

DDL 31\_25.09.2019

DDL 32\_25.09.2019

DDL 33\_25.09.2019



## DISEGNI DI LEGGE

**Correttivi al Codice della Strada  
per una maggiore sicurezza stradale  
e nel lavoro agricolo**





## SOMMARIO

Disegno di Legge su “Modifiche alla legislazione vigente sulla pianificazione, l’attuazione ed il monitoraggio degli interventi in materia di sicurezza stradale. Costituzione della Consulta nazionale per la sicurezza stradale e per la mobilità sostenibile	3
Disegno di legge su “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”	15
Disegno di legge su “Modifiche al Codice della strada in materia di sicurezza del lavoro e per il sostegno al lavoro meccanizzato in agricoltura”	35





*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;

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 nella seduta del 25 settembre 2019;

TENUTO CONTO delle risultanze dei dati Audimob (ISFORT) pubblicati nel 15° Rapporto sulla mobilità degli italiani, del 12 novembre 2018;

RITENUTA l'utilità di un potenziamento del ruolo consultivo del CNEL nei confronti del Governo nell'ambito del processo di recepimento e pianificazione degli interventi finalizzati alla riduzione degli esiti lesivi o mortali degli incidenti stradali in rapporto causale con i fattori evidenziati nel citato Quaderno CNEL;

VISTO l'articolo 32 (Attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale), della legge 17 maggio 1999, n. 144 e gli atti di programmazione nazionale e sovranazionale ivi richiamati,

VISTO l'articolo 3 (Messaggi di utilità sociale e di pubblico interesse), della legge 7 giugno 2000, n. 3;

VISTO l'articolo 1 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni) della legge 7 aprile 2014, n. 56;

Visto l'articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 "Legge di contabilità e finanza pubblica";

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 *“Modifiche alla legislazione vigente sulla pianificazione, l'attuazione ed il monitoraggio degli interventi in materia di sicurezza stradale. Costituzione della Consulta nazionale per la sicurezza stradale e per la mobilità sostenibile”*.

Il Presidente  
Prof. Tiziano TREU

**MODIFICHE ALLA LEGISLAZIONE VIGENTE SULLA PIANIFICAZIONE,  
L'ATTUAZIONE ED IL MONITORAGGIO DEGLI INTERVENTI  
IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE.  
COSTITUZIONE DELLA CONSULTA NAZIONALE  
PER LA SICUREZZA STRADALE E PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

Articolo 1

1. All'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, sono apportate le seguenti modifiche ed integrazioni:

a) al comma 1, le parole: "1997-2001" sono soppresse;

b) dopo le parole: "sentito il Ministero dei trasporti e della navigazione", sono inserite le parole "ed il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro";

c) dopo il comma 2, sono aggiunti i seguenti commi:

*"2-bis.* Il Piano Nazionale di cui al comma 2 prevede la diffusione di campagne informative sulla sicurezza stradale e sulle cause principali degli incidenti stradali anche mediante i messaggi di utilità sociale e di pubblico interesse, con particolare riguardo ai periodi dal mese di aprile al mese di settembre e mese di dicembre di ciascun anno, nell'ambito e con le modalità previste dall'articolo 3, della legge 7 giugno 2000, n. 150.";

d) al comma 3, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente periodo: "Ogni anno sono pubblicati sul sito istituzionale del Ministero competente i dati concernenti il monitoraggio dell'attuazione degli obiettivi recepiti nel Piano Nazionale della sicurezza stradale.";

e) dopo il comma 3, sono aggiunti i seguenti commi:

*"3-bis.* Allo scopo di rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale, è istituita presso il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (CNEL) la Consulta Nazionale della Sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, con compiti di consultazione pubblica, di proposta, di promozione di iniziative a sostegno della sicurezza e dello sviluppo sostenibile della mobilità e di valutazione degli esiti del monitoraggio di cui al precedente comma 3, nonché delle risultanze del conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti in materia di domanda di mobilità, presieduta dal Presidente del CNEL o da persona da lui nominata previa deliberazione dell'Assemblea del Consiglio.

