



82770968

0001733-03/10/2019-CNEL-CNEL-A



*Consiglio Nazionale  
dell' Economia e del Lavoro*

L' ASSEMBLEA

*(nella seduta 25 settembre 2019)*

VISTO l'art. 99, della Costituzione ed in particolare il comma 3;

VISTA la legge speciale 30 dicembre 1986, n. 936, recante "Norme sul Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro", e in particolare l'articolo 10 (Attribuzioni), comma 1, lettera i), che riconosce al Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro l'iniziativa legislativa, l'articolo 12 (Contributo all'elaborazione della legislazione), che regola la trasmissione delle pronunce del CNEL al Governo, alle Camere, alle Regioni e Province autonome ed alle istituzioni europee, ed infine l'articolo 14 (Pronunce del CNEL), che statuisce l'iter di assunzione, da parte dell'Assemblea, delle Pronunce del CNEL;

VISTO il Regolamento degli organi, dell'organizzazione e delle procedure, approvato dall'Assemblea del Cnel il 17 luglio 2019 ed in particolare gli articoli 12 (Programma) e 14, (Iniziativa legislativa);

VISTO il Programma delle attività del CNEL per il biennio 2019-2020, approvato dall'Assemblea del CNEL nella seduta del 30 gennaio 2019;

VISTI gli atti preparatori della audizione informale del Presidente del CNEL presso la IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, della Camera dei deputati, del 5 febbraio 2019;

VISTO il documento "Osservazioni e Proposte sui disegni di legge di modifica al Codice della strada in materia di sicurezza stradale" approvato dall'Assemblea del 27 febbraio 2019;

*ml*

VISTO il Quaderno CNEL sulla Sicurezza Stradale a cura di Roberto SGALLA, componente del Gruppo di lavoro del CNEL sulla Consulta della sicurezza stradale, approvato dall'Assemblea odierna;

RITENUTA la necessità di interventi di modifica al vigente codice della strada in materia di rafforzamento della effettività delle prescrizioni che maggiormente incidono sulle cause di incidenti da cui scaturiscono lesioni gravi o morte e del relativo sistema sanzionatorio. Protezione degli utenti vulnerabili. Controllo diffuso. Semplificazione e contenimento della spesa.

VISTO il Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (*Nuovo codice della strada*) ed in particolare gli articoli 80, 145, 149, 182, 190, 193 e 222;

SENTITO l'Ufficio di Presidenza nelle sedute del 4, 16 e 25 settembre 2019;

SENTITO il Consiglio di Presidenza nella seduta del 25 settembre 2019;

UDITA la relazione del Consigliere Gian Paolo GUALACCINI;

TENUTO CONTO delle osservazioni emerse dalla discussione assembleare;

SENTITO il Segretario generale,

### APPROVA

l'unito atto di iniziativa legislativa corredato dalla relazione illustrativa e tecnica, concernente *"Interventi di modifica al codice della strada per il rafforzamento della effettività delle prescrizioni. Protezione degli utenti vulnerabili. Controllo diffuso. Semplificazione e contenimento della spesa"*.

Il Presidente  
Prof. Tiziano TREU

*INTERVENTI DI MODIFICA AL CODICE DELLA STRADA PER IL RAFFORZAMENTO  
DELLA EFFETTIVITÀ DELLE PRESCRIZIONI.  
PROTEZIONE DEGLI UTENTI VULNERABILI. CONTROLLO DIFFUSO.  
SEMPLIFICAZIONE E CONTENIMENTO DELLA SPESA*

**Articolo 1**

1. All'articolo 222 (Sanzioni amministrative accessorie a sanzioni penali), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modifiche.

a) al comma 2, sostituire i periodi "Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa grave o gravissima la sospensione della patente è fino a due anni. Nel caso di omicidio colposo la sospensione è fino a quattro anni", con i periodi "Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa grave o gravissima la sospensione della patente è fino a tre anni. Nel caso di omicidio colposo la sospensione è fino a cinque anni".

b) Al comma 2 bis sostituire la frase "fino a quattro anni" con la frase "fino a cinque anni".

2. All'articolo 145 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sostituire il comma 10 con il seguente comma: "10. Chiunque viola le disposizioni di cui al presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 300 euro a 1.200 euro"

3. All'articolo 149 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sostituire il comma 5 con il seguente comma: "5. Quando dall'inosservanza delle disposizioni di cui al presente articolo deriva una collisione con grave danno ai veicoli e tale da determinare l'applicazione della revisione di cui all'art. 80, comma 7, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 150 a 500 euro. Ove il medesimo soggetto, in un periodo di due anni, sia incorso per almeno due volte in una delle violazioni di cui al presente comma, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI."

4. All'articolo 182 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 sono apportate le seguenti modifiche.

a) Dopo il comma 2, è inserito il seguente comma: "2-bis. Durante la marcia, ai ciclisti è fatto obbligo indossare un casco protettivo omologato.";

b) al comma 9-bis la frase "fuori dai centri abitati" è soppressa;

c) il comma 10 è sostituito dal seguente comma: "10. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 200. La sanzione è da euro 150 a euro 250 quando si tratta di velocipedi di cui al comma 6."



5. All'articolo 190 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2, è aggiunto il seguente comma: "2-bis. Allo scopo di rafforzare la sicurezza della circolazione pedonale ogni utente della strada può segnalare il pericolo connesso allo stato di manutenzione degli attraversamenti pedonali, dei marciapiedi, dei sottopassaggi e dei sopra passaggi, nonché degli impianti ad essi relativi. Le segnalazioni sono indirizzate al Comune territorialmente competente che ne dispone, previa verifica, la pubblicazione sul proprio sito Internet istituzionale unitamente ai provvedimenti idonei a ripristinare lo stato di efficienza e sicurezza delle strade che dovranno essere adottati entro 60 giorni dalla data della segnalazione. In caso di inosservanza degli obblighi di pubblicazione delle segnalazioni e dei provvedimenti di ripristino della efficienza e sicurezza delle strade, il prefetto competente ordina l'esecuzione dei lavori i cui oneri sono posti a carico dell'ente proprietario della strada cui all'articolo 14."

