” è sostituita dalla seguente “merci”;

c) al comma 1, la lettera e), è sostituita dalla seguente: “e) all'art. 158:

1) al comma 1:

1.1. la lettera h-bis) è sostituita dalla seguente: «h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici»;

1.2. dopo la lettera h-bis) è inserita la seguente: «h-ter) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici per i veicoli che non effettuano l'operazione di ricarica o per i veicoli elettrici che permangono sullo spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, ad eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.»

2) al comma 2:

2.1. dopo la lettera d) è inserita la seguente: «d-bis) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico;»

2.2. dopo la lettera e) è inserita la seguente: «e-bis) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli di persone che accompagnano passeggeri in arrivo o in partenza da stazioni ferroviarie, autostazioni, porti e aeroporti;»

2.3. la lettera g) è sostituita dalla seguente: «g) negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide di cui all'art. 188 senza esporre il relativo contrassegno e, in ogni caso, in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzata dagli stessi veicoli;»;

2.4. dopo la lettera g) è inserita la seguente: «g-bis) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni che accompagnano lo stesso senza esporre il relativo contrassegno;»;

3) dopo il comma 4 è inserito il seguente: «4-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera g), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 ad euro 660 per i restanti veicoli.»;

4) al comma 5, le parole «lettere d), g) e h)» sono sostituite dalle seguenti: «lettere d), h) e i)»;

d) al comma 1 la lettera f) è sostituita dalla seguente:” f) all'articolo 188:

1) il comma 4, è sostituito dal seguente: «4. Chiunque faccia uso improprio delle strutture di cui al comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 ad euro 672»;

2) al comma 5, le parole «una somma da euro 42 a euro 173» sono sostituite dalle seguenti: «una somma da euro 87 ad euro 344»;

e) al comma 1, la lettera g), è sostituita dalla seguente: “g) dopo l'articolo 188, è inserito il seguente: «Art. 188-bis (Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni). - 1. Per la sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni gli enti proprietari della strada possono allestire spazi per la sosta, mediante la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di tali soggetti secondo le modalità stabilite nel regolamento.

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

3. Chiunque faccia uso improprio delle strutture di cui al comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344. Chiunque, pur avendone diritto, usa delle strutture di cui al comma 1 non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 a euro 173.».

Relazione illustrativa

Si modifica l'art. 1, comma 1, lettera a) nel seguente modo:

1. nella parte relativa agli stalli di sosta da utilizzare con il permesso rosa, si prevede che il soggetto da tutelare, oltre alla donna in stato di gravidanza, è il bambino di età fino a due anni e non il genitore dello stesso. Pertanto, nell'art. 7, comma 1, lettera d), del codice della strada, il punto 3 ha una diversa formulazione per la quale il permesso rosa può essere utilizzato oltre che dalle donne in gravidanza, anche dai genitori di bambini di età fino a due anni quando accompagnano il bambino stesso. Nell'attuale formulazione introdotta dal DL 121/2021 non viene indicato che per l'utilizzo del permesso rosa il bambino deve essere presente.

2. nella parte in cui prevede che il comune può riservare limitati spazi alla sosta per il carico e scarico delle merci. La parola “merci” contenuta nell’art. 1, comma 1, lettera d), numero 5), viene sostituita con la parola “cose”. Contestualmente, all’art. 1, comma 1, dopo la lettera a) si inserisce la lettera a-bis) che va a modificare l’art. 7, comma 1, lettera g) del codice della strada nella parte in cui è previsto che il comune può prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli della categoria N utilizzati per il carico e lo scarico di cose. La parola “cose” è sostituita con la parola “merci”. Con queste due modifiche, si intende favorire la possibilità di sostare negli spazi riservati a qualsiasi tipologia di veicolo (ferma restando la dimensione dello stall) per caricare o scaricare qualsiasi cosa (ad esempio bagagli e simili), mentre, quando gli spazi sono allestiti per la sosta dei soli veicoli della categoria N (da regolare con la segnaletica), questa sarà possibile per il carico e scarico solo di merci, intese come qualsiasi prodotto naturale o artificiale oggetto di scambio o di commercio¹.
3. Si modifica il punto 4 relativo agli spazi di sosta dei veicoli elettrici aggiungendo anche gli stalli di sosta riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Si distingue, in questo modo, lo spazio riservato alla sosta dei veicoli elettrici, da quello riservato esclusivamente alla sosta ai fini di ricaricare il veicolo. Questo, anche in ragione della previsione di modificare il Regolamento del codice della strada con l’introduzione di una diversa segnaletica relativa ai due stalli di sosta descritti.
4. Viene aggiunto il punto 8) all’art. 7, comma 1, lettera d) relativo agli spazi di sosta riservati ai veicoli di persone che accompagnano passeggeri in arrivo o partenza dalle stazioni ferroviarie, autostazioni, porti e aeroporti.