*3-ter.* La Consulta di cui al comma precedente redige ogni anno un rapporto sugli esiti del monitoraggio condotto dal Ministero competente per l'attuazione del piano di cui al comma 2, evidenziando gli scostamenti dei risultati attesi rispetto alla pianificazione europea recepita nel Piano Nazionale, gli esiti delle consultazioni pubbliche comunque attivate sul territorio nazionale e l'adeguatezza sotto il profilo qualitativo e quantitativo delle campagne di comunicazione attivate ai sensi dell'articolo 3 della legge 7 giugno 2000, n. 150. Il rapporto di cui al presente comma è parte integrante della Relazione annuale del CNEL al Parlamento e al Governo sui livelli e la qualità dei servizi erogati dalle pubbliche amministrazioni centrali e locali alle imprese e ai cittadini, di cui all'articolo 10-bis, della legge 30 dicembre 1986, n. 936.

*3-quater.* Con il decreto di cui al precedente comma 3, di definizione degli indirizzi generali e delle linee guida di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, sono nominati 14 componenti della Consulta nazionale per la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile, di comprovata competenza ed esperienza nella materia della sicurezza stradale di cui, quattro designati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, due designati dal Ministro dell'Interno, due designati dal Ministro dell'istruzione dell'università e della ricerca, due designati dal Ministro della Salute e quattro designati dal Presidente del Cnel, previa deliberazione dell'Assemblea del Consiglio, tra gli appartenenti alle organizzazioni sindacali, datoriali e sociali in esso rappresentate. L'incarico di componente e di Presidente della Consulta nazionale della sicurezza stradale ha durata triennale ed è svolto a titolo gratuito.”.

2. All'articolo 1 della legge 7 aprile 2014, n. 56, sono apportate le seguenti modifiche ed integrazioni:

a) al comma 85, lettera b), dopo le parole “nonche' costruzione e gestione delle strade provinciali” è inserita la seguente frase: “e delle ciclovie nell'ambito del piano di cui all'articolo 6 della legge 11 gennaio 2018, n. 2”.



## 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 dell'efficacia dei piani nazionali: a) integrando la fase ascendente di costruzione del piano e quella della verifica degli esiti del monitoraggio; b) prevedendo un utilizzo più cogente e sistematico delle campagne di informazione e prevenzione anche con riferimento all'art. 3, della legge n. 150/2000; c) ampliando le competenze delle città metropolitane con riferimento alle infrastrutture destinate alla circolazione dei ciclisti, che restano tra gli utenti della strada più vulnerabili.

Sotto il primo profilo, le norme proposte, modificando l'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144<sup>1</sup> (che nel testo vigente resta ancorato ad una

---

### **1. Art. 32. Attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale.**

1. Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione al «Piano di sicurezza stradale 1997-2001» della Commissione delle Comunità europee, il Ministero dei lavori pubblici, sentito il Ministero dei trasporti e della navigazione, definisce il Piano nazionale della sicurezza stradale che viene approvato dal CIPE.

2. Il Piano consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli

specifica e nominata pianificazione europea e ad un assetto amministrativo entrambi superati), inseriscono il CNEL nell'iter di formazione del piano nazionale attraverso un parere obbligatorio, non vincolante, qualificato dalla propria natura di organo di rappresentanza delle forze sociali e produttive e dall'esperienza maturata nel campo, nell'ambito della Consulta Nazionale per la sicurezza stradale istituita con decreto del Ministro dei lavori pubblici nel gennaio 2001, anche attraverso la formulazione di numerosi atti di proposta ed indagini<sup>2</sup>.

---

enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari.

3. Il Ministro dei lavori pubblici con proprio decreto, di concerto con i Ministri dell'interno, dei trasporti e della navigazione, della pubblica istruzione e della sanità, definisce gli indirizzi generali del Piano e le linee guida per l'attuazione dello stesso, da sottoporre al parere delle competenti Commissioni parlamentari, anche ai fini della determinazione dei costi e della loro ripartizione. Il Piano viene attuato attraverso programmi annuali predisposti dal Ministro dei lavori pubblici, approvati dal CIPE. Il Piano viene aggiornato ogni tre anni o quando fattori particolari ne motivino la revisione.

