

## Il trasporto e la sicurezza stradali

10 settembre 2022

Sul tema del trasporto stradale sono state approvate numerose modifiche del Codice della Strada; si è inoltre data attuazione alla legge per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi.

Sono state adottate misure di semplificazione amministrativa per la circolazione dei veicoli con il nuovo documento unico di circolazione e con nuove procedure telematiche per gli automobilisti.

Per gli interventi concernenti lo sviluppo della mobilità stradale sostenibile, elettrica ed ibrida, per la micromobilità elettrica, nonché per lo sviluppo della mobilità ciclistica si veda il tema concernente [la mobilità sostenibile](#).

### Quadro di sintesi e interventi recenti

La sicurezza stradale e la disciplina di forme innovative di mobilità sono state al centro di numerosi interventi nel corso della legislatura.

In materia di **sicurezza stradale**, la IX Commissione della Camera ha esaminato lo schema di decreto ministeriale di approvazione del «**Piano nazionale sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di attuazione**» (Atto n. [323](#)). Il parere è stato espresso il 10 dicembre 2021. Il [Piano](#) è stato quindi emanato con decreto interministeriale 7 febbraio 2022, n. 29. Con la [delibera CIPESS](#) n. 13 del 14 aprile 2022 (GU 21/7/2022), il Piano è stato approvato come strumento di programmazione, comprensivo degli indirizzi generali e delle linee guida di attuazione. Il Piano prevede una visione integrata del problema della sicurezza stradale guardando simultaneamente agli aspetti connessi alla qualità dei mezzi di trasporto, alla qualità delle infrastrutture, ai comportamenti degli attori istituzionali e degli utenti del sistema stradale. Il Piano prevede sia azioni di carattere legislativo che il potenziamento dell'azione di controllo e repressione, oltre a interventi di miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e campagne di comunicazione e sensibilizzazione. Il Piano sarà realizzato attraverso i singoli cinque Programmi di attuazione che lo compongono, i quali dovranno essere integralmente finanziati al momento della loro sottoposizione al CIPESS.

Nel settore della **semplificazione amministrativa**, con il **decreto legge n. 45 del 2021** è stato prorogato al **30 settembre 2021**, il termine entro il quale completare il **passaggio alle procedure telematiche** per il rilascio del **documento unico di circolazione e di proprietà degli autoveicoli**, dei motoveicoli e dei rimorchi, introdotto dal D. lgs. n. 98/2017, entrato in vigore dal 1° gennaio 2020, che ha previsto la progressiva introduzione del Documento Unico di Circolazione e di Proprietà del veicolo (DU), in sostituzione della Carta di Circolazione e del Certificato di Proprietà del veicolo (CDP cartaceo o CDPD digitale).

Il **DPR 17 giugno 2022, n. 126**, in materia di **sportello telematico dell'automobilista**, su cui la Commissione IX ha espresso il [proprio parere](#) nella seduta del 4 febbraio 2020 (A.G.141), coordina le disposizioni in tema di STA alla nuova disciplina concernente il rilascio per via telematica del documento unico di circolazione,

Numerose sono state le **modifiche** approvate al **Codice della Strada**, da ultimo dai **decreti legge n. 121 del 2021, n. 228 del 2021**, in particolare in materia di circolazione dei monopattini, revisione dei veicoli, esami di guida, patenti dei giovani autisti autotrasportatori, conversione elettrica dei veicoli merci. Il **decreto-legge n. 50 del 2022** ha poi differito al 31 luglio 2022 il termine per l'adozione delle nuove linee guida per la disciplina sui trasporti eccezionali, nonché la vigenza della disciplina transitoria per le

autorizzazioni al trasporto eccezionale di massa complessiva fino a 108 tonnellate effettuato mediante complessi di veicoli a otto o più assi.

Il **decreto legge n. 68 del 2022**, in corso di conversione, prevede ulteriori modifiche al Codice al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile e di incrementare la sicurezza della circolazione stradale.

La IX Commissione aveva esaminato anche , nel corso della legislatura, una serie di proposte di legge di modifica del Codice della strada ([C. 24](#), [C. 192](#), [C. 193](#), [C. 219](#), [C. 234](#), [C. 264](#), [C. 367](#), [C. 681](#), [C. 777](#), [C. 1051](#), [C. 1113](#), [C. 1187](#), [C. 1245](#), [C. 1348](#), [C. 1358](#), [C. 1364](#), [C. 1366](#), [C. 1368](#), [C. 1601](#), [C. 1613-A](#)), arrivando alla predisposizione di un testo unificato per l'esame in Assemblea. Successivamente, numerose di queste disposizioni sono state introdotte in provvedimenti legislativi esaminati del Parlamento e sono pertanto divenute legge.

In materia di sostegni, la **legge di bilancio 2021** ha previsto l'istituzione di un **Fondo** di 3 milioni di euro per l'anno 2021 e 6 milioni di euro per l'anno 2022 per erogare **contributi ai comuni** che provvedano a istituire appositi spazi riservati destinati alla **sosta gratuita di persone con limitata o impedita capacità motoria** muniti di contrassegno speciale o di donne in stato di gravidanza (comma 819). La medesima legge di bilancio 2021 ha inoltre disposto che con un apposito decreto ministeriale, si provveda ad **aumentare di 9,95 euro la tariffa alla revisione dei veicoli a motori e dei loro rimorchi** prevedendo, a titolo di misura compensativa per i tre anni successivi, un **buono denominato "veicoli sicuri"**, d'importo pari all'aumento della tariffa, da assegnare ai proprietari di veicoli a motore che sottopongono a revisione un proprio veicolo nel medesimo periodo temporale (commi 705-706).

Tra gli **altri interventi in materia di trasporto stradale**, si ricorda l'approvazione della [legge 1 ottobre 2018, n. 117](#), sull'introduzione dell'**obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi**. Su tale obbligo è poi intervenuto il **decreto legge n. 124/2019**, prevedendo la concessione di un **contributo per l'acquisto dei dispositivi anti abbandono** e il differimento al 6 marzo 2020 dell'applicabilità delle **sanzioni** per la mancata installazione dei dispositivi.

Il decreto-legge n.113 del 2018, è intervenuto in materia di **parcheggiatori abusivi**, disciplina del sequestro dei veicoli e circolazione di veicoli immatricolati all'estero e il decreto legge n. 119/2018, in materia di inasprimento delle sanzioni per mancanza dell'assicurazione RC auto.

Per le **restrizioni** concernenti il **trasporto determinate dall'emergenza Covid-19** si rinvia al relativo [Tema di documentazione](#).