6. All'articolo 193, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modifiche.

a) Al comma 2, sostituire i periodi "Chiunque circola senza la copertura dell'assicurazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 868 ad euro 3.471. Nei casi indicati dal comma 2-bis, la sanzione amministrativa pecuniaria è raddoppiata", con i seguenti periodi: "Chiunque circola senza la copertura dell'assicurazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.500 ad euro 5.000. Nei casi indicati dal comma 2-bis, la sanzione amministrativa pecuniaria è raddoppiata.";

b) al comma 2-bis sostituire i periodi "Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al comma 2 per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue altresì la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a due mesi, ai sensi del titolo VI, capo I, sezione II", con i periodi "Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al comma 2 per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue altresì la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da tre a sei mesi, ai sensi del titolo VI, capo I, sezione II."

7. All'articolo 12, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 3-bis, è aggiunto il seguente comma:

"3-ter. Ove si renda necessario l'impiego dei soggetti di cui ai commi 132 e 133, dell'articolo 17, della legge 15 maggio 1997, n. 127, per la regolazione del traffico in occasione di incidenti stradali, di manifestazioni sportive, fiere e mercati, l'onere conseguente è posto a carico, rispettivamente dei responsabili dell'incidente ovvero del soggetto organizzatore delle manifestazioni."



8. All'articolo 80, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifiche ed integrazioni, dopo il comma 17, è aggiunto il seguente comma:

“18. All'atto della immatricolazione dei veicoli, ovvero della revisione periodica degli stessi, il proprietario comunica il proprio indirizzo di posta elettronica certificata ai fini delle notificazioni di cui all'articolo 201 ed alle disposizioni del decreto interministeriale 18 dicembre 2017 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale S.O. n. 12, del 16 gennaio 2018”.

.



## RELAZIONE ILLUSTRATIVA E TECNICA

(Anche ai sensi dell'art. 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196  
"Legge di contabilità e finanza pubblica")

La pianificazione degli interventi per la sicurezza stradale si è rivelata, nel contesto europeo e internazionale, di grande efficacia nella riduzione dei della mortalità e di lesioni gravi degli utenti della strada.

Anche con riferimento all'Italia, alla pianificazione nazionale della sicurezza stradale, avviata da norme inserite nella legge 17 maggio 1999, n. 144, in recepimento del Piano della sicurezza stradale 1997-2001 della "Commissione delle Comunità Europee", possono ricondursi effetti molto positivi al riguardo.

L'Italia ha mancato di poco l'obiettivo del decennio 2000-2010 fissato dalle norme comunitarie: era prevista la riduzione del 50% dei casi di morte, laddove la riduzione in Italia si è attestata intorno al 42%.

Il quarto Programma di azione europea sulla sicurezza stradale 2010-2020 quantifica un nuovo obiettivo indicando una riduzione ulteriore del 50% in 10 anni. È un obiettivo ambizioso, una sfida per tutti i Paesi che anche l'Italia ha raccolto in passato e vuole sviluppare in modo ancora più virtuoso per il futuro ma che, purtroppo, è ancora lontano da raggiungere.

Con la presente iniziativa il Consiglio Nazionale dell'Economia e del lavoro intende sollecitare interventi normativi tesi al rafforzamento della effettività delle prescrizioni anche attraverso un adeguamento delle sanzioni alle condotte causalmente più connesse agli esiti lesivi o mortali degli incidenti stradali, alla considerazione della maggiore vulnerabilità di determinate categorie di utenti e, al riguardo, una maggiore responsabilizzazione delle autorità locali competenti, ed infine alla semplificazione ed al contenimento della spesa.

Con la prevista modifica dell'articolo 222<sup>1</sup>, Sanzioni amministrative accessorie a sanzioni penali, del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285,

---

<sup>1</sup> **Art. 222 (Sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati)**

1. Qualora da una violazione delle norme di cui al presente codice derivino danni alle persone, il giudice applica con la sentenza di condanna le sanzioni amministrative pecuniarie previste, nonché le sanzioni amministrative accessorie della sospensione o della revoca della patente.





si inasprisce la sanzione accessoria della sospensione della patente, quando dal fatto derivi una lesione personale colposa grave o gravissima e nei casi di omicidio colposo.

Dall'esame delle cause degli incidenti stradali e dalla comparazione tra la loro incidenza sul fenomeno infortunistico ed il regime sanzionatorio loro riservato nel vigente Codice della Strada, si rileva che alcuni

---

2. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa la sospensione della patente è da quindici giorni a tre mesi. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa grave o gravissima la sospensione della patente è fino a due anni. Nel caso di omicidio colposo la sospensione è fino a quattro anni. Alla condanna, ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'articolo 444 del codice di procedura penale, per i reati di cui agli articoli 589-bis e 590-bis del codice penale consegue la revoca della patente di guida. La disposizione del quarto periodo si applica anche nel caso in cui sia stata concessa la sospensione condizionale della pena. Il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza divenuta irrevocabile ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica al prefetto competente per il luogo della commessa violazione, che emette provvedimento di revoca della patente e di inibizione alla guida sul territorio nazionale, per un periodo corrispondente a quello per il quale si applica la revoca della patente, nei confronti del soggetto contro cui è stata pronunciata la sentenza.

2-bis. La sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente fino a quattro anni è diminuita fino a un terzo nel caso di applicazione della pena ai sensi degli articoli 444 e seguenti del codice di procedura penale.

3. Il giudice può applicare la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente nell'ipotesi di recidiva reiterata specifica verificatasi entro il periodo di cinque anni a decorrere dalla data della condanna definitiva per la prima violazione.