4. Per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, la misura del 5 per cento, fissata dall'articolo 2, comma 1, lettera x), della legge 13 giugno 1991, n. 190, è elevata al 15 per cento. I relativi importi sono inclusi, a titolo di anticipazione, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per la somma corrispondente al consuntivo dell'esercizio precedente, commisurato all'aliquota percentuale come sopra elevata.

5. Gli interventi di sicurezza stradale sulla rete individuata ai sensi del comma 2 dell'articolo 3 del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, per le finalità previste dal Piano nazionale della sicurezza stradale, sono realizzati con i finanziamenti previsti nell'ambito degli accordi di programma di cui al comma 3 dell'articolo 3 del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143. All'onere relativo alla redazione ed all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, pari a lire 17.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando quanto a lire 12.200 milioni l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici e quanto a lire 4.800 milioni l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Una quota pari al 5 per cento delle somme stanziare per l'attuazione del Piano è destinata a interventi volti alla repressione dell'abusivismo pubblicitario e al miglioramento dell'impiantistica pubblicitaria sulle strade, di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

6. Il Ministero dei lavori pubblici verifica annualmente lo stato di attuazione del Piano e la coerenza degli interventi per la sicurezza stradale con le finalità e gli indirizzi del Piano nazionale della sicurezza stradale. I risultati della verifica vengono inseriti nella relazione al Parlamento prevista dall'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

## **2 V. Audizione informale del Presidente del CNEL presso la IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, della Camera dei deputati, del 5 febbraio 2019, [www.cnel.it](http://www.cnel.it).**

L'attività della Consulta ha costituito la base di discussione utile per l'elaborazione da parte del Consiglio nazionale del parere n. 126, approvato dall'Assemblea del CNEL in data 28 aprile 2005, sulla Terza Relazione al Parlamento sulla sicurezza stradale del

Lo scopo è quello di consolidare attraverso la formalizzazione in sede legislativa, l'apporto del Cnel reso nel corso degli anni come, da ultimo, quello citato nella premessa dell'iniziativa all'esame, reso in sede di audizione parlamentare presso la competente Commissione parlamentare.

Al fine di potenziare la fase attuativa del piano, si prevede, con i commi 3-bis, 3-ter e 3-quater di istituire, *ex lege*, presso il Cnel, la Consulta Nazionale per la Sicurezza stradale e la mobilità sostenibile.

La Consulta (unitamente al Comitato), rappresenta l'organo esecutivo della pianificazione nazionale che assume una importanza fondamentale nel processo di pianificazione/attuazione in parola, la cui operatività resta, ad oggi, rimessa ad atti ministeriali di concerto.

---

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il parere sottolineava l'urgenza di rilanciare una "politica della sicurezza stradale" incentrata su una più forte assunzione di responsabilità da parte dei decisori politici, a tutti i livelli istituzionali, ed enucleava, a partire dai dati contenuti nella Relazione ministeriale, le criticità del sistema informativo deputato alla rilevazione e diffusione dei dati (punto sul quale l'ISTAT ha nel quindicennio trascorso colmato gran parte delle lacune), delle strutture e degli strumenti posti in essere per la sicurezza, carenti sia a livello centrale (scarso coordinamento fra i Ministeri, complessità burocratica, scarsa adeguatezza delle sanzioni soprattutto penali) che locale.

Su quest'ultimo punto è interessante rimarcare che già allora il CNEL stigmatizzava come la maggior parte delle azioni a livello locale fosse concentrata su interventi puntuali sulla rete stradale, e come fossero invece insufficienti gli interventi programmati di manutenzione. Il CNEL sottolineava inoltre come l'inversione di tendenza nel numero rilevato di incidenti mortali, nota a partire dal 2003, dovesse diventare "un processo sistematico che impegni responsabilità politico-istituzionali e organizzazioni economiche e sociali".