## Dossier

[Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, in materia di sportello telematico dell'automobilista](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13137/modifiche-al-decreto-del-presidente-della-repubblica-19-settembre-2000-n-358-materia-sportello-telematico-automobilista.html>

[Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15639/disposizioni-urgenti-materia-infrastrutture-trasporti-e-della-circolazione-stradale.html>

[Piano nazionale sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di attuazione](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15888/piano-nazionale-sicurezza-stradale-2030-indirizzi-general-e-linee-guida-attuazione.html>

[D.L. 68/2022 - Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-16924/d-l-68-2022-disposizioni-urgenti-sicurezza-e-lo-sviluppo-infrastrutture-trasporti-e-della-mobilita-sostenibile-nonche-materia.html>

## Le modifiche approvate al Codice della strada

Il **decreto legge n. 121 del 2021** (articolo 1), convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ha apportato numerose **modifiche al Codice della Strada**; le principali sono in materia di:

- trasporto con **veicoli eccezionali**;
- **revisioni** di rimorchi e semirimorchi affidabile a imprese;
- lunghezza degli autoarticolati e autosnodati fino a 18,75 mt e lunghezza fino a 24 mt per quelli destinati al trasporto rapido di massa;
- manutenzione straordinaria di sottopassi e sovrappassi;
- possibilità di **accertamento automatico delle violazioni** ai passaggi a livello;
- **servizi di piazza**, ampliato a motocicli e velocipedi;
- lunghezza dei convogli di macchine agricole a 18,75 mt e immatricolazioni di macchine agricole per le reti di imprese;
- possibilità di ripetere l'**esame pratico di guida** fino a tre volte e durata del foglio rosa estesa a un anno;
- eliminazione delle limitazioni alla guida dei veicoli di una certa potenza per i neopatentati qualora ci sia a fianco altra persona con patente da almeno 10 anni;
- **divieto di sosta negli spazi per il trasporto scolastico e per la ricarica elettrica dei veicoli**, nonché divieto di rimanervi oltre un'ora dalla fine della ricarica, con esclusione delle ore notturne dalle 23 alle 7 (salvo che nelle colonnine a ricarica veloce e ultra veloce dove il divieto si applica anche di notte);
- sanzione al conducente dei motocicli per mancanza di casco del passeggero;
- **estensione del divieto di guidare usando *smartphone*, *tablet***, computer portatili e similari;
- obbligo degli enti locali di pubblicare sul sito i dati delle sanzioni per eccesso di velocità;
- riduzione dell'obbligo di esibire documenti cartacei che siano disponibili tramite banche dati accessibili dagli organi di polizia stradale;
- divieto di apporre manifesti sessisti;
- ciclomotori e macchine agricole d'epoca;
- aumento delle sanzioni per la sosta negli spazi riservati ai **veicoli degli invalidi** e in corrispondenza dei relativi scivoli dei marciapiedi e possibilità di sosta gratuita per tali veicoli qualora siano occupati gli stalli ad essi riservati;
- divieto di sosta negli spazi riservati ai veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di **permesso rosa**;
- **obbligo di dare la precedenza**, rallentando gradualmente e **fermandosi**, in mancanza di semafori, ai **pedoni** che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità;
- disciplina del sequestro dei veicoli.

Lo stesso decreto legge ha poi introdotto altre rilevanti disposizioni in materia di trasporto stradale, tra cui:

- semplificazioni per l'aggiornamento della carta di circolazione dei sistemi ruota;
- ampliamento degli interventi finanziabili con il fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane;
- nuova nozione di trasporto con **autobus di linea interregionali**, che viene consentita per percorsi di lunghezza almeno di 250 km tra almeno due regioni;
- disciplina della circolazione dei **monopattini elettrici** (art. 1-ter), introducendo tra l'altro il limite di velocità a 20 Km/h, il divieto di circolazione e sosta sui marciapiedi, l'obbligo dal 1° luglio 2022 di indicatori luminosi di svolta e di freno (poi differito al **30 settembre 2022** dal **D.L. n. 228/2021**), l'obbligo di acquisizione della foto al termine del noleggio da parte degli operatori.

Altri interventi sul Codice della Strada sono stati apportati con il **decreto-legge n.113 del 2018**. In particolare l'articolo 21-sexies novella l'articolo 7, comma 15-bis, del Codice della strada in materia di **parcheggiatori abusivi** riducendo da un lato la sanzione amministrativa prevista per tale fattispecie (si prevede il pagamento di una somma da euro 771 ad euro 3.101 mentre è attualmente prevista una sanzione da 1000 a 3500 euro) ma prevedendo una sanzione penale (arresto da sei mesi a un anno ed ammenda da 2.000 a 7.000 euro), nei casi in cui nell'attività sono impiegati minori, o se il soggetto è già stato sanzionato per la medesima violazione con provvedimento definitivo.

E' poi introdotta una novella delle norme in materia di **sequestro, confisca e fermo amministrativo dei veicoli** (articoli 213 e 214 del Codice della strada) nonché un nuovo articolo 215-bis che disciplina una procedura semestrale volta a definire la situazione dei **mezzi oggetto di sequestro** e favorirne la rapida alienazione (o la restituzione al proprietario). Lo scopo delle modifiche normative introdotte è quello di ridurre i rilevanti oneri economici che gravano sull'erario in conseguenza dei lunghi tempi di giacenza dei veicoli nelle depositarie semplificando le procedure e favorendo una più efficiente gestione dei mezzi sottoposti a fermo e sequestro amministrativo, con particolare riferimento a ciclomotori e motocicli, rispetto ai quali viene inoltre abrogata la disciplina speciale ad essi riferita (articolo 23-bis).

In materia di **circolazione sul territorio italiano di veicoli immatricolati all'estero**. L'intervento modifica **gli articoli 93** (concernente, tra l'altro, la carta di circolazione), **132** (sulla circolazione dei veicoli immatricolati all'estero) e **196** (inerente la solidarietà in caso di violazioni punibili con sanzione amministrativa pecuniaria) **del Codice della strada** disciplinando in termini più restrittivi i limiti secondo i quali i veicoli immatricolati all'estero possono circolare sul territorio italiano. In particolare si vieta a chi ha stabilito la residenza in Italia da oltre sessanta giorni di circolare con un veicolo immatricolato all'estero (nuovo comma 1-bis dell'articolo 93), salvo quanto previsto per taluni casi di leasing, locazione senza conducente o comodato (rispetto ai quali è stabilita una specifica disciplina).

L'ultima modifica, che concerne **l'articolo 196**, estende il novero dei soggetti che rispondono solidalmente per le violazioni punibili con la sanzione amministrativa pecuniaria nel caso di violazioni del Codice della strada.

Il **decreto-legge n.119 del 2018** è intervenuto, con l'articolo 23-bis, in materia di **assicurazioni RCA**, modificando l'art.193 del Codice della strada al fine di **inasprire le sanzioni**, sia pecuniarie che accessorie, per la violazione dell'obbligo di assicurazione di responsabilità civile dei veicoli. In particolare viene raddoppiata **la sanzione amministrativa pecuniaria nei casi di recidiva nella circolazione senza copertura assicurativa** del veicolo prevedendo inoltre la **sanzione accessoria della sospensione della patente**, da uno a due mesi, **per chi incorra per almeno due volte**, in un periodo di due anni, **nella violazione consistente nella circolazione senza copertura assicurativa**. Si dispone inoltre che in tali casi di recidiva il veicolo non venga immediatamente restituito ma sia sottoposto alla sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo per 45 giorni, decorrenti dal giorno del pagamento della sanzione. E' inoltre introdotta la decurtazione di 5 punti patente nel caso di circolazione senza copertura assicurativa. Si prevede infine anche modifica l'entità della riduzione della sanzione pecuniaria nel caso in cui l'assicurazione sia resa operativa entro 15 giorni dalla scadenza del termine massimo per il rinnovo (ossia 15 giorni dalla scadenza della rata, posto che decorso questo termine l'assicurazione risulta sospesa).