3-bis. Nel caso di applicazione della sanzione accessoria di cui al quarto periodo del comma 2 del presente articolo per i reati di cui all'articolo 589-bis, secondo, terzo e quarto comma, del codice penale, l'interessato non può conseguire una nuova patente prima che siano decorsi quindici anni dalla revoca; per il reato di cui all'articolo 589-bis, quinto comma, del codice penale, l'interessato non può conseguire una nuova patente prima che siano decorsi dieci anni dalla revoca. Tale termine è elevato a venti anni nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 186, commi 2, lettere b) e c), e 2-bis, ovvero di cui all'articolo 187, commi 1 e 1-bis, del presente codice. Il termine è ulteriormente aumentato sino a trenta anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'articolo 189, comma 1, del presente codice, e si sia dato alla fuga.

3-ter. Nel caso di applicazione della sanzione accessoria di cui al quarto periodo del comma 2 del presente articolo per i reati di cui agli articoli 589-bis, primo comma, e 590-bis del codice penale, l'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima che siano decorsi cinque anni dalla revoca. Tale termine è raddoppiato nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 186, commi 2, lettere b) e c), e 2-bis, ovvero di cui all'articolo 187, commi 1 e 1-bis, del presente codice. Il termine è ulteriormente aumentato sino a dodici anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'articolo 189, comma 1, e si sia dato alla fuga.

3-quater. Per i titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato estero, il prefetto del luogo della commessa violazione adotta un provvedimento di inibizione alla guida sul territorio nazionale valido per il medesimo periodo previsto dal sesto periodo del comma 2. L'inibizione alla guida sul territorio nazionale è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui all'articolo 225 del presente codice per il tramite del collegamento informatico integrato di cui al comma 7 dell'articolo 403 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

comportamenti effettivamente molto pericolosi non sono oggetto di sanzioni proporzionate e, perciò, dissuasive. Un incremento generalizzato della sanzione accessoria della sospensione della patente in caso di incidente da cui derivi una lesione personale grave o gravissima o un omicidio colposo, può costituire, ad avviso del CNEL, un ulteriore deterrente rispetto a quei comportamenti che costituiscono le principali cause di incidenti stradali, nell'auspicio che misure accessorie più severe contribuiscano a sensibilizzare gli utenti della strada.

Tale modifica non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'individuazione di efficaci strategie di contrasto degli incidenti necessita, altresì, di un intervento specifico su quelle che appaiono essere le violazioni maggiormente determinanti nella produzione di incidenti stradali.

La proposta modifica di inasprimento delle sanzioni in caso di violazione delle norme sulla "precedenza", di cui all'articolo 145 del D. Lgs. 285/1992<sup>2</sup>

---

**<sup>2</sup> Art. 145 (Precedenza)**

1. I conducenti, approssimandosi ad una intersezione, devono usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti.
2. Quando due veicoli stanno per impegnare una intersezione, ovvero laddove le loro traiettorie stiano comunque per intersecarsi, si ha l'obbligo di dare la precedenza a chi proviene da destra, salvo diversa segnalazione.
3. Negli attraversamenti di linee ferroviarie e tramviarie i conducenti hanno l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli circolanti su rotaie, salvo diversa segnalazione.
4. I conducenti devono dare la precedenza agli altri veicoli nelle intersezioni nelle quali sia così stabilito dall'autorità competente ai sensi dell'art. 37 e la prescrizione sia resa nota con apposito segnale.
5. I conducenti sono tenuti a fermarsi in corrispondenza della striscia di arresto, prima di immettersi nella intersezione, quando sia così stabilito dall'autorità competente ai sensi dell'art. 37 e la prescrizione sia resa nota con apposito segnale.
6. Negli sbocchi su strada da luoghi non soggetti a pubblico passaggio i conducenti hanno l'obbligo di arrestarsi a dare la precedenza a chi circola sulla strada.
7. E' vietato impegnare una intersezione o un attraversamento di linee ferroviarie o tramviarie quando il conducente non ha la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'area di manovra in modo da consentire il transito dei veicoli provenienti da altre direzioni.
8. Negli sbocchi su strada di sentieri, tratturi, mulattiere e piste ciclabili è fatto obbligo al conducente di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada. L'obbligo sussiste anche se le caratteristiche di dette vie variano nell'immediata prossimità dello sbocco sulla strada.
9. I conducenti di veicoli su rotaia devono rispettare i segnali negativi della precedenza.
10. Chiunque viola le disposizioni di cui al presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 ad euro 666..
11. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al comma 10 per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue la



e di "distanza di sicurezza tra i veicoli", di cui all'articolo 149<sup>3</sup> del medesimo Decreto, è finalizzata a sensibilizzare gli utenti della strada in merito al rispetto di tali obblighi, la cui violazione costituisce causa principale di numerosi incidenti stradali.

L'esame dei dati infortunistici rende infatti manifesta l'estrema pericolosità delle violazioni in materia di precedenza e di distanza di sicurezza; il trattamento sanzionatorio attualmente riservato a queste violazioni dal Codice della Strada non appare adeguato alla loro gravità e, quindi, dissuasivo. Da fonti ISTAT, elaborazione Polizia stradale, l'incidenza percentuale dei comportamenti scorretti (Quaderno CNEL sulla sicurezza stradale a cura di Roberto Sgalla con la collaborazione di Giandomenico Protospataro e Alessandro Abruzzini) si rileva che la violazione delle regole sulla precedenza incide sul 25,3% degli incidenti stradali e quelle sulla sicurezza per il 19,1%. Occorre pertanto, ad avviso del CNEL, adeguare le relative sanzioni in funzione deterrente.

Tale modifica non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

---

sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.

**<sup>3</sup> Art. 149 (Distanza di sicurezza tra veicoli)**

1. Durante la marcia i veicoli devono tenere, rispetto al veicolo che precede, una distanza di sicurezza tale che sia garantito in ogni caso l'arresto tempestivo e siano evitate collisioni con i veicoli che precedono.

