

Scheda di approfondimento del disegno di legge C 1588 recante "Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di iniziativa governativa"

*A cura del Comitato di Redazione della Rivista Giuridica della Circolazione e
dei Trasporti ACI*

L'atto C 1588 recante "*Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di iniziativa governativa*" è stato presentato il 17 settembre 2013, e assegnato alla IX Commissione (Trasporti e telecomunicazioni) della Camera per l'esame in sede referente; i lavori della Commissione non sono ancora iniziati.

Il disegno di legge parte dalla consapevolezza, da parte delle istituzioni, della necessità di intervenire nella modifica generale del codice della strada, per approdare ad un codice più snello, un codice c.d. "breve" focalizzato sui comportamenti corretti da adottare su strada e sulle relative sanzioni. L'opera di semplificazione, che si tende ad attuare anche attraverso la delegificazione delle norme che regolano la circolazione stradale, parte dal convincimento che la chiarezza delle disposizioni normative contribuisca a favorire la sicurezza della circolazione stradale.

La normativa attualmente vigente in materia di circolazione stradale, consta di un codice, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, composto da sette titoli per 230 articoli. La filosofia a cui si ispira il codice del '92, è quella di creare un testo unico, omnicomprensivo e ricognitivo di ogni profilo attinente alla circolazione stradale nella sua accezione più ampia. Sulla base di un testo già in origine complesso e di difficile lettura, nel corso di 20 anni di vita si sono succeduti più di 70 interventi legislativi di modifica, spesso parziali o settoriali, che hanno contribuito a generare una normativa

disorganica, eccessivamente minuziosa, a volte anche contrastante e di difficile lettura, spesso inaccessibile anche agli addetti ai lavori.

Basti pensare che nel codice della strada sono disciplinati non solo, i principi generali, le prescrizioni comportamentali e le sanzioni, ma anche una lunga serie di materie di dettaglio e tecniche, alle quali è attualmente dedicata la maggior parte del titolo III del codice della strada.

Il disegno di legge si compone di 3 articoli finalizzati alla individuazione dei principi e dei criteri direttivi di delega, delle procedure di semplificazione e delegificazione e all'adozione di un Regolamento di raccordo e coordinamento del vigente Regolamento di esecuzione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, con le nuove disposizioni adottate in forza della delega legislativa.

A conclusione del lavoro così delineato, l'emanando codice si sostanzierebbe in testo quasi dimezzato, comprensivo di alcune disposizioni generali, delle norme relative ai conducenti e ai comportamenti corretti da adottare su strada, del sistema sanzionatorio, maggiormente comprensibile, e di conseguenza più efficace dell'attuale sotto il profilo della certezza del diritto e della tutela della sicurezza della circolazione stradale.

- **Contenuti della delega**

Le direttive conferite al Governo toccano vari punti disciplinati dal codice della strada:

1) revisione della disciplina sanzionatoria, secondo criteri di ragionevolezza, e proporzionalità. Semplificazione dei procedimenti di contestazione e notificazione delle violazioni attraverso l'utilizzo di sistemi di rilevazione a distanza e dei sistemi di pagamento con moneta elettronica su strada (già previsto dal decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con

modificazioni, in L. 9 agosto 2013, n. 98). Armonizzazione del procedimento di applicazione delle sanzioni amministrative accessorie ad illeciti penali, previste dal codice della strada, con quello relativo alle pene previste dal codice penale in materia di delitti contro la persona commessi in occasione della circolazione stradale;

2) applicazione, in deroga ai principi stabiliti dalla legge n. 689 del 1981, nei confronti dei conducenti minorenni, degli istituti che incidono sul titolo abilitativo alla guida (decurtazione del punteggio, ritiro, sospensione e revoca);

3) coordinamento della disciplina in tema di ricorso al prefetto e con quella del ricorso al Giudice di pace (si pensi ad esempio, al fatto che per il giudice vige il principio del libero convincimento, mentre il prefetto, in caso di rigetto del ricorso, non può infliggere una pena inferiore al doppio del minimo edittale);

4) disciplina dei veicoli atipici, inglobando nella categoria i veicoli di interesse storico e collezionistico e individuando nel codice i criteri minimi utili per definire un mezzo come veicolo (anche se non previsto dalle classificazioni internazionali come ad esempio il segway) ;

5) introduzione di disposizioni per la diffusione dei sistemi telematici applicati ai trasporti, ai fini della sicurezza della circolazione e della semplificazione delle procedure per l'accertamento delle violazioni;

6) tutela dell'utenza debole come pedoni e ciclisti, prevedendo ad esempio sistemi per accrescere la visibilità notturna;

7) regolamentazione della circolazione dei veicoli sulla rete autostradale nel periodo invernale, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione;

8) attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre le linee guida e di indirizzo per progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani;

9) semplificazione delle procedure che disciplinano la modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, nell'ottica della semplificazione degli adempimenti richiesti all'utente;

10) riorganizzazione dei contenuti del codice in coerenza con le mutate competenze dei vari soggetti istituzionali (Stato, regioni e enti locali) anche a seguito delle modifiche attuate al titolo V della Costituzione.

- **Criteri di semplificazione e di delegificazione**

Gli strumenti per razionalizzare la disciplina contenuta nel codice della strada, consistono nel delegificare la normativa riguardante:

1) il recepimento della normativa dell'Unione europea, che necessita di procedure più celeri (si pensi alle materie in tema di conducenti, documenti di circolazione, omologazione e allestimento dei veicoli, revisioni, scambio di informazioni tra Stati membri);

2) le caratteristiche dei veicoli eccezionali e i trasporti in condizioni di eccezionalità;

3) la segnaletica stradale e l'aggiornamento in conformità alle norme internazionali;

4) la classificazione dei veicoli, la destinazione, l'uso, le caratteristiche costruttive, gli equipaggiamenti, l'omologazione. L'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, i procedimenti di immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici;

5) la classificazione, la costruzione e la tutela delle strade, gli accessi e le diramazioni, la pubblicità e l'occupazione del suolo stradale.