Il **decreto-legge n. 135 del 2018** (decreto semplificazioni) ha introdotto una modifica all'articolo 26 del Codice della strada che disciplina la competenza per le **autorizzazioni** e le **concessioni per la costruzione di strade** ed aree pubbliche. Il nuovo comma 3-bis della disposizione prevede, nel caso di interventi finalizzati alla installazione di **reti di comunicazione elettronica** a banda ultralarga, che il nulla osta venga rilasciato nel termine di 15 giorni dalla ricezione della richiesta da parte del comune.

Con il **decreto-legge n. 162 del 2019** è stato modificato **l'articolo 59 del Codice**, introducendo specifiche sanzioni per chi circola con un veicolo atipico per il quale non sono state ancora definite le caratteristiche tecniche e funzionali (art. 33-bis comma 3).

Anche la **legge di bilancio per il 2019** (legge n.145 del 2018) ha modificato il Codice della strada.

In primo luogo è stato inserito un comma 9-bis all'articolo 7 del Codice, prevedendo che i comuni, i quali realizzino una **zona a traffico limitato**, ai sensi dell'articolo 7, comma 9, del Codice, consentono, in ogni caso, **l'accesso libero** a tali zone, ai **veicoli a propulsione elettrica o ibrida (articolo 1, comma 103)**.

E' inoltre oggetto di modifica l'articolo 80, comma 8, del Codice, che prevede attualmente la **possibilità per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di affidare in concessione quinquennale le revisioni** relative a veicoli a motore che contengano al massimo 16 persone compreso il conducente, ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitino altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione. La disposizione della legge di bilancio prevede **la possibilità di affidare in concessione quinquennale alle imprese di autoriparazione anche le revisioni dei veicoli a motore con massa a pieno carico superiore a 3,5 t, se tali veicoli siano destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)** (articolo 1, comma 1049). il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta i provvedimenti necessari alla attuazione delle modifiche sopra indicate **entro trenta giorni** dall'entrata in vigore della legge (articolo 1, comma 1050).

Il **decreto-legge n. 34 del 2020** ha modificato le definizioni del Codice (di cui **all'articolo 3**) introducendo le definizioni di "**casa avanzata**" e di "**corsia ciclabile**". Viene inoltre modificato **l'articolo 182 del Codice**, che disciplina la circolazione dei velocipedisti, introducendo le **modalità per consentire la realizzazione della "casa avanzata"**, in corrispondenza delle **intersezioni con semafori** e prevedendo che la realizzazione delle stesse possa essere disposta con apposita ordinanza del sindaco (ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del Codice) e previa valutazione delle condizioni di sicurezza.

La **legge di bilancio 2021** ha introdotto una modifica (comma 605) all'articolo 9 del Codice in materia di **competizioni sportive su strada** (gare atletiche, ciclistiche, con animali o veicoli a trazione animale) che si svolgono su territori di più regioni, prevedendo che l'autorizzazione **sia rilasciata dalla regione in cui parte la manifestazione**, mentre le altre regioni interessate debbano rilasciare il nulla osta entro entro il termine di 20 giorni antecedenti alla data di svolgimento della gara.

E' stato poi modificato l'articolo 93, comma 4, prevedendo che **l'immatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico** avvenga su presentazione di un titolo di proprietà e di un certificato attestante le caratteristiche tecniche rilasciato dalla casa costruttrice o da uno degli enti o associazioni abilitati alla registrazione dei veicoli di interesse storici. In caso di nuova immatricolazione di veicoli precedentemente iscritti al P.R.A. e successivamente cancellati, ad esclusione dei veicoli che risultano demoliti, **è ammessa la facoltà del richiedente di ottenere targhe e libretto di circolazione della prima iscrizione al P.R.A., ovvero di ottenere una targa del periodo storico di costruzione o circolazione del veicolo**, in entrambi i casi conformi alla grafica originale, purché la sigla alfa-numerica prescelta non sia già presente nel sistema meccanografico del CED della Motorizzazione civile, e riferita ad altro veicolo ancora circolante. **Tale possibilità è prevista retroattivamente anche per i veicoli successivamente reimmatricolati e ritargati, purché in regola con il pagamento degli oneri dovuti.**

E' stato inoltre modificato l'articolo 50, comma 1, del Codice, prevedendo che i **velocipedi a pedalata assistita** possono essere dotati di un pulsante che permetta di attivare il motore anche a pedali fermi, purché con questa modalità il veicolo non superi i 6 km/h.

### **Le modifiche al Codice della strada introdotte dal decreto-legge n. 76 del 2020**

Il **decreto-legge n. 76 del 2020** ha previsto un cospicuo numero di modifiche a norme del Codice della strada. Sono state innanzi tutto introdotte **all'articolo 93 del Codice della strada** (art. 16-ter) alcune deroghe al divieto di circolazione in Italia dei veicoli immatricolati all'estero per chi ha stabilito la residenza in Italia da oltre sessanta giorni (introdotto con il decreto-legge n. 113 del 2018). E' stato modificato **l'articolo 103, comma 1 secondo periodo, del Codice della strada** per semplificare un particolare riferimento **i requisiti per la cancellazione dei veicoli ai fini dell'esportazione all'estero. La cancellazione è consentita a condizione** che il veicolo **sia in regola** con gli obblighi di revisione (non è più previsto che la revisione sia stata effettuata con esito positivo nei sei mesi precedenti) o **sia stato sottoposto, nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione, a visita e prova** per l'accertamento della idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 75 (possibilità precedentemente non contemplata), e che **non sia pendente un provvedimento di revisione singola** ai sensi dell'articolo 80, comma 7 del Codice (art. 29, comma 2-bis).

Ulteriori modifiche sono contenute all'articolo 49 del decreto-legge n. 76 del 2020. Innanzi viene integrato il disposto **dell'art. 25 del Codice della strada** (D.Lgs. 285/1992), che disciplina **la realizzazione di opere sopra o sotto la sede stradale** (ivi inclusi sottopassi e sovrappassi). Si prevede l'introduzione **all'articolo 2 del Codice**, in materia di classificazione delle strade, della categoria "**Strada urbana ciclabile**", di cui sono definite le caratteristiche minime. All'**articolo 3**, contenente le definizioni, sono inserite le nuove definizioni di **Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile e di zona scolastica**. Viene inoltre **modificata la definizione di corsia ciclabile** introdotta nel Codice dal decreto-legge n. 34 del 2020. Modificando **l'articolo 7 del Codice** viene introdotta tra le **facoltà dei comuni, con ordinanza del sindaco**, quella di stabilire il "**doppio senso ciclabile**" fissandone le condizioni e la **facoltà di consentire la circolazione dei velocipedi sulle strade riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto**, determinandone, anche in tal caso, le condizioni. Si prevede inoltre la facoltà per i sindaci con propria ordinanza di **limitare o escludere la circolazione dei veicoli nelle zone scolastiche**.