2. Fuori dei centri abitati, quando sia stabilito un divieto di sorpasso solo per alcune categorie di veicoli, tra tali veicoli deve essere mantenuta una distanza non inferiore a 100 m. Questa disposizione non si osserva nei tratti di strada con due o più corsie per senso di marcia.

3. Quando siano in azione macchine sgombraneve o spargitrici, i veicoli devono procedere con la massima cautela. La distanza di sicurezza rispetto a tali macchine non deve essere comunque inferiore a 20 m. I veicoli che procedono in senso opposto sono tenuti, se necessario, ad arrestarsi al fine di non intralciarne il lavoro.

4. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173.

5. Quando dall'inosservanza delle disposizioni di cui al presente articolo deriva una collisione con grave danno ai veicoli e tale da determinare l'applicazione della revisione di cui all'art. 80, comma 7, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 345. Ove il medesimo soggetto, in un periodo di due anni, sia incorso per almeno due volte in una delle violazioni di cui al presente comma, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.

6. Se dalla collisione derivano lesioni gravi alle persone, il conducente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 431 ad euro 1.734, salva l'applicazione delle sanzioni penali per i delitti di lesioni colpose o di omicidio colposo. Si applicano le disposizioni del capo II, sezione I e II, del titolo VI.



La proposta di modifica dell'articolo 182 del D. Lgs. 285/1992<sup>4</sup>, è nell'ottica di migliorare la sicurezza passiva dei ciclisti, tema di grande attualità. La viabilità e lo stato delle strade italiane sono infatti fattori di rischio oggettivo per i ciclisti. L'introduzione del casco obbligatorio omologato è ritenuta di estrema utilità, vista la provata efficacia di tale strumento nella prevenzione di traumi cranici. Tale obbligo oltre a contribuire a diminuire il numero delle vittime da incidenti stradali, e i relativi costi sociali, può costituire un fattore di "utilizzazione sicura" di un mezzo di veicolazione che ciascun Stato, doverosamente sensibile alle tematiche ambientali, dovrebbe incentivare. Parallelamente l'uso, sia fuori che nei centri abitati, di giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, costituisce strumento di protezione quando le condizioni di visibilità non appaiono idonee a garantire un elevato livello di protezione dei ciclisti.

---

**<sup>4</sup> Art. 182 (Circolazione dei velocipedi)**

1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.
2. I ciclisti devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio almeno con una mano; essi devono essere in grado in ogni momento di vedere liberamente davanti a sé, ai due lati e compiere con la massima libertà, prontezza e facilità le manovre necessarie.
3. Ai ciclisti è vietato trainare veicoli, salvo nei casi consentiti dalle presenti norme, condurre animali e farsi trainare da altro veicolo.
4. I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.
5. E' vietato trasportare altre persone sul velocipede a meno che lo stesso non sia appositamente costruito e attrezzato. E' consentito tuttavia al conducente maggiorenne il trasporto di un bambino fino a otto anni di età, opportunamente assicurato con le attrezzature, di cui all'art. 68, comma 5.
6. I velocipedi appositamente costruiti ed omologati per il trasporto di altre persone oltre al conducente devono essere condotti, se a più di due ruote simmetriche, solo da quest'ultimo.
7. Sui veicoli di cui al comma 6 non si possono trasportare più di quattro persone adulte compresi i conducenti; è consentito anche il trasporto contemporaneo di due bambini fino a dieci anni di età.
8. Per il trasporto di oggetti e di animali si applica l'art. 170.
9. I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento.
- 9-bis. Il conducente di velocipede che circola fuori dai centri abitati da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e il conducente di velocipede che circola nelle gallerie hanno l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162.
10. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 26 ad euro 102. La sanzione è da euro 42 ad euro 173 quando si tratta di velocipedi di cui al comma 6.



Anche tale proposta non ha riflessi in termini di nuove o maggiori spese a carico della finanza pubblica.

La proposta modifica dell'articolo 190 del Decreto Lgs. 285/92<sup>5</sup> è sempre nell'ottica di garantire la sicurezza della circolazione in strada di quegli utenti particolarmente vulnerabili, quali sono i pedoni. Tale disposizione è finalizzata ad introdurre una sorta di controllo diffuso in particolare degli attraversamenti pedonali, con la facoltà prevista, in capo a tutti gli utenti della strada, di segnalare il pericolo connesso allo stato di manutenzione dei medesimi attraversamenti pedonali, dei marciapiedi, dei sottopassaggi e dei sopra passaggi, nonché degli impianti ad essi relativi. Le segnalazioni sono indirizzate al Comune territorialmente competente che ne dispone,

---

**<sup>5</sup> Art. 190 (Comportamento dei pedoni)**

1. I pedoni devono circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi per essi predisposti; qualora questi manchino, siano ingombri, interrotti o insufficienti, devono circolare sul margine della carreggiata opposto al senso di marcia dei veicoli in modo da causare il minimo intralcio possibile alla circolazione. Fuori dei centri abitati i pedoni hanno l'obbligo di circolare in senso opposto a quello di marcia dei veicoli sulle carreggiate a due sensi di marcia e sul margine destro rispetto alla direzione di marcia dei veicoli quando si tratti di carreggiata a senso unico di circolazione. Da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere, ai pedoni che circolano sulla carreggiata di strade esterne ai centri abitati, prive di illuminazione pubblica, è fatto obbligo di marciare su unica fila.
2. I pedoni, per attraversare la carreggiata, devono servirsi degli attraversamenti pedonali, dei sottopassaggi e dei soprapassaggi. Quando questi non esistono, o distano più di cento metri dal punto di attraversamento, i pedoni possono attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare, con l'attenzione necessaria ad evitare situazioni di pericolo per sé o per altri.
3. E' vietato ai pedoni attraversare diagonalmente le intersezioni; è inoltre vietato attraversare le piazze e i larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali, qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel comma 2.
4. E' vietato ai pedoni sostare o indugiare sulla carreggiata, salvo i casi di necessità; è, altresì, vietato, stando in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, causare intralcio al transito normale degli altri pedoni.
5. I pedoni che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali devono dare la precedenza ai conducenti.
6. E' vietato ai pedoni effettuare l'attraversamento stradale passando anteriormente agli autobus, filoveicoli e tram in sosta alle fermate.
7. Le macchine per uso di bambini o di persone invalide, anche se asservite da motore, con le limitazioni di cui all'art. 46, possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni, secondo le modalità stabilite dagli enti proprietari delle strade ai sensi degli articoli 6 e 7.
8. La circolazione mediante tavole, pattini od altri acceleratori di andatura è vietata sulla carreggiata delle strade.
9. E' vietato effettuare sulle carreggiate giochi, allenamenti e manifestazioni sportive non autorizzate. Sugli spazi riservati ai pedoni è vietato usare tavole, pattini od altri acceleratori di andatura che possano creare situazioni di pericolo per gli altri utenti.
10. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 26 ad euro 102