Insieme alla Federazione ciclistica italiana, negli stessi anni, la Consulta si è fatta promotrice di progetti ambiziosi (es. "Progetto tandem" firmato nell'ottobre 2009) volti a sensibilizzare il legislatore, nazionale e regionale, ad adottare un quadro normativo più favorevole all'innovazione dei modelli di mobilità, alla riorganizzazione degli spazi viari e allo sviluppo strategico della mobilità ciclabile. Tale collaborazione ha aperto la strada alla definizione dei ciclisti quali soggetti meritevoli di particolare tutela, che i dati resi noti, in materia di incidenti stradali con lesioni, dal Rapporto ISTAT - ACI del 23 luglio 2018 rendono ancora attuale.

Nel 2009, nel parere n. 130 sulla Quarta Relazione al Parlamento del Ministero, il CNEL sollecitava una politica infrastrutturale e di mobilità in grado di favorire la riduzione dell'uso del mezzo privato e, con riferimento alla direttiva del Parlamento UE "Sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture", sottolineava l'opportunità di dare maggiore enfasi alla "qualità costruttiva" delle infrastrutture stradali, agendo sia sulla certificazione e sui collaudi, soprattutto dei materiali, sia sulla regolamentazione delle tecniche di costruzione che sulla qualificazione delle imprese.

A seguito dell'avvio della Consiliatura attualmente in corso, lo scorso novembre è stato costituito, significativamente nell'ambito della Commissione istruttoria II - politiche sociali e sviluppo sostenibile, un gruppo di lavoro incaricato di assumere gli atti necessari alla ricostituzione della Consulta. Del gruppo di lavoro fanno parte consiglieri CNEL rappresentanti dell'Osservatorio Nazionale per il volontariato e della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), nonché esponenti della presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero dell'Interno.

La derivazione ex lege della Consulta, che estende il proprio ambito anche ai temi dello sviluppo sostenibile della mobilità urbana ed extraurbana e la sua collocazione presso il CNEL, oltre a costituire una semplificazione sotto il profilo organizzativo, si ritiene che possa restituire una costante informazione al Parlamento circa lo stato degli obiettivi dati, stimolandone il perseguimento.

A tale ultimo riguardo il comma 3-ter, prevede la redazione annuale di un rapporto da integrarsi nell'annuale Relazione annuale del CNEL al Parlamento e al Governo sui livelli e la qualità dei servizi erogati dalle pubbliche amministrazioni centrali e locali, alle imprese e ai cittadini, di cui all'articolo 10-bis, della legge 30 dicembre 1986, n. 936, giunta alla sua VII edizione.

Il riferimento alla "domanda di mobilità" contenuto nell'articolato, mira ad includere nel complessivo approccio di pianificazione delle politiche della sicurezza e della mobilità sostenibile, la conoscenza indefettibile dei dati esistenti sul comportamento degli italiani in fatto di mobilità (ad esempio quelli resi dall'Osservatorio Audimob inseriti da ultimo nel piano statistico nazionale 2020-2022 e già utilizzati nel conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti).

Sotto il secondo profilo, l'introduzione del comma 2-bis, all'articolo 32 all'esame, mira a rendere sistematica la diffusione dei "messaggi di utilità sociale e di pubblico interesse" riferiti alle condotte rilevanti ai fini della sicurezza della circolazione, previsti e finanziati dalla legge 7 giugno 2000, n. 150, art. 3<sup>3</sup>.

---

**3. L. 7 giugno 2000, n. 150 - Art. 3 - (Messaggi di utilità sociale e di pubblico interesse)**

1. La Presidenza del Consiglio dei Ministri determina i messaggi di utilità sociale ovvero di pubblico interesse, che la concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo può trasmettere a titolo gratuito. Alla trasmissione di messaggi di pubblico interesse previsti dal presente comma sono riservati tempi non eccedenti il due per cento di ogni ora di programmazione e l'uno per cento dell'orario settimanale di programmazione di ciascuna rete. Le emittenti private, radiofoniche e televisive, hanno facoltà, ove autorizzate, di utilizzare tali messaggi per passaggi gratuiti.

2. Nelle concessioni per la radiodiffusione sonora e televisiva è prevista la riserva di tempi non eccedenti l'uno per cento dell'orario settimanale di programmazione per le stesse finalità e con le modalità di cui al comma 1.