Viene introdotto nel Codice **un nuovo articolo 12-bis** volto a regolamentare la prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di sosta e fermata dei veicoli ridefinendo la possibilità di irrogare sanzioni da parte dei **dipendenti comunali o delle società private e pubbliche esercenti la gestione della sosta di superficie** a pagamento o dei parcheggi, nonché **a dipendenti comunali o a dipendenti delle aziende municipalizzate o delle imprese addette alla raccolta dei rifiuti urbani** e alla pulizia delle strade funzioni di prevenzione e **accertamento di tutte le violazioni in materia di sosta o di fermata connesse all'espletamento di tali attività**. Infine tali funzioni possono essere conferite **al personale ispettivo delle aziende di trasporto pubblico di persone sulle corsie e strade ove transitano i veicoli adibiti al servizio di linea**. Sono a tal proposito definite le modalità attraverso le quali tali funzioni sono conferite e sono abrogate le disposizioni di legge che disciplinavano precedentemente la materia (articolo 17 commi 132 e 133, della legge 15 maggio 1997, n. 127 e articolo 68 della legge 23 dicembre 1999, n. 488). E' disposta **l'abrogazione del comma 3 dell'articolo 37**, che attualmente **ammette ricorso al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, che decide in merito, **contro i provvedimenti e le ordinanze che dispongono o autorizzano la collocazione della segnaletica** (viene quindi abrogata la disposizione del regolamento di attuazione del Codice della strada che prevedeva la procedura di regolamentazione del ricorso).

Viene modificato il **comma 4 dell'articolo 75**, in materia di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione e omologazione per i veicoli da adibire a servizio di taxi, NCC o a servizio di linea per trasporto di persone al fine di prevedere che sia il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ad individuare, con proprio decreto, i suddetti veicoli di tipo omologato soggetti all'accertamento.

Si modifica l'**articolo 78, comma 1**, del Codice prevedendo che sarà il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ad individuare, con proprio decreto, le tipologie di modifica delle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli, compresi quelli con adattamenti per le persone con disabilità, per le quali la visita e prova non sono richieste. Il [citato decreto è stato emanato l'8 gennaio 2021](#) e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 13 febbraio 2021 definendo anche nonche' le modalita' e le procedure per gli accertamenti e l'aggiornamento della carta di circolazione per tali veicoli.

Viene modificato l'**articolo 94** in materia di formalità per il trasferimento di proprietà degli autoveicoli prevedendo che **in caso di trasferimento della residenza** dell'intestatario della carta di circolazione, **o di sede** se si tratta di persona giuridica, l'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale proceda **all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli** di cui agli articoli 225 e 226 (anziché all'aggiornamento della carta di circolazione come attualmente previsto) adeguando la disposizione in tema di sanzioni irrogabili in caso di omissione.

E' altresì oggetto di modifica l'**articolo 126** in materia di **durata e conferma della patente di guida** volta a prevedere un **permesso provvisorio di guida**, valido fino all'esito finale della procedura di rinnovo, per coloro che devono essere sottoposti a visita presso al commissione medica locale (viene quindi abrogato l'articolo 59 della legge 29 luglio 2010, n. 120, che disciplinava la materia).

Diverse modifiche sono dirette a **rafforzare la sicurezza dei ciclisti**. Viene innanzi tutto modificato l'**articolo 145**, in materia di **precedenze** prevedendo l'obbligo di dare **la precedenza ai velocipedi** che transitano sulle strade urbane ciclabili o vi si immettono, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio e ai velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili. Si riformula la disposizione dell'**articolo 148**, che disciplina il sorpasso per imporre ai conducenti degli autoveicoli **particolari prudenze nell'eseguire un sorpasso nei confronti di un velocipede**. viene altresì modificato l'**articolo 150**, avente ad oggetto la disciplina dell'incrocio tra veicoli nei passaggi ingombri o su strade di montagna, al fine di prevedere, lungo le strade urbane a senso unico, in cui è consentita la circolazione a "doppio senso ciclabile", qualora risulti non agevole l'incrocio, **la precedenza per i velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile**. Infine è modificato l'**articolo 182** avente ad oggetto la **circolazione dei velocipedi**. Si prevede che le disposizioni che prevedono l'obbligo per i ciclisti di circolare su un'unica fila non si applichino alla circolazione dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili. Una seconda modifica estende le norme previste dal regolamento di attuazione del Codice per la circolazione sulle piste ciclabili anche alla circolazione sulle corsie ciclabili e sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile. L'ultima modifica concerne la cosiddetta "casa avanzata", introdotta nel Codice della strada dal decreto-legge n. 34 del 2020, al fine di prevedere che l'area delimitata sia accessibile oltre che attraverso una corsia anche da una pista ciclabile.

Forma oggetto di modifica l'**articolo 175, comma 2, lettera b)**, avente ad oggetto, condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali per consentire la circolazione su autostrade e strade extraurbane principali ai tricicli, di cilindrata non inferiore a 250 cc se a motore termico e comunque di potenza non inferiore a 15 kW, destinati al trasporto di persone e con al massimo un passeggero oltre al conducente.

Si modifica l'**articolo 180, comma 4**, del Codice al fine di estendere ai mezzi con facoltà di acquisto in leasing, la possibilità che la carta di circolazione sia sostituita da fotocopia autenticata dallo stesso proprietario con sottoscrizione del medesimo.

Viene infine modificato l'**articolo 201, comma 1-bis, lettera g)**, avente ad oggetto la disciplina dell'accesso controllato ai centri storici e alle altre aree di accesso limitato (ZTS, aree pedonali, ecc) al fine di estendere la possibilità di accertamento attraverso mezzi elettronici anche ai casi di aree con accesso o transito vietato prevedendo che l'accertamento possa effettuarsi attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Si prevede conseguentemente l'abrogazione del regolamento ad oggi vigente (decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n. 250) a far data dall'entrata in vigore del nuovo regolamento.

### ***La legge sull'obbligo di dispositivi anti abbandono nei veicoli***

La [legge 1 ottobre 2018, n. 117](#), ha introdotto l'**obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi**. La norma ha modificato a tale scopo l'articolo 172 del Codice della strada .

La IX Commissione aveva approvato in sede legislativa in prima lettura la proposta di legge nella seduta del 6 agosto 2018 ([A.C. 651 e abbinata](#)). Il 25 settembre 2018 il Senato aveva quindi approvato definitivamente la proposta di legge, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 12 ottobre 2018 (legge 1 ottobre 2018, n. 117).

La legge, che è **entrata in vigore il 27 ottobre 2018**, prevedendo che **i conducenti di specifiche tipologie di veicoli a motore** immatricolati in Italia o immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia, quando trasportano un **bambino di età inferiore a quattro anni**, assicurato al sedile con il sistema di ritenuta previsto dalla normativa vigente, abbiano **l'obbligo di utilizzare un apposito dispositivo di allarme volto a prevenire l'abbandono involontario del bambino**. Tale dispositivo deve rispondere alle **specifiche tecnico costruttive e funzionali** stabilite con [decreto ministeriale](#) pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 24 ottobre 2019 ed entrato in vigore il 7 novembre 2019. Il **decreto legge n. 124/2019** ha poi previsto la concessione di un **contributo per l'acquisto dei dispositivi anti abbandono** e il differimento

al 6 marzo 2020 dell'applicabilità delle sanzioni per la mancata installazione dei dispositivi. In attuazione di tale norma è stato emanato il [decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti 28 gennaio 2020](#) (in GU 17-02-2020) che definisce le modalità per usufruire del contributo.