Per le stesse ragioni indicate nel precedente punto 3, e per esigenze di coordinamento con le modifiche dell’art. 7 descritte, riguardando la diversa disciplina per gli stalli dei veicoli elettrici, da quella degli stalli per la ricarica dei veicoli elettrici, si interviene anche sull’art. 158 del codice della strada. Attraverso la modifica dell’art. 1, comma 1, lettera e) del DL 121/2021, si modifica il comma 1, lettera h-bis) dell’art. 158, limitando la portata di tale norma a vietare la fermata e sosta negli stalli riservati ai veicoli elettrici, eliminando tutta la parte relativa alla possibilità di prevedere tariffe maggiorate per i veicoli che permangono in sosta dopo aver completato la ricarica. Tale scelta è motivata dal fatto che l’attuale formulazione della norma non sembra coerente atteso che nella prima parte si occupa della sosta riservata ai veicoli elettrici e nella seconda parte si occupa dei veicoli elettrici che eseguono la ricarica. Infatti, con questa formulazione, qualora un veicolo elettrico sostasse senza soluzione di continuità in uno stallone riservato dove è presente anche la stazione di ricarica, non potrebbe essere sanzionato sebbene impedisca ad altri veicoli elettrici di usufruire della stazione di ricarica, e per paradosso, non gli si potrebbe neanche applicare una tariffa maggiorata per la ricarica perché non la farebbe proprio. Per tali ragioni, quindi, si introduce, dopo la richiamata lettera h-bis) del comma 1 dell’art. 158, la lettera h-ter, che va a disciplinare il divieto di sosta negli stalli riservati alla ricarica dei veicoli elettrici, prevedendo una sanzione anche nei confronti dei veicoli elettrici che non eseguono l’operazione di ricarica o che permangono nello spazio oltre un’ora dopo aver completato l’operazione di ricarica. Permane, invece, la deroga al limite temporale dalle ore 23.00 alle ore 07.00 con esclusione dei punti di ricarica di potenza elevata.

Si introduce la lettera e-bis al comma 2 dell’art. 158 codice della strada (modificando l’art. 1, comma 1, lettera e) del DL 121/2021) che prevede il divieto di sosta negli spazi di sosta riservati ai veicoli di persone che accompagnano passeggeri in arrivo o partenza dalle stazioni ferroviarie, autostazioni, porti e aeroporti.

Si modificano il comma 3 del nuovo art. 188-bis codice della strada (previsto dall’art. 1, comma 1, lettera g) del DL 121/2021) e il comma 2, lettera g-bis) dell’art. 158 codice della strada (previsto dall’art. 1, comma 1, lettera e), numero 1) allinea 1.2 del DL 121/2021), perché il combinato disposto

¹ Si dovrà prevedere in modo specifico nel regolamento di esecuzione del codice della strada, la segnaletica prescritta in relazione alla tipologia di sosta che si vuole autorizzare.

delle due norme potrebbe risultare non coerente. Infatti, l'art. 188-bis), comma 3, oltre a sanzionare l'uso improprio degli stalli riservati, sanziona anche chi li usa senza avere l'autorizzazione prescritta che, teoricamente andrebbe sanzionato ai sensi dell'art. 158. Con la modifica proposta, invece, il comma 3 dell'art. 188-bis) andrebbe a disciplinare solo l'uso improprio degli stalli (ad esempio esporre contrassegno altrui o scaduto o in fotocopia ecc..).

Di conseguenza, si interviene sul comma 2, lettera g-bis) dell'art. 158, prevedendo l'applicazione della sanzione per la sola mancata esposizione del contrassegno (sanzione che andrebbe, quindi, applicata anche nei confronti di chi pur essendo titolare non espone il contrassegno). Infatti, l'attuale formulazione potrebbe essere interpretata nel senso che la mera titolarità del contrassegno (anche senza esposizione) consenta la sosta negli stalli riservati, determinando anche dei possibili abusi quali ad esempio, l'utilizzo del contrassegno contemporaneo su più di un veicolo. Inoltre, si modifica il comma 2 del nuovo art. 188-bis) codice della strada per renderlo coerente con il comma 2 dell'art. 188 codice della strada.

Per le medesime ragioni appena descritte, si propone la modifica dell'art. 158, comma 2, lettera g) e dell'art. 188, comma 4, del codice della strada relativa alla sosta negli spazi riservati agli invalidi. Tali modifiche si prevedono rispettivamente all'art. 1, comma 1, lettera e) e all'art. 1, comma 1, lettera f) del DL 121/2021. Per la disciplina della sosta negli spazi riservati agli invalidi, le modifiche proposte si ritengono necessarie anche in virtù di quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e della finanza e con il Ministro dell'interno del 5 luglio 2021² relativo all'istituzione della piattaforma unica nazionale informatica dei contrassegni per i disabili. Infatti, una volta che la piattaforma sarà operativa, il titolare del contrassegno potrà abbinare il suo permesso con una targa di un veicolo che intende utilizzare, che sarà registrata nella piattaforma e sarà modificabile in tempo reale attraverso un'apposita applicazione informatica, soprattutto al fine di entrare nelle ZTL, in modo che i Comuni che gestiscono i dispositivi di rilevamento degli accessi nelle zone stesse, possano operare una verifica interrogando la suddetta piattaforma. Nell'ipotesi in cui un veicolo fosse lasciato in sosta privo del contrassegno, con l'attuale formulazione dell'art. 158, comma 2, lettera g), si potrebbe obiettare che la regolarità della sosta potrebbe essere verificata dall'agente attraverso l'interrogazione della piattaforma informatica, determinato anche dei possibili abusi, nell'ipotesi alquanto plausibile che il veicolo abbinato al contrassegno venga lasciato in uno stallo riservato privo del contrassegno, ed un altro veicolo venga lasciato in sosta in un altro stallo con il contrassegno esposto, rendendo la sosta legittima anche se la targa di quest'ultimo veicolo non fosse abbinata sulla richiamata piattaforma al contrassegno. Inoltre, con la modifica dell'art. 158, comma 2, lettera g), si prevede una sanzione nei confronti di chi occupa uno stallo riservato agli invalidi senza esporre il contrassegno, ma permane il divieto per tutti, anche per chi ha il contrassegno esposto, per la sosta in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzata dagli stessi veicoli al servizio di persone invalide. La finalità delle due previsioni ha natura diversa. La prima mira ad evitare che persone non autorizzate occupino lo stallo di sosta riservato agli invalidi, la seconda mira ad evitare che la sosta nei posti indicati, da parte di chiunque, possa essere di impedimento alla deambulazione delle persone invalide.

² Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 183 del 2 agosto 2021.