3. Fatto salvo quanto stabilito dalla presente legge e dalle disposizioni relative alla comunicazione istituzionale non pubblicitaria, le concessionarie radiotelevisive e le società autorizzate possono, per finalità di esclusivo interesse sociale, trasmettere messaggi di utilità sociale.

4. I messaggi di cui al comma 3 non rientrano nel computo degli indici di affollamento giornaliero né nel computo degli indici di affollamento orario stabiliti dal presente articolo. Il tempo di trasmissione dei messaggi non può, comunque, occupare più di quattro minuti per ogni giorno di trasmissione per singola concessionaria. Tali messaggi possono essere trasmessi gratuitamente; qualora non lo fossero, il prezzo

La ricorrenza e sistematicità dell'utilizzo di detto strumento, specie nei periodi in cui, sulla base delle rilevazioni statistiche, sono concentrati il maggior numero di incidenti, può avere un ruolo importante nella prevenzione. La previsione non è foriera di oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato in quanto si limita a finalizzare una parte delle risorse esistenti.

Infine, le proposte modifiche all'articolo 1, comma 85, lettera b, della legge 7 aprile 2014, n. 56<sup>4</sup>, sono finalizzate a fornire una indicazione di percorso attuativo che possa contribuire attraverso interventi infrastrutturali a ridimensionare uno degli indicatori più negativi della politica della Sicurezza stradale in Italia, quello relativo alla mortalità ciclistica. Nella città di Roma si registrano valori tre volte superiori a quello delle grandi capitali europee. Anche a livello nazionale i valori sono comparativamente molto elevati. Ciò dimostra che la mortalità ciclistica è una mortalità in gran parte evitabile. Uno dei fattori determinante degli esiti letali degli incidenti che coinvolgono ciclisti è la carenza di infrastrutture dedicate che non ha supportato l'aumento del numero e delle percorrenze medie dei ciclisti in Italia, sempre più orientati ad un utilizzo della bicicletta quale ordinario mezzo di trasporto anche per percorrenze lunghe e costretti ad una troppo spesso letale promiscuità anche sulle strade a scorrimento veloce.

---

degli spazi di comunicazione contenenti messaggi di utilità sociale non può essere superiore al cinquanta per cento del prezzo di listino ufficiale indicato dalla concessionaria.

#### **4. LEGGE 7 aprile 2014, n. 56, Articolo 1, comma 85.**

*Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni.*

Le province di cui ai commi da 51 a 53, quali enti con funzioni

di area vasta, esercitano le seguenti funzioni fondamentali:

- a) pianificazione territoriale provinciale di coordinamento, nonché tutela e valorizzazione dell'ambiente, per gli aspetti di competenza;
- b) pianificazione dei servizi di trasporto in ambito provinciale, autorizzazione e controllo in materia di trasporto privato, in coerenza con la programmazione regionale, nonché costruzione e gestione delle strade provinciali e regolazione della circolazione stradale ad esse inerente;
- c) programmazione provinciale della rete scolastica, nel rispetto della programmazione regionale;
- d) raccolta ed elaborazione di dati, assistenza tecnico-amministrativa agli enti locali;
- e) gestione dell'edilizia scolastica;
- f) controllo dei fenomeni discriminatori in ambito occupazionale e promozione delle pari opportunità sul territorio provinciale.

In altri paesi come la Gran Bretagna (ma elevate e qualificate esperienze sono presenti anche in Germania, Svizzera, Paesi Bassi e Danimarca) sono già state realizzate delle vere e proprie superstrade ciclabili (*cycle-superhighway*) che costituiscono una valida integrazione del complessivo sistema viario al servizio della mobilità dei pendolari per percorrenze superiori ai 5 Km e fino ai 25 Km, che collegano l'*hinterland* alla metropoli ovvero quartieri periferici alle stazioni ferroviarie urbane.

Ciò premesso, è parso coerente chiamare gli "enti con funzioni di area vasta" a destinare le risorse esistenti anche alla realizzazione di nuove ciclovie quali vere e proprie infrastrutture per la mobilità oltre che per il fitness o il tempo libero.