La legge ha previsto inoltre che nell'ambito delle **campagne per la sicurezza stradale e di sensibilizzazione sociale**, per il triennio 2019-2021, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvedesse a informare in modo adeguato sull'obbligo e sulle corrette modalità di utilizzo dei dispositivi di allarme per prevenire l'abbandono di bambini e sui rischi derivanti dall'amnesia dissociativa (a questo scopo è stata autorizzata una spesa di 80 mila euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021). Con appositi provvedimenti legislativi potranno essere previste, nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato, agevolazioni fiscali, limitate nel tempo, per agevolare l'acquisto dei dispositivi volti a prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi. In attuazione di tale ultima previsione la legge di bilancio per il 2019 (articolo 1, comma 296) ha assegnato **1 milione di euro per l'anno 2019 e 1 milione di euro per l'anno 2020** da destinare agli incentivi per l'acquisto dei dispositivi di allarme volti a prevenire l'abbandono dei bambini nei veicoli.

## Focus

[Le proposte di modifica al Codice della strada](#)

<https://temi.camera.it/leg18/post/le-proposte-di-modifica-al-codice-della-strada.html>

---

## Dossier

[Modifica all'articolo 172 del codice della strada per la prevenzione dell'abbandono di bambini nei veicoli chiusi](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-10675/modifica-all-articolo-172-del-codice-della-strada-prevenzione-abbandono-bambini-nei-veicoli-chiusi.html>

---

## I dati sulla sicurezza stradale

### *Gli obiettivi internazionali di Agenda 2030 e gli obiettivi europei*

L'**Agenda 2030**, ossia il programma d'azione sottoscritto nel settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'**ONU**, prevede nell'obiettivo 3 "Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età" uno specifico impegno volto alla riduzione della vittime della strada (target 3.6) che prevede, a livello globale che **entro il 2020 si dimezzino le vittime della strada**.

Ad **agosto 2020** l'**Assemblea generale delle Nazioni Unite** ha approvato la risoluzione A/RES/74/299 "Migliorare la sicurezza stradale globale", che fissa un **nuovo obiettivo per la comunità internazionale di ridurre il numero di vittime della strada del 50 % entro il 2030**, quale obiettivo primario del nuovo "**Decennio d'azione per la sicurezza stradale 2021-30**", obiettivo condiviso anche dagli **SDG's targets** che indicano altresì la necessità di migliorare la sicurezza stradale nelle città.

Il [Rapporto 2020 sulla sicurezza stradale dell'ITF](#) (*International Transport Forum*) dell'**OECD**, pubblicato il 22 ottobre 2020, fornisce una panoramica della sicurezza stradale per i 42 paesi che partecipano al gruppo di lavoro permanente sulla sicurezza stradale, noto come Gruppo IRTAD (*International Traffic Safety Data and Analysis Group*). In relazione alle restrizioni agli spostamenti imposte per l'emergenza **Covid-19**, il Rapporto evidenzia che si è registrata una riduzione significativa degli incidenti sulle strade nei primi mesi del 2020, anche se la riduzione della mortalità pur molto elevata, non in tutti i Paesi è stata proporzionale alla riduzione del traffico registrata. In Italia la riduzione della mortalità ad Aprile 2020, rispetto ad Aprile 2019, è stata molto forte, pari al 79%, in Francia del 56%, in Spagna del 49%, mentre in Germania solo dell'1%.

Il Rapporto 2020 dell'ITF evidenzia che nell'ultimo decennio, nel complesso dei 22 Paesi i cui dati sono disponibili, le strade più sicure rimangono le autostrade, mentre le **strade extraurbane registrano il tasso di mortalità più elevato** per tipologia di strada: dal 36% del Portogallo al 73% della Nuova Zelanda, mentre in Italia le vittime sulle strade statali rappresentano circa il 50% del totale delle vittime sulle strade, peraltro

con un tasso molto elevato di mortalità anche nelle strade urbane, di poco superiore al 40%. In **Italia** nel **2019** si sono registrate **3.173 vittime**, con una riduzione rispetto alle 3.334 del 2018 ed un tasso di mortalità di 5,5 vittime per 100 mila abitanti.

Lo studio mostra che in alcuni Paesi è stato adottato un limite di velocità ridotto a 30 Km/h nei centri urbani (Oslo, Toronto, Monaco di Baviera, Madrid), e che **l'utilizzo delle cinture di sicurezza riduce di molto la gravità degli effetti degli incidenti** e potrebbe pertanto ridurre ulteriormente il tasso di mortalità.

L'utilizzo delle cinture di sicurezza nei sedili anteriori oscilla in media (dati 2019 o 2018) tra l'80 ed il 90% (es: Spagna, Stati Uniti, Serbia), arrivando intorno al 100% in Francia, Germania, Giappone, Svezia, Canada, con l'Italia che invece si colloca al terzultimo posto dei 34 Paesi monitorati, insieme a Messico ed Argentina, con solo poco più del 60% di utilizzo delle cinture anteriori, obbligatorie dal 1988. L'utilizzo delle cinture sui sedili posteriori risulta ancora più basso rispetto a quelle anteriori: solo in Germania, Austria, Norvegia, Australia Canada e Repubblica ceca, l'utilizzo è superiore al 90%, mentre resta sotto l'80% nella metà dei 36 Paesi in cui sono disponibili dati, collocandosi al di sotto del 40% in 5 Paesi (Giappone, Costa Rica, Marocco, Uruguay, Argentina), con tassi del 20% circa in Serbia, Messico, Chile e Malesia e con **l'Italia al penultimo posto della classifica, con solo l'11% di utilizzo delle cinture posteriori**, obbligatorie dal 1994 nel nostro Paese. Peraltro, poichè non vi è una metodologia univoca di registrazione di tale dato nei vari Paesi, basato talvolta su sondaggi, il Rapporto sottolinea che esso potrebbe risultare in realtà ancora più basso.

**A livello europeo**, il piano d'azione stradale del 2010, il Libro bianco sui trasporti del 2011, gli Orientamenti programmatici della Commissione europea sulla sicurezza stradale, nonché il Consiglio dell'UE, hanno confermato i seguenti **obiettivi per il periodo 2011-2020**, con **l'obiettivo finale al 2050** dell'azzeramento del numero di vittime della strada (**c.d. Vision Zero**):

- ulteriore **dimezzamento del numero delle vittime degli incidenti nel decennio 2011-2020**;
- miglioramento dell'**educazione e della formazione**;
- rafforzamento del **controllo**;
- miglioramento della **sicurezza delle infrastrutture stradali e dei veicoli**.

Nel **quadro strategico per la sicurezza stradale 2021-2030**, l'UE ha confermato il suo obiettivo strategico a lungo termine di avvicinarsi all'azzeramento del numero di vittime e di feriti gravi sulle strade dell'UE entro il 2050, (obiettivo "zero vittime") e il suo obiettivo a medio termine di ridurre del 50 % il numero di morti e di feriti gravi entro il 2030, conformemente alla dichiarazione di La Valletta.

I dati **2019** mostrano il dato di **24.620 vittime stradali nell'UE** (erano 25.191 vittime nel 2018), rendendo molto difficile il raggiungimento del Target europeo 2020 del dimezzamento delle vittime, in quanto la riduzione media UE registrata fino al 2019 è del 22,1% rispetto al 2010.

Pertanto, per cercare di ridurre ulteriormente il numero di vittime della strada, la **Commissione UE** ha presentato il 17 maggio 2018 il **terzo pacchetto "L'Europa in movimento"**, con il quale si rinnovano gli obiettivi di forte riduzione di morti e feriti gravi per incidente stradale e si delineano le **strategie per una mobilità sicura, pulita e connessa**, annunciando **azioni da realizzare** nel prossimo **decennio 2021-2030**.