previa verifica, la pubblicazione sul proprio sito Internet istituzionale unitamente ai provvedimenti idonei a ripristinare lo stato di efficienza e sicurezza delle strade che dovranno essere adottati entro 60 giorni dalla data della segnalazione. Si tratta di una disposizione di particolare importanza che introduce sia adempimenti in tema di trasparenza che veri e propri obblighi di *facere*, per il ripristino di una situazione di sicurezza, con potere sostitutivo del prefetto competente che può disporre relativamente all'esecuzione in danno dei lavori necessari.

Si tratta di interventi che devono trovare copertura nei limiti dei fondi ordinariamente destinati alla manutenzione delle strade e, pertanto, tale proposta non ha riflessi in termini di nuove o maggiori spese a carico della finanza pubblica.

Si propone poi l'ulteriore modifica relativa all'articolo 193, comma 2 e comma 2 bis del decreto legislativo 285/1992<sup>6</sup>, ove si inasprisce la pena

---

**<sup>6</sup>Art. 193 (Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile)**

1. I veicoli a motore senza guida di rotaie, compreso i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi.

2. Chiunque circola senza la copertura dell'assicurazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 868 ad euro 3.471. Nei casi indicati dal comma 2-bis, la sanzione amministrativa pecuniaria è raddoppiata.

2-bis. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al comma 2 per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue altresì la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a due mesi, ai sensi del titolo VI, capo I, sezione II. In tali casi, in deroga a quanto previsto dal comma 4, quando è stato effettuato il pagamento della sanzione in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202 e corrisposto il premio di assicurazione per almeno sei mesi, il veicolo con il quale è stata commessa la violazione non è immediatamente restituito ma è sottoposto alla sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo per quarantacinque giorni, secondo le disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, decorrenti dal giorno del pagamento della sanzione prevista. La restituzione del veicolo è in ogni caso subordinata al pagamento delle spese di prelievo, trasporto e custodia sostenute per il sequestro del veicolo e per il successivo fermo, se ricorrenti, limitatamente al caso in cui il conducente coincide con il proprietario del veicolo.

3. La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è ridotta alla metà quando l'assicurazione del veicolo per la responsabilità verso i terzi sia comunque resa operante nei quindici giorni successivi al termine di cui all'art. 1901, secondo comma, del codice civile. La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è altresì ridotta alla metà quando l'interessato entro trenta giorni dalla contestazione della violazione, previa autorizzazione dell'organo accertatore, esprime la volontà e provvede alla demolizione e alle formalità di radiazione del veicolo. In tale caso l'interessato ha la disponibilità del veicolo e dei documenti relativi esclusivamente per le operazioni di demolizione e di radiazione del veicolo previo versamento presso l'organo accertatore di una cauzione pari all'importo della sanzione minima edittale previsto dal comma 2. Ad avvenuta demolizione certificata a norma di legge, l'organo accertatore restituisce la cauzione, decurtata dell'importo previsto a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria.



relativa alla circolazione in assenza di copertura assicurativa, nonché la pena accessoria della sospensione della pena in caso di recidiva. La violazione dell'obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile, nonostante non abbia un impatto diretto sull'incidentalità stradale, rimane tuttavia uno dei comportamenti che denota una spiccata ritrosia al rispetto delle regole ed una marcata propensione all'illegalità, a tal punto da essere prevista dal legislatore del 2016 come aggravante specifica dell'omicidio stradale.

Si stima, infatti, che in Italia, su 50 milioni di auto circolanti, oltre 3 milioni circolino senza assicurazione R.C.A. Le due situazioni prevalenti sono costituite da veicoli posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa e da veicoli fatti circolare con documenti assicurativi falsi o

---

4. Si applica l'articolo 13, comma 3, della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'organo accertatore ordina che la circolazione sulla strada del veicolo sia fatta immediatamente cessare e che il veicolo stesso sia in ogni caso prelevato, trasportato e depositato in luogo non soggetto a pubblico passaggio, individuato in via ordinaria dall'organo accertatore o, in caso di particolari condizioni, concordato con il trasgressore. Quando l'interessato effettua il pagamento della sanzione in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202, corrisponde il premio di assicurazione per almeno sei mesi e garantisce il pagamento delle spese di prelievo, trasporto e custodia del veicolo sottoposto a sequestro, l'organo di Polizia che ha accertato la violazione dispone la restituzione del veicolo all'avente diritto, dandone comunicazione al prefetto. Quando nei termini previsti non sia stato proposto ricorso e non sia avvenuto il pagamento in misura ridotta, l'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore invia il verbale al prefetto. Il verbale stesso costituisce titolo esecutivo ai sensi dell'articolo 203, comma 3, e il veicolo è confiscato ai sensi dell'articolo 213.

4-bis. Salvo che debba essere disposta confisca ai sensi dell'articolo 240 del codice penale, è sempre disposta la confisca amministrativa del veicolo intestato al conducente sprovvisto di copertura assicurativa quando sia fatto circolare con documenti assicurativi falsi o contraffatti. Nei confronti di colui che abbia falsificato o contraffatto i documenti assicurativi di cui al precedente periodo è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un anno. Si applicano le disposizioni dell'articolo 213 del presente codice.