Il richiamo, ivi contenuto, alla recente legge 11 gennaio 2018, n. 2, che ha il pregio di porre le basi per la pianificazione e realizzazione di una rete ciclabile integrata con la rete europea, impone di procedere in coerenza con i piani che l'articolo 6 (*biciplan*)<sup>5</sup> impone ai medesimi enti di adottare.

---

**5. LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2 - Art. 6 (biciplan).**

1. I comuni non facenti parte di città metropolitane e le città metropolitane predispongono e adottano, nel rispetto del quadro finanziario definito ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti, i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati «biciplan», quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. I biciplan sono pubblicati in formato di tipo aperto nei siti internet istituzionali dei rispettivi enti.

2. I biciplan definiscono:

- a) la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;
- b) la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati;
- c) la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere a) e b);
- d) gli interventi volti alla realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;
- e) il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;
- f) gli interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;
- g) gli obiettivi da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;
- h) eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
- i) gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;

Le modifiche proposte alla legislazione vigente, di cui al presente atto di iniziativa ai sensi del comma 3 dell'articolo 99 della Costituzione, attuano una finalizzazione di risorse esistenti e non implicano l'individuazione di risorse o oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato e della finanza pubblica.

- 
- l) le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;
  - m) le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;
  - n) eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing);
  - o) le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;
  - p) eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;
  - q) il programma finanziario triennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso nel rispetto del quadro finanziario di cui all'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti.
3. Gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1 costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti.
4. Gli enti interessati assicurano la coerenza degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica con gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1.







*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;

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,

---

### **1. 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.

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

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 comportamenti effettivamente molto pericolosi non sono oggetto di sanzioni proporzionate e, perciò, dissuasive. Un incremento generalizzato

---

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.

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> e di "distanza di sicurezza tra i veicoli", di cui all'articolo 149<sup>3</sup>

---

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



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.

---

### **3. 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 "utilizzo sicuro" 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.

---

#### **4. 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, previa verifica, la pubblicazione sul proprio sito Internet istituzionale unitamente ai provvedimenti idonei a

---

#### **5. 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

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

---

**6. 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 consegua 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.

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

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 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

---

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 la 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.

vittime della strada nonchè 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

---

#### **7. 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:

- 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;

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. 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 ausiliarità che rappresenta una nuova 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. 8Si stima che per la sola Polizia Stradale e l'Arma dei Carabinieri,

---

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.

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

---

#### **8. 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, esercitano 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.

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

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 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

---

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.

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.





*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;

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 sicurezza del lavoro e per il sostegno al lavoro meccanizzato in agricoltura;

VISTI gli articoli 80, (Revisioni), e 105 (Traino di macchine agricole), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

SENTITI l'Ufficio di Presidenza ed il Consiglio di Presidenza nelle distinte sedute 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 *“Modifiche al Codice della strada in materia di sicurezza del lavoro e per il sostegno al lavoro meccanizzato in agricoltura”*.

Il Presidente  
Prof. Tiziano TREU

**MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA IN MATERIA DI SICUREZZA DEL LAVORO E PER IL SOSTEGNO AL LAVORO MECCANIZZATO IN AGRICOLTURA**

Articolo 1

1. All'articolo 80, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 , e successive modifiche ed integrazioni, al comma 8, è aggiunto alla fine, il seguente periodo: "Le disposizioni del presente comma si applicano anche alla revisione delle macchine agricole e delle macchine operatrici."
2. All'articolo 105, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifiche ed integrazioni, al comma 1, è aggiunto alla fine, il seguente periodo: "L'eccedenza rispetto ai limiti indicati nel presente articolo configura un convoglio agricolo eccezionale; ad esso si applicano le disposizioni di cui all'art. 104, comma 8, in quanto compatibili."

## 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")

*Revisione generale delle macchine agricole soggette ad immatricolazione.*

Secondo le risultanze di elaborazioni dell'INAIL su dati relativi ai primi 8 mesi del 2018, sono stati rilevati oltre 22.000 infortuni, con 86 esiti letali.