Per la **sicurezza stradale**, la Commissione prefigura (Allegato I alla Comunicazione) un approccio sistemico, c.d. "*Safe system approach*", in cui le **conseguenze degli incidenti possano essere mitigate** sia dalle caratteristiche dell'infrastruttura stradale (progettazione, tracciato, limiti di velocità), che dal veicolo, in particolare tramite modifiche ai regolamenti comunitari che prevedano **l'adozione di tecnologie di sicurezza attiva e passiva da introdurre come standard sui veicoli**, come dispositivi avanzati di frenata d'emergenza e sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia per gli autoveicoli o sistemi di rilevamento dei pedoni e dei ciclisti per i veicoli pesanti (per un elenco dei possibili dispositivi si veda [qui](#)), confermando peraltro l'esigenza di **continuare a promuovere il comportamento corretto di tutti gli utenti della strada**.

A giugno 2019 è stato pubblicato il documento di lavoro della Commissione **"EU Road Safety Policy Framework 2021-2030- Next step towards "Vision Zero"** ([SWD\(2019\)\\_283 final](#)). La Commissione ha rafforzato la richiesta ai Paesi della Ue di intensificare sforzi e interventi da attuare anche a livello nazionale.

I dati europei ([Annual Accident report](#) e [Road safety vademecum](#)) mostrano il permanere di un **numero eccessivo di morti sulle strade europee**, con costi economici stimabili in oltre 50 miliardi di €, che salgono a più di 100 miliardi € se si considera il totale degli incidenti stradali, come anche sottolineato nella [dichiarazione dei Ministri UE sulla sicurezza stradale](#), adottata il 29 marzo 2017 alla Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti). Per approfondimenti si vedano anche i dati dello [scoreboard UE](#).

### ***I dati sugli incidenti stradali in Italia***

I dati sull'incidentalità stradale sono pubblicati in Italia dall'ISTAT, dall'ACI e dal MIT, in Europa da Eurostat e Commissione UE ed a livello internazionale dall'OCSE.

In relazione alle **restrizioni agli spostamenti imposte per l'emergenza Covid-19**, il Rapporto evidenzia che in Italia la riduzione della mortalità ad Aprile 2020, rispetto ad Aprile 2019, è stata molto forte, pari al 79%.

I **dati preliminari ISTAT** riferiti al periodo [gennaio-settembre 2020](#) evidenziano una forte riduzione del numero di incidenti stradali con lesioni a persone (90.821, pari a -29,5%), del numero dei feriti (123.061, -32,0%) e del totale delle vittime entro il trentesimo giorno (1.788 vittime pari ad una riduzione del 26,3%); la diminuzione è più accentuata nel periodo gennaio-giugno 2020, mentre si registra una ripresa dell'incidentalità nel trimestre luglio-settembre 2020.

Pur registrandosi forti diminuzioni di incidenti e vittime, dovute alle limitazioni alla circolazione durante il periodo di *lockdown*, **la riduzione non è tale da consentire di raggiungere l'obiettivo europeo** del dimezzamento del numero delle vittime nel 2020.

I [dati annuali ISTAT](#) per il **2019** sull'**incidentalità stradale in Italia**, pubblicati il 27 ottobre 2020, sono gli ultimi utili come riferimento prima del periodo del *lockdown* ed indicano che si sono verificati in Italia **172.183 incidenti stradali**, in lieve diminuzione rispetto al 2018, ma con ben **3.173 vittime** (in diminuzione del 4,8% rispetto alle 3.334 vittime del 2018, di cui peraltro 43 erano dovute all'evento eccezionale del crollo del Ponte autostradale Morandi di Genova) e **241.384 feriti** (-0,6% rispetto ai 242.919 feriti del 2018). In base al Rapporto ITF 2020 dell'OCSE, in Italia nel 2019 il tasso di mortalità è di 5,5 vittime per 100 mila abitanti.

Anche se i decessi si riducono del 22% in Europa e del 23% in Italia nel 2020, nel **confronto tra il 2019 e il 2010** (anno di *benchmark* per la sicurezza stradale), **l'Italia risulta ancora lontana dal Target europeo 2020** (-50% rispetto al 2010) che dovrebbe portare a 2.057 vittime nel 2020, mentre se ne sono registrate 3.173 nel 2019. Le vittime si sono ridotte nel 2019, ma sono rimaste su un livello alto, assai vicino a quello degli anni precedenti: 3.291 vittime nel 2018 (al netto delle 43 del crollo del Ponte Morandi), 3.378 vittime nel 2017 e 3.283 vittime del 2016.

Si ricorda che nel decennio precedente, dal 2000 al 2010, la progressiva riduzione complessiva delle vittime di incidenti registrata in Italia (erano 7.061 le vittime nel 2000, scese a 4.114 nel 2010), si è registrata a partire dall'introduzione, nel 2003, delle penalizzazioni a punti sulla patente e dall'attivazione dal 2005 del sistema di telecamere di controllo "Tutor" della velocità sulle autostrade e di altri sistemi analoghi.

I dati 2019 attestano pertanto il **permanere in Italia di una eccessiva mortalità**, principalmente nelle **strade extraurbane**, dove si registrano **1.532 vittime, pari al 48,3%**, sulle strade statali, regionali, provinciali e comunali extraurbane. Nelle **aree urbane si registrano ben 1.331 vittime, pari al 42,0%** circa (contro una media UE del 37% circa), mentre la mortalità rimane fortemente più **bassa nelle autostrade**, con **310 vittime nel 2019**, in diminuzione rispetto al 2018 (in cui peraltro le 330 vittime comprendevano le 43 vittime del Ponte Morandi) e pari al **9%** circa delle vittime. Complessivamente pertanto, anche nel 2019, **il 90,2% delle vittime, continua a registrarsi in Italia nelle aree urbane e sulle strade extraurbane**, mentre il **9% delle vittime** si registrano **sulle autostrade**, comprensive di raccordi autostradali e tangenziali.

**L'Italia si conferma ancora a livelli molto alti di mortalità, al 16° posto della graduatoria europea**, anche se in lieve miglioramento rispetto allo scorso anno, con un tasso pari a **52,6 morti per milione di abitanti**, rispetto ad una **media UE28 di 48,1 morti**.

Sul sito ISTAT sono anche disponibili i [dati regionali 2019](#) sulla mortalità stradale e sull'incidentalità.

Circa **le cause degli incidenti**, il Rapporto ITF 2020 dell' **OCSE** mostra che **l'Italia si colloca al terzultimo posto** dei 34 Paesi monitorati per l' **utilizzo delle cinture di sicurezza anteriori**, obbligatorie dal 1988,

con solo poco più del **60% di utilizzo**, mentre con un tasso del **solo l'11%**, si colloca al **penultimo posto della classifica internazionale sull'utilizzo delle cinture di sicurezza posteriori**, obbligatorie peraltro nel nostro Paese dal 1994.