4-ter. L'accertamento della mancanza di copertura assicurativa obbligatoria del veicolo può essere effettuato anche mediante il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti dai dispositivi o apparecchiature di cui alle lettere e), f) e g) del comma 1-bis dell'articolo 201, omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1.

4-quater. Qualora, in base alle risultanze del raffronto dei dati di cui al comma 4-ter, risulti che al momento del rilevamento un veicolo munito di targa di immatricolazione fosse sprovvisto della copertura assicurativa obbligatoria, l'organo di polizia procedente invita il proprietario o altro soggetto obbligato in solido a produrre il certificato di assicurazione obbligatoria, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 180, comma 8.

4-quinquies. La documentazione fotografica prodotta dai dispositivi o apparecchiature di cui al comma 4-ter, costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada.

*Fl*

contraffatti. In entrambi i casi le conseguenze sono analoghe: un procedimento di risarcimento del danno più complicato e attenuato nell'entità del ristoro, dovendo ricorrere al Fondo di garanzia vittime della strada nonché il sensibile aumento delle polizze assicurative, specie in alcune aree del Paese a maggior rischio. I dati relativi all'attività contravvenzionale della Polizia Stradale confermano il preoccupante incremento del fenomeno. Collegato vi è, poi, l'altrettanto preoccupante fenomeno, sotto il profilo della sicurezza pubblica in generale e non solo di quella stradale, della fuga a seguito di incidente stradale o dopo l'alt intimato da un operatore di polizia.

Nel 2018, soltanto in occasione dei servizi ad alto impatto per il contrasto dello specifico fenomeno, su 51.632 veicoli controllati, 2.182 erano privi di copertura assicurativa. Dai dati aggregati per regioni, emerge che la regione nella quale sono state accertate e contestate più violazioni dell'obbligo di copertura assicurativa è la Campania, seguita da Sicilia e Lazio.

Si ritiene quindi che l'inasprimento della pena e della sanzione accessoria della sospensione della patente possa costituire una misura di contrasto all'evasione assicurativa RCA.

Anche tale proposta non ha riflessi in termini di nuove o maggiori spese a carico della finanza pubblica.

All'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285<sup>7</sup>, dopo il comma 3-bis, si prevede che ove si renda necessario l'impiego dei soggetti di cui ai

---

**<sup>7</sup> Art. 12 (Espletamento dei servizi di polizia stradale)**

1. L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dal presente codice spetta:

- a) in via principale alla specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato;
  - b) alla Polizia di Stato;
  - c) all'Arma dei carabinieri;
  - d) al Corpo della guardia di finanza;
  - d-bis) ai Corpi e ai servizi di polizia provinciale, nell'ambito del territorio di competenza;
  - e) ai Corpi e ai servizi di polizia municipale, nell'ambito del territorio di competenza;
  - f) ai funzionari del Ministero dell'interno addetti al servizio di polizia stradale;
  - f-bis) al Corpo di polizia penitenziaria e al Corpo forestale dello Stato, in relazione ai compiti di istituto.
2. L'espletamento dei servizi di cui all'art. 11, comma 1, lettere a) e b), spetta anche ai rimanenti ufficiali e agenti di polizia giudiziaria indicati nell'art. 57, commi 1 e 2, del codice di procedura penale.
3. La prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e la tutela e il controllo sull'uso delle strade possono, inoltre, essere effettuati, previo superamento di un esame di qualificazione secondo quanto stabilito dal regolamento di esecuzione:



commi 132 e 133, dell'articolo 17, della legge 15 maggio 1997, n. 127, per la regolazione del traffico in occasione di incidenti stradali, di manifestazioni sportive, fiere e mercati, l'onere conseguente è posto a carico, rispettivamente dei responsabili dell'incidente ovvero del soggetto organizzatore delle manifestazioni. Gli ausiliari del traffico sono figure che possono subentrare a garanzia della sicurezza della circolazione, durante lo svolgimento di manifestazioni sportive, fiere e mercati per garantire la fluidità del traffico, la tutela degli spettatori e dei partecipanti nonché le opportune segnalazioni e regolamentazioni. È, infatti, ormai consolidata la tendenza ad attribuire funzioni di polizia stradale a soggetti privati, adeguatamente formati e con provata professionalità tecnica. Le funzioni sopra indicate, infatti, impegnerebbero in maniera rilevante il personale di polizia stradale, sottraendolo allo svolgimento delle importanti funzioni istituzionali cui è deputato. In tal modo, nella proposta in oggetto, si configura una particolare forma di ausiliarietà che rappresenta una nuova

---

a) dal personale dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, dell'Amministrazione centrale e periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Dipartimento per i trasporti terrestri appartenente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal personale dell'A.N.A.S.;

b) dal personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle regioni, delle province e dei comuni, limitatamente alle violazioni commesse sulle strade di proprietà degli enti da cui dipendono;

c) dai dipendenti dello Stato, delle province e dei comuni aventi la qualifica o le funzioni di cantoniere, limitatamente alle violazioni commesse sulle strade o sui tratti di strade affidate alla loro sorveglianza;

d) dal personale dell'ente ferrovie dello Stato e delle ferrovie e tramvie in concessione, che espletano mansioni ispettive o di vigilanza, nell'esercizio delle proprie funzioni e limitatamente alle violazioni commesse nell'ambito dei passaggi a livello dell'amministrazione di appartenenza;

e) dal personale delle circoscrizioni aeroportuali dipendenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle aree di cui all'art. 6, comma 7;

f) dai militari del Corpo delle capitanerie di porto, dipendenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle aree di cui all'art. 6, comma 7.