Il processo di ammodernamento delle aziende agricole ha certamente influito positivamente sul miglioramento dei dati del 2018 rispetto agli anni precedenti. Ma l'impiego sempre maggiore di macchine operatrici al traino di macchine motrici, pone una questione di grande importanza sotto il profilo della sicurezza del lavoro con l'utilizzo di macchine caratterizzate da una grande longevità sotto il profilo meccanico ma di cui è necessario verificare il mantenimento di integre caratteristiche di sicurezza per coloro che ne utilizzano.

Con la modifica all'articolo 80, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285<sup>1</sup>, si intendono rimuovere ostacoli alla effettività delle norme che prevedono la revisione dei mezzi agricoli.

Per quanto sia stata prevista dal legislatore fin dal 1959, la revisione delle macchine agricole non è mai stata resa formalmente obbligatoria fino alla riscrittura del primo comma dell'art. 111 del D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285

---

### **1. Art. 80 Revisioni**

Commi 1.-7. (omissis)

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, esercitano 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.

Commi 9.-17. (omissis)



(nuovo Codice della strada), da parte dell'art. 34, comma 48, del D.L. 18/10/2012, convertito nella legge 17/12/2012, n. 221.

Tale innovazione normativa scaturiva dai risultati della Commissione bicamerale sugli infortuni in agricoltura, che evidenziava il permanere di una elevata mortalità a dispetto dei numerosi interventi legislativi in materia di sicurezza sul lavoro.

Non a caso, l'attuale stesura del comma 1 dell'art. 111 motiva l'intervenuto obbligo di revisione con la necessità di sottoporre a verifica le più diffuse tipologie di macchine agricole per tutti gli aspetti legati alla sicurezza, su strada e sul lavoro.

Negli anni successivi i due ministeri interessati - Politiche agricole, alimentari e forestali, da un lato, e Infrastrutture e trasporti, dall'altro - hanno interessato le parti sociali direttamente coinvolte, attraverso l'Ente nazionale per la meccanizzazione agricola (E.Na.M.A.), che ha elaborato un documento tecnico sugli elementi da verificare e sulle modalità di revisione.

Tale documento è stato in seguito trasmesso ai due ministeri e ha dato luogo, finora, al decreto interministeriale del 20 maggio 2015, ed al successivo decreto del 28 febbraio 2019.

Codesti provvedimenti non danno disposizioni riguardo ai soggetti preposti alla revisione, agli elementi costruttivi da verificare e alle modalità di effettuazione dei controlli, pur definendo la scansione temporale delle scadenze, in base alla vetustà dei veicoli.

Stante la notevole longevità delle macchine agricole, il parco esistente è assai diversificato e comprende sia mezzi costruiti in assenza di direttive di prodotto (la prima risale al 1974), sia veicoli più recenti, progettati e realizzati in funzione della sicurezza e dell'ergonomia.

Al riguardo, e con l'intento di unificare i vari interventi succedutisi nel tempo, a partire dal 2008 il Ministero del Lavoro ha emanato varie linee guida per l'adeguamento delle macchine agricole di vecchia costruzione all'evoluzione delle norme di buona tecnica.

Questo ha portato fin dall'inizio a prefigurare una revisione che tenesse conto di tali linee guida, affinché l'adempimento potesse incidere realmente sulla riduzione del numero e della gravità degli incidenti riconducibili all'impiego delle macchine agricole.

Come le norme in materia di sicurezza della circolazione, tali linee guida si caratterizzano per l'elevato livello di approfondimento tecnico, che

richiede la coesistenza di due distinti filoni di formazione di cui ben pochi funzionari della pubblica amministrazione oggi possono disporre.

Non si conosce il numero esatto delle macchine agricole soggette a revisione, in mancanza di dati precisi sul loro reale stato d'uso: le stime più probabili vanno da 2,5 a 3 milioni di veicoli, di cui circa 1,8 milioni di trattrici.

Poiché i veicoli coinvolti si caratterizzano per la ridotta mobilità e velocità (da 10 a 40 km/h), sarebbe necessario che i siti di esecuzione delle verifiche fossero capillarmente diffusi; ciò contrasta con l'esigenza di contenerne il numero per favorire l'ammortamento degli impianti e ridurre il costo dell'operazione.