Tali dati confermano quindi che **nelle aree urbane e nelle strade extraurbane**, dove si verifica complessivamente più del 91% dei decessi, **l'obbligo di allacciare le cinture di sicurezza da parte dei passeggeri sui sedili anteriori nonché sui sedili posteriori è largamente disatteso, anche in presenza di bambini, a differenza di quanto avviene negli altri paesi dell'UE.**

Anche lo studio commissionato dall'ANAS "[Monitoraggio degli stili guida degli utenti della rete ANAS](#)", presentato il **22 novembre 2021**, conferma che: "La cintura di sicurezza non viene utilizzata dal 28,38% del totale dei guidatori monitorati; la percentuale risulta anche superiore (31,87%) con riferimento al mancato utilizzo da parte del passeggero anteriore. Il dato risulta ancora maggiore con riferimento al **mancato utilizzo della cintura di sicurezza da parte dei passeggeri posteriori (80,12%)** evidenziando la quasi totalità di non utilizzo rispetto al campione monitorato. Questi **dati sono lontani dalla media europea**: 10% per il mancato utilizzo cinture anteriori e 29% per il mancato utilizzo cinture posteriori (ETSC, 2016)."

Oltre all'analisi delle cause di incidente, occorre anche sottolineare **in Italia la gravità degli esiti degli incidenti**, che ci colloca, con un numero di vittime così alto, tra i Paesi europei in cui gli incidenti hanno gli esiti peggiori.

Oltre al **mancato rispetto della distanza di sicurezza (9%)**, tra le principali **cause** accertate o presunte di incidente in Italia vi sono anche la **guida distratta (15,1%)**, il mancato rispetto di **precedenze e dei semafori (13,8%)**, la **velocità elevata (9,3%)**. Questi quattro gruppi di cause rappresentano insieme circa il 49,2% delle cause di incidente. L'**8,7% degli incidenti** rilevati da Carabinieri e Polizia Stradale (che rilevano circa un terzo degli incidenti con lesioni) risulta correlato ad **abuso di alcol** ed il **3,4%** ad uso di **droga**.

Il citato studio ANAS evidenzia anche che: "Il cellulare viene utilizzato impropriamente durante la guida dal 12,41% del totale dei guidatori monitorati. Questa percentuale risulta elevata se confrontata con i dati europei che variano dall'1% all'11% in diversi paesi (European Commission, 2018)".

Per quanto riguarda la rilevazione delle **violazioni al Codice della Strada in Italia**, dall'esame delle contravvenzioni elevate da Polizia stradale, Arma dei Carabinieri e Polizie Locali dei Comuni capoluogo di provincia, nel 2019 i comportamenti scorretti sanzionati alla guida aumentano del 6,7%. queste sono aumentate nel 2019 rispetto al 2018 e le **più sanzionate** risultano essere l'inosservanza della segnaletica, il mancato uso delle cinture di sicurezza e dei seggiolini per i bambini e l'uso del telefono cellulare alla guida. La velocità; rimane il comportamento scorretto più frequente e più sanzionato, sia dentro sia fuori i centri abitati, anche in relazione all'uso di strumentazione automatica messa in campo, come autovelox e Tutor o Vergilius.

Nella fascia di età dei **bambini da 0 a 14 anni** si sono registrate in Italia ancora **35 vittime nel 2019** (34 nel 2018) e circa **11.000 feriti**. Il 25 luglio 2018 il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha lanciato una campagna di sensibilizzazione per la sicurezza dei bimbi in auto "Bimbi in auto: vision zero", per l'azzeramento delle vittime in questa fascia di età, che è ancora lontano dall'essere raggiunto. Nella gran parte dei casi la **causa** di questi infortuni è il mancato o cattivo uso dei seggiolini, obbligatorio per i bimbi fino al metro e cinquanta d'altezza, e delle cinture di sicurezza per i bambini più grandi, secondo quanto previsto dall'art. 172 del Codice della strada.

Già da un **sondaggio dell'OCSE** condotto tra il 2010 ed il 2015 in Italia era risultato che solo il 20% degli italiani interpellati aveva dichiarato di usare le cinture di sicurezza sui sedili posteriori. Uno studio del MIT e dell'Istituto Superiore di Sanità, condotto in Italia negli anni 2015-2016 (lo studio "Ulisse") indicava anch'esso una percentuale di utilizzo delle cinture di sicurezza in Italia pari al 63% sui sedili anteriori e solo dell'11% sui sedili posteriori ed un utilizzo dei meccanismi di **ritenuta per i bambini pari solo al 43% sui sedili posteriori** (con un range di variabilità dal 22% al 34% nelle diverse regioni).

Il **Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili** ha avviato a **dicembre 2020**, tramite la pubblicazione di un bando per manifestazioni di interesse, una nuova strategia generale, diretta in special modo ai bambini di fascia di età 7-12 anni, che sia di supporto a realizzare una nuova cultura in tema di sicurezza stradale, nonché una comunicazione efficace di corretti stili di vita da adottare. Il **18 maggio 2021** è stata inoltre avviata la consultazione pubblica sulle tematiche relative alla sicurezza stradale per la predisposizione del nuovo **Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030**, i cui [Indirizzi Generali e Linee guida](#) sono stati pubblicati a gennaio 2021. E' ora all'esame della IX Commissione lo **schema di decreto**

**ministeriale** recante approvazione del documento «**Piano nazionale sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di attuazione**» (Atto n. 323).

Circa la **tipologia delle vittime nei diversi mezzi di trasporto**, sono in **aumento le vittime tra i ciclisti** (253, +15,5%) ed i **motociclisti** (698, +1,6%), mentre sono in **diminuzione i pedoni** (534, -12,7%), i conducenti di **ciclomotori** (88, -18,5%), nonché gli occupanti di **autocarri** (173, -27,5%) e gli **automobilisti** (1.411, pari ad una variazione dello 0,8%). L'ISTAT segnala in proposito che: " il marcato aumento delle vittime tra i ciclisti, soprattutto su strade statali nell'abitato e fuori città; è; associato anche a una crescita degli incidenti stradali che coinvolgono biciclette (+3,3%), a una sempre maggiore diffusione dell'uso del mezzo a due ruote per gli spostamenti, pari al 25% nel 2019, e all'aumento delle vendite di biciclette, nel 2019 pari al 7% in più; rispetto al 2018".

Per quanto riguarda il **numero degli incidenti stradali con lesioni a persone**, nelle **strade urbane in Italia** si è verificato nel **2019**, come negli anni precedenti, anche il maggior numero di incidenti : **127.000 incidenti** pari al **73,7% del totale**, con 168.794 feriti (70,3% del totale); nelle **strade extraurbane** il numero degli incidenti con lesioni è di 36.107 (20,9% del totale), con 57.581 feriti (23,8% del totale); nelle **autostrade e raccordi autostradali** si sono verificati 9.076 incidenti (pari al **5,2%**) con 15.009 feriti (6,2% del totale).

Secondo il [Rapporto 2019 - statistiche sull'incidentalità nei trasporti stradali, anche con riferimento alla tipologia di strada](#) curato dalla Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici (DGSIS) del Ministero, gli **incidenti** che hanno coinvolto **ciclomotori** nell'anno **2018** sono stati 9.883 (di cui 8.845 nei centri abitati e 1.038 fuori dai centri abitati); si tratta di un dato in calo rispetto agli anni precedenti (942 incidenti in meno rispetto al 2017). Per i **motocicli** (senza passeggeri a bordo) nell'anno 2018 si sono registrati in totale 37.698 incidenti (31.712 incidenti entro i centri abitati e 5.986 fuori dai centri abitati), in calo rispetto all'anno 2017, in cui si erano registrati 33.580 incidenti, anche se l'andamento dell'incidentalità concernente i motocicli è meno positiva rispetto a quella registrata per i ciclomotori.