3-bis. I servizi di scorta per la sicurezza della circolazione, nonché i conseguenti servizi diretti a regolare il traffico, di cui all'articolo 11, comma 1, lettere c) e d), possono inoltre essere effettuati da personale abilitato a svolgere scorte tecniche ai veicoli eccezionali e ai trasporti in condizione di eccezionalità, limitatamente ai percorsi autorizzati con il rispetto delle prescrizioni imposte dagli enti proprietari delle strade nei provvedimenti di autorizzazione o di quelle richieste dagli altri organi di polizia stradale di cui al c. 1.

4. La scorta e l'attuazione dei servizi diretti ad assicurare la marcia delle colonne militari spetta, inoltre, agli ufficiali, sottufficiali e militari di truppa delle Forze armate, appositamente qualificati con specifico attestato rilasciato dall'autorità militare competente.

5. I soggetti indicati nel presente articolo, eccetto quelli di cui al comma 3-bis, quando non siano in uniforme, per espletare i propri compiti di polizia stradale devono fare uso di apposito segnale distintivo, conforme al modello stabilito nel regolamento.

frontiera nei rapporti tra amministrazione e cittadini e che non si concretizza in una forma di dipendenza. Il risparmio economico, per lo Stato e per gli Enti locali, deriverebbe dal disimpegno delle risorse umane e strumentali oggi impiegate per rilevare gli incidenti, in particolare quelli con soli danni a cose. <sup>8</sup>Si stima che per la sola Polizia Stradale e l'Arma dei Carabinieri, che rilevano più di 50.000 incidenti all'anno con soli danni a cose, il risparmio ammonterebbe a 10 milioni di euro, ipotizzando un costo unitario per incidente di 188 euro. Si consideri, al riguardo, che gli incidenti con soli danni denunciati alle compagnie assicuratrici aderenti all'ANIA, l'associazione che rappresenta le principali imprese di assicurazione operanti in Italia, sono circa due milioni e seicentocinquantamila l'anno.

Analogamente in caso di organizzazione di competizioni sportive, fiere e mercati, il risparmio deriverebbe dal medesimo disimpegno di risorse umane e strumentali.

Un ulteriore positivo effetto, conseguenziale, si avrebbe sul piano occupazionale, sia grazie alla creazione di nuove figure professionali, sia per la necessità di costituire imprese che si occupino della formazione degli operatori cui attribuire tali attività.

La realizzazione di tale sistema non comporterebbe nuovi oneri per la finanza pubblica consentendo quindi, al contrario, un notevole risparmio economico sia per lo Stato che per gli Enti locali

All'articolo 80, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285<sup>8</sup>, e successive modifiche ed integrazioni, al comma 17, si propone di aggiungere che

---

**<sup>8</sup>Art. 80 (Revisioni)**

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con propri decreti, i criteri, i tempi e le modalità per l'effettuazione della revisione generale o parziale delle categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, al fine di accertare che sussistano in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che i veicoli stessi non producano emanazioni inquinanti superiori ai limiti prescritti; le revisioni, salvo quanto stabilito nei commi 8 e seguenti, sono effettuate a cura degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri. Nel regolamento sono stabiliti gli elementi su cui deve essere effettuato il controllo tecnico dei dispositivi che costituiscono l'equipaggiamento dei veicoli e che hanno rilevanza ai fini della sicurezza stessa.
2. Le prescrizioni contenute nei decreti emanati in applicazione del comma 1 sono mantenute in armonia con quelle contenute nelle direttive della Comunità europea relative al controllo tecnico dei veicoli a motore.
3. Per le autovetture, per gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t e per gli autoveicoli per trasporto promiscuo la revisione deve essere disposta entro quattro anni dalla data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni, nel rispetto delle specifiche decorrenze previste dalle direttive comunitarie vigenti in materia.



4. Per i veicoli destinati al trasporto di persone con numero di posti superiore a 9 compreso quello del conducente, per gli autoveicoli destinati ai trasporti di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i taxi, per le autoambulanze, per i veicoli adibiti a noleggio con conducente e per i veicoli atipici la revisione deve essere disposta annualmente, salvo che siano stati già sottoposti nell'anno in corso a visita e prova ai sensi dei commi 5 e 6.

5. Gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, anche su segnalazione degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, qualora sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti, possono ordinare in qualsiasi momento la revisione di singoli veicoli.

6. I decreti contenenti la disciplina relativa alla revisione limitata al controllo dell'inquinamento acustico ed atmosferico sono emanati sentito il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

7. In caso di incidente stradale nel quale i veicoli a motore o rimorchi abbiano subito gravi danni in conseguenza dei quali possono sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione, gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1 e 2, intervenuti per i rilievi, sono tenuti a darne notizia al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri per la adozione del provvedimento di revisione singola.

8. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP), può per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni 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. Tali imprese devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'art. 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122. Le suddette revisioni possono essere altresì affidate in concessione ai consorzi e alle società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni.

9. Le imprese di cui al comma 8 devono essere in possesso di requisiti tecnico-professionali, di attrezzature e di locali idonei al corretto esercizio delle attività di verifica e controllo per le revisioni, precisati nel regolamento; il titolare della ditta o, in sua vece, il responsabile tecnico devono essere in possesso dei requisiti personali e professionali precisati nel regolamento. Tali requisiti devono sussistere durante tutto il periodo della concessione. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce con proprio decreto le modalità tecniche e amministrative per le revisioni effettuate dalle imprese di cui al comma 8.

10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I controlli periodici sulle officine delle imprese di cui al comma 8 sono effettuati, con le modalità di cui all'art. 19, commi 1, 2, 3, e 4, della legge 1° dicembre 1986, n. 870, da personale del Dipartimento per i trasporti terrestri in possesso di laurea ad indirizzo tecnico ed inquadrato in qualifiche funzionali e profili professionali corrispondenti alle qualifiche della ex carriera direttiva tecnica, individuati nel regolamento. I relativi importi a carico delle officine dovranno essere versati in conto corrente postale ed affluire alle entrate dello Stato con imputazione al capitolo 3566 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la cui denominazione viene conseguentemente modificata dal Ministro dell'economia e delle finanze.

all'atto della immatricolazione dei veicoli, ovvero della revisione periodica degli stessi, il proprietario comunichi il proprio indirizzo di posta elettronica certificata ai fini delle notificazioni di cui all'articolo 201 ed alle

---

11. Nel caso in cui, nel corso dei controlli, si accerti che l'impresa non sia più in possesso delle necessarie attrezzature, oppure che le revisioni siano state effettuate in difformità dalle prescrizioni vigenti, le concessioni relative ai compiti di revisione sono revocate.

12. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, stabilisce le tariffe per le operazioni di revisione svolte dal Dipartimento per i trasporti terrestri e dalle imprese di cui al comma 8, nonché quelle inerenti ai controlli periodici sulle officine ed ai controlli a campione effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri (409), ai sensi del comma 10.

13. Le imprese di cui al comma 8, entro i termini e con le modalità che saranno stabilite con disposizioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, trasmettono all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri la carta di circolazione, la certificazione della revisione effettuata con indicazione delle operazioni di controllo eseguite e degli interventi prescritti effettuati, nonché l'attestazione del pagamento della tariffa da parte dell'utente, al fine della relativa annotazione sulla carta di circolazione cui si dovrà procedere entro e non oltre sessanta giorni dal ricevimento della carta stessa. Effettuato tale adempimento, la carta di circolazione sarà a disposizione presso gli uffici competenti della Dipartimento per i trasporti terrestri per il ritiro da parte delle officine, che provvederanno a restituirla all'utente. Fino alla avvenuta annotazione sulla carta di circolazione la certificazione dell'impresa che ha effettuato la revisione sostituisce a tutti gli effetti la carta di circolazione.

14. Ad esclusione dei casi previsti dall'articolo 176, comma 18, chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato alla prescritta revisione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 695. Tale sanzione è raddoppiabile in caso di revisione omessa per più di una volta in relazione alle scadenze previste dalle disposizioni vigenti. L'organo accertatore annota sul documento di circolazione che il veicolo è sospeso dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione. È consentita la circolazione del veicolo al solo fine di recarsi presso uno dei soggetti di cui al comma 8 ovvero presso il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici per la prescritta revisione. Al di fuori di tali ipotesi, nel caso in cui si circoli con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.002 ad euro 8.009. All'accertamento della violazione di cui al periodo precedente consegue la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni, secondo le disposizioni del capo I, sezione II, del titolo VI. In caso di reiterazione delle violazioni, si applica la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo.

15. Le imprese di cui al comma 8, nei confronti delle quali sia stato accertato da parte dei competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri il mancato rispetto dei termini e delle modalità stabiliti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del comma 13, sono soggette alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 431 ad euro 1.734. Se nell'arco di due anni decorrenti dalla prima vengono accertate tre violazioni, l'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri revoca la concessione.

16. L'accertamento della falsità della certificazione di revisione comporta la cancellazione dal registro di cui al comma 8.

17. Chiunque produce agli organi competenti attestazione di revisione falsa è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 431 ad euro 1.734. Da tale violazione discende la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

disposizioni del decreto interministeriale 18 dicembre 2017 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale S.O. n. 12, del 16 gennaio 2018.

Tali misure hanno lo scopo di risparmiare risorse umane e strumentali per le attività di notifica a mezzo PEC dei verbali e di ogni altro atto connesso. Dagli approfondimenti effettuati sembra che nonostante l'attività di notificazione delle violazioni effettuata attraverso lo strumento postale sia quasi integralmente esternalizzata in forza di convenzioni stipulate dagli organi di polizia stradale, la stessa occupi ancora gran parte delle risorse degli uffici di polizia. L'attività è particolarmente onerosa soprattutto a causa delle difficoltà derivanti dalla verifica dell'attualità degli indirizzi dei soggetti a cui far pervenire gli atti e della macchinosità delle procedure che impongono un notevole dispendio di risorse umane e strumentali, anche in relazione ai ridotti termini previsti per eseguire le notificazioni. Seguendo la tendenza del panorama normativo che si è sviluppata negli ultimi anni, in un'ottica di snellimento e digitalizzazione dell'azione amministrativa, non possono essere trascurati gli innumerevoli vantaggi derivanti dall'informatizzazione. La digitalizzazione della PA conduce, infatti, verso l'impiego di soluzioni informatiche nello svolgimento delle attività amministrative, per garantire, grazie ad una più agevole circolazione delle informazioni fra apparati pubblici, tempestive risposte ai cittadini. Un simile contesto rende attuale la necessità di estendere lo strumento della posta elettronica certificata (PEC) per effettuare la notificazione dei verbali relativi alle violazioni al codice della strada e dei provvedimenti accessori e tutte le comunicazioni connesse o per violazioni extra-codice.

Inoltre, in attesa del decreto, che fissa la data a decorrere dalla quale le comunicazioni delle pubbliche amministrazioni avverranno esclusivamente in forma elettronica anche per coloro che non hanno provveduto a eleggere un domicilio digitale, attualmente, un vero e proprio obbligo per l'organo accertatore di procedere a notifica tramite PEC sussiste nei confronti dei soggetti obbligati a dotarsi di un domicilio digitale (Pubbliche Amministrazioni, Gestori di Pubblici Servizi, Professionisti tenuti all'iscrizione in albi ed elenchi e i soggetti tenuti all'iscrizione nel registro delle imprese) i cui domicili digitali possono essere ricercati in pubblici elenchi per notificazioni e comunicazioni.



Tale previsione comporta un abbattimento degli oneri connessi all'attività di notificazione e non comporta nuovi oneri a carico della finanza pubblica, in quanto si richiede unicamente all'atto della immatricolazione o della revisione periodica di aggiornare i dati sulla carta di circolazione e di indicare il proprio indirizzo PEC/domicilio digitale che verrebbe iscritto nei registri della Motorizzazione insieme agli altri dati identificativi del proprietario del veicolo e dell'intestatario della carta di circolazione.