Tuttavia, se si ipotizza che solo le macchine più recenti – fino a circa 15 anni – siano soggette ad interventi di adeguamento, potrebbe sorgere l'interesse alla revisione da parte di soggetti privati, come le concessionarie e le officine di riparazione, autorizzate o indipendenti.

In tal caso sarebbe sufficiente formare almeno i rispettivi responsabili tecnici – un'operazione in parte già avviata – sia per gli adeguamenti preventivi, sia per le successive verifiche, fino al rilascio della certificazione di avvenuta revisione.

Tale ipotesi contrasta però con il dettato dell'art. 80 comma 8 del Codice della Strada, che ammette la possibilità di delegare la revisione a soggetti privati solo per i veicoli leggeri.

Nel quadro attuale sarebbe possibile ricorrere alla collaborazione di funzionari della D.T.T., ai sensi dell'art. 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, incaricati di sovrintendere alle operazioni di revisione, ma ciò comporta una disponibilità di personale da verificare e soprattutto l'acquisizione di una specifica formazione in materia di sicurezza sul lavoro.

### *Circolazione dei convogli agricoli*

Con la modifica all'articolo 105, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285<sup>2</sup>, si intende apportare un adeguamento alla mutata configurazione

---

#### **2. Art. 105 - Traino di macchine agricole**

1. I convogli formati da macchine agricole semoventi e macchine agricole trainate non possono superare la lunghezza di 16,50 m.
2. Nel limite di cui al comma 1 le trattrici agricole possono trainare un solo rimorchio agricolo o non più di due macchine operatrici agricole, se munite di dispositivi di frenatura comandati dalla trattrice.

delle macchine agricole circolanti sulla rete stradale per le necessità produttive del settore.

Il concetto di eccezionalità, per massa o sagoma, delle macchine agricole è ben espresso dall'art. 104 comma 8 del vigente Codice della strada<sup>3</sup>, ma si riferisce esclusivamente ai veicoli isolati; rientrano in tale nozione anche i complessi costituiti da una trattoria, allestita con attrezzature considerate come parte integrante della medesima.

Gli articoli del Codice che trattano di macchine agricole tendono a privilegiarne l'impiego operativo, piuttosto che la semplice circolazione stradale, in piena sintonia con i principi sanciti già dalla legge di delega.

I limiti dimensionali delle macchine agricole sono comuni agli altri veicoli e definiti dall'art. 61 del Codice; tali valori, se superati, determinano una condizione di eccezionalità: in tal caso il veicolo può circolare solo se autorizzato dall'Anas, per la rete stradale di interesse nazionale, e dalla Regioni di partenza, per la rimanente rete viaria.

Tuttavia il concetto di eccezionalità non è attualmente normato per i convogli agricoli, costituiti da un veicolo traente ed uno, o più d'uno, trainato; questa possibilità è ammessa solo per particolari tipologie di macchine agricole trainate, non atte al carico.

Le modifiche al Codice della strada sopra illustrate, non richiedono l'impiego di risorse aggiuntive o nuove a carico del bilancio dello Stato.

---

3. Alle trattorie agricole con attrezzi portati anteriormente è fatto divieto di traino di macchine agricole rimorchiate sprovviste di dispositivo di frenatura, anche se considerate parte integrante del veicolo traente.

4. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 173 a € 695.

### **3 Art. 104. Sagome e masse limite delle macchine agricole.**

Comma 8 - Le macchine agricole che per necessità funzionali hanno sagome e masse eccedenti quelle previste nei commi dall'1 al 6 e le trattorie equipaggiate con attrezzature di tipo portato o semiportato, che non rientrano nei limiti stabiliti nel comma 7, sono considerate macchine agricole eccezionali e devono essere munite, per circolare su strada, dell'autorizzazione valida per due anni e rinnovabile, rilasciata dal compartimento A.N.A.S. di partenza per le strade statali e dalla regione di partenza per la rimanente rete stradale







[www.cnel.it](http://www.cnel.it)