## Dossier

[Detrazioni per l'acquisto di dispositivi di protezione individuale per conducenti e passeggeri di motocicli e ciclomotori](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13301/detrazioni-l-acquisto-dispositivi-protezione-individuale-conducenti-e-passeggeri-motocicli-e-ciclomotori.html>

## Il documento unico di circolazione

In materia di semplificazione amministrativa, è continuata la fase applicativa della nuova normativa in materia di **documento unico di circolazione dei veicoli, che prevede che la carta di circolazione costituisca** l'unico documento di circolazione per i veicoli e sia pertanto **soppresso il certificato di proprietà**, ([decreto legislativo 29 maggio 2017 n. 98](#) in attuazione di quanto previsto dall'articolo 8, comma 1, lettera d) e 5 della [legge n. 124 del 2015](#)).

L'entrata in vigore della disciplina, originariamente fissata al 1° luglio 2018 è stata differita dalla legge di bilancio per il 2018 (art. 1, comma 1140) al 1° gennaio 2019 e, successivamente, dalla legge di bilancio per il 2019 al 1° gennaio 2020 (articolo 1, comma 1135, lettera b)). **La legge di bilancio 2020** (articolo 1, commi 687 e 688) ha disposto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisca **con successivi decreti le modalità e i termini per la graduale utilizzazione delle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione**. Il termine per il completamento dell'operazione di graduale passaggio, fissato dalla legge di bilancio 2020 al 31 ottobre 2020, **è stato differito**, prima al 31 marzo 2021 (DL n. 76/2020), e successivamente **al 30 settembre 2021 dall'articolo 2 del decreto legge n. 45 del 2021**, come modificato dalla legge di conversione n. 75/2021. A partire dal 1° giugno 2020 è stato previsto l'obbligatorio l'utilizzo delle nuove procedure telematiche per le operazioni di immatricolazione e di trasferimento di proprietà.

In attuazione di tale disposizione la IX Commissione della Camera dei deputati ha espresso [il proprio parere](#) sullo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, in materia di sportello telematico dell'automobilista, che coordina le disposizioni in tema di STA alla nuova disciplina concernente il rilascio per via telematica del documento unico di circolazione ([A.G.141](#)). Il regolamento è stato emanato con il [DPR 17 giugno 2022, n. 126](#).

**La legge di bilancio** ha altresì differito al 1° novembre 2020 l'abrogazione dell'articolo 264 del regolamento di attuazione del Codice della strada avente ad oggetto informazioni in tema di cessazione dalla circolazione.

**Il nuovo documento unico riguarda gli autoveicoli, i motoveicoli ed i rimorchi >3,5 t** e ne vengono definite le modalità di rilascio presso la Motorizzazione civile o tramite lo Sportello telematico dell'automobilista (STA), che comprende anche gli uffici di ACI-PRA.

Il certificato di proprietà, di cui si prevede la soppressione, è attualmente rilasciato dall'ACI cui è affidata la gestione del Pubblico Registro Automobilistico (PRA); la carta di circolazione, che contiene i dati tecnici del veicolo ed i dati di intestazione, è invece rilasciata dalla Motorizzazione civile che fa capo al Ministero delle infrastrutture e trasporti. **Nel documento unico saranno annotati anche i dati relativi privilegi e ipoteche, a provvedimenti amministrativi e giudiziari che incidono sulla proprietà e sulla disponibilità del veicolo**, annotati presso il PRA, nonché **i provvedimenti di fermo amministrativo**, con modalità anche telematiche.

**Il decreto-legge n.76 del 2020** ha previsto la **facoltà per l'intestatario del veicolo di richiedere la restituzione del documento di circolazione originale**, in occasione del rilascio del documento unico di circolazione, **previo pagamento di un contributo** (art. 49-bis).

La IX Commissione Trasporti aveva esaminato lo schema di decreto ed espresso parere favorevole il 24 maggio 2017, dopo averlo già espresso su una prima versione dello schema il 4 maggio 2017. Infatti il parziale recepimento di quanto espresso allora nei pareri resi dalle Commissioni parlamentari ha comportato ai sensi dell'articolo 8, comma 5 della legge n. 214 del 2015 l'obbligo per il Governo di trasmettere nuovamente i testi alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione.

E' stata tra l'altro accolta l'osservazione della IX Commissione che la riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati, derivanti dall'attuazione della disciplina, siano integralmente destinati a realizzare risparmi per l'utenza, mentre una delle principali novità contenute nello schema modificato e poi approvato è costituita dall'entrata in vigore del documento unico (inizialmente il 1° luglio 2018, poi differita al 1° gennaio 2019), senza la necessità di attendere l'emanazione del decreto ministeriale di attuazione con il quale sarà stabilita anche la **tariffa unica da corrispondere per il rilascio del documento**. La tariffa sarà infatti determinata, fino all'emanazione del decreto, in misura pari alla somma delle tariffe attualmente vigenti per i due documenti e lo stesso meccanismo si applicherà anche all'imposta di bollo.

Un'altra rilevante modifica del testo finale del decreto riguarda il trasferimento della **vigilanza sull'Automobile Club d'Italia** alla Presidenza del Consiglio dei ministri **e, limitatamente** alla attività ed alle strutture dedicate **alla tenuta del PRA, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**.

Con il [Decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti del 23 ottobre 2017](#) sono state fissate **le prime modalità di annotazione, nel documento unico** di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, dei dati richiesti dall'articolo 1, commi 2 e 3, del decreto legislativo, relativi alla **situazione giuridico-patrimoniale dei veicoli**. Il decreto ministeriale prevede che i dati siano annotati nel primo riquadro inferiore del retro della carta di circolazione. Del disciplinare tecnico con le nuove procedure per l'annotazione sulla carta di circolazione è prevista l'adozione da parte dell'apposito comitato tecnico esecutivo.

La **tariffa unica** sarà determinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia, sentiti l'ACI e le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese di consulenza automobilistica, **previo parere delle competenti commissioni parlamentari**.

Il decreto legislativo prevede, in relazione alle prospettive aperte dalla nuova normativa, la **trasmissione al Parlamento**, entro un anno dall'introduzione del documento unico, di una **relazione sugli effetti e sui risultati della nuova normativa**, anche ai fini della valutazione sull'**eventuale istituzione di un archivio unico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, nonché l'emanazione, entro ventiquattro mesi dall'introduzione del documento unico, di un decreto del Presidente della Repubblica con cui siano

definite le modalità organizzative di tale eventuale archivio unico, per assicurare la riduzione dei costi di gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli.

Con [decreto del Presidente della Repubblica n.144 del 2018](#) sono state emanate le disposizioni di coordinamento relative al Regolamento di attuazione del Codice della strada, riferite al documento unico (ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del decreto legislativo n. 98 del 2017) e con decreto prot. n. 72 del 13 marzo 2019 della DG Motorizzazione del MIT è stato approvato il modello unificato di istanza per il rilascio del documento.

## **Dossier**

[Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, in materia di sportello telematico dell'automobilista](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13137/modifiche-al-decreto-del-presidente-della-repubblica-19-settembre-2000-n-358-materia-sportello-telematico-automobilista.html>

---

[Soppressione del pubblico registro automobilistico e disposizioni concernenti il regime giuridico degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13959/soppressione-del-pubblico-registro-automobilistico-e-disposizioni-concernenti-regime-giuridico-degli-autoveicoli-motoveicoli-e.html